

Vergaderjaar 2007–2008

31 474 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 juni 2008

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,
Roland Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Welke bedragen zijn in totaal (ook na 2012) en in welke jaren beschikbaar binnen het Infrastructuurfonds in het kader van Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)? Hoe is de verdeling over de jaren bepaald en welke concrete maatregelen en (deel)projecten worden wanneer voorzien?

De verdeling over de jaren t/m 2020 is als volgt:

2008 8 mln
2009 22 mln
2010 50 mln
2011 75 mln
2012 130 mln
2013 118 mln
2014 141 mln
2015 158 mln
2016 115 mln
2017 165 mln
2018 115 mln
2019 105 mln
2020 148 mln.

De bedragen voor OV SAAL komen uit «Vrijval Zuiderzeelijn» (Art. 1F 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer)

In het algemeen geldt dat een infrastructuurproject qua intensiteit van werkzaamheden een curve kent die zich vertaalt in het kasritme. Bij de opbouw van deze kasbedragen is rekening gehouden met drie geleidelijke open aflopende curve's voor de drie onderdelen: korte termijn maatregelen Zuidtak (vanaf 2009) en korte termijnmaatregelen Almere (vanaf 2010) en maatregelen 2020 (vanaf 2013). Een aantal kosten (bijvoorbeeld transfervoorzieningen, onvoorzien) is aan het eind van de periode opgenomen. Overigens geldt voor alle drie programmaonderdelen dat in dit stadium van de planstudie het kasritme een grote mate van onzekerheid heeft.

2

Bij punt 2.1. is voor het actieplan spoor (5% groei) voor de periode 2008–2012 in totaal € 2 mld begroot. Wanneer kunt u de Kamer informeren over de verdeling van de overige € 2,5 mld voor de periode 2012–2020?

De € 4,5 mlrd over de periode 2008–2020 ziet op het Programma Hoog frequent Spoor (PHS). Hierover zal ik de Kamer via de begroting 2009 informeren.

Voor het Actieplan Spoor (5% groei) is in de Kabinetsperiode (tot en met 2012) € 200 mln begroot. Ná de Kabinetsperiode zijn hiervoor geen middelen meer begroot.

3

Waarom is bij het project Zuidas een hogere indexatievergoeding afgesproken dan de vergoeding die het ministerie zelf ontvangt voor prijsstijgingen? Speelt dit probleem ook bij andere projecten binnen het infrastructuurfonds? Zo ja, bij welke projecten? Welke tegenvallers kunnen hier uit voortvloeien?

Bij prijsbijstelling van projecten en vergoedingen aan derden wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de indexeringssystematiek en indexen die vanuit het ministerie van Financiën Rijksbreed worden gehanteerd.

Hiervan kan worden afgeweken, bijvoorbeeld als het gaat om (PPS-)projecten.

Zuidas is een PPS-project waar meerdere overheids- en marktpartijen bij betrokken zijn. De afspraken over prijspeilaanpassingen vloeien voort uit de afspraken tussen de PPS-partners en zijn gebaseerd op de business-case Zuidas. Daarin zijn alle kosten en opbrengsten (ook de bijdrage van VenW) in de tijd uitgezet. De bedragen daarin luiden in netto contante waarde, waarbij wordt gerekend met een discontovoet van 6,6%, waarvan 2,5% is aangenomen als prijsindexatie.

Specifiek bij de Zuidas is dat eventuele tegenvallers of meevallers de jaarlijkse verschillen kunnen zijn tussen de van het ministerie van Financiën te ontvangen prijsbijstelling en de bij de businesscase afgesproken prijsindexatie van 2,5%.

Een voorbeeld waar ook een afwijkende indexatie aan de orde is, is het Project Mainport Rotterdam (PMR) waar sprake is van een standaard prijsontwikkeling van 2% per jaar, hetgeen in een Bestuursvereenkomst is vastgelegd. Dit betekent dat bij een lagere inflatie het project een meevaller kent en bij een hogere inflatie een tegenvaller.

4

Waarom is voor het project Zuidas een hogere indexering afgesproken dan de indexering die VenW over de begrotingsbedragen ontvangt?

Zie het antwoord onder vraag 3.

5

Waarom wordt er opeens zoveel geld extra aan de Zuidas uitgegeven, terwijl de besluitvorming hiervan nog lang niet rond is?

Bij de mutatie «Kasschuif Zuidas» wordt geen extra geld uitgegeven, maar het geld wordt uit latere jaren naar voren gehaald. Dit houdt verband met de bij antwoord 3 beschreven indexeringsmethodiek. In het bestuurlijke akkoord was uitgegaan van start in 2008. Die planning wordt niet gehaald. Door de eerder beschreven indexeringsmethodiek zou dit voor VenW tot hogere kosten leiden. Het financieringsarrangement met het ministerie van Financiën resulteert er in dat deze extra kosten worden vermeden. De VenW-bijdrage voor Zuidas zal overigens pas worden uitgekeerd nadat het besluit over de Zuidas is genomen.

6

Waarom wordt het budget voor aanleg waterkeren in 2008 verlaagd met € 105 mln en welke gevolgen heeft dat voor eerder geplande activiteiten?

Deze verlaging is vooral het gevolg van het verschuiven van middelen voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma naar latere jaren. In het najaar van 2007 is het Hoogwaterbeschermingsprogramma vastgesteld. Met de waterschappen zijn begin 2008 intentieverklaringen afgesloten voor de verschillende verbeteringswerken. Door het doorschuiven van het budget van 2008 naar latere jaren is de financiële reeks beter afgestemd op de programmering van de waterschappen.

7

Waarom wordt het budget voor wegen in 2008 per saldo verlaagd met € 588 mln en welke gevolgen heeft dat voor eerder geplande activiteiten?

De verlaging is voor het grootste deel te verklaren door vertragingen in procedures, vooral als gevolg van luchtkwaliteit. Hierdoor is de planning van activiteiten op het artikel 12 Hoofdwegennet in de tijd naar achtergeschoven.

Ik heb uw Kamer hierover via de Voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbredingen, derde en vierde kwartaal 2007 (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 385, nr. 21) onlangs geïnformeerd.

8

Kunt u de uitgavenstijging op post 12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit inzichtelijk maken?

De uitgavenstijging op het onderdeel realisatie is voornamelijk het gevolg van een begrotingstechnische wijziging waarbij de middelen van planstudies zijn overgeboekt naar het realisatiedeel. De technische verwerking leidt tot een begrotingsbeeld met een uitgavenstijging op het onderdeel realisatie en een uitgavendaling op de artikelonderdelen planstudie voor tracébesluit en planstudie na tracébesluit.

9

Waarom wordt het budget voor aanleg spoorwegen in 2008 per saldo verlaagd met € 116 mln en welke gevolgen heeft dat voor eerder geplande activiteiten?

De verlaging heeft geen invloed op de geplande activiteiten omdat deze verlaging het gevolg is van de uitvoeringsplanning van ProRail.

10

Welke bedragen worden in totaal (ook na 2012) in welke jaren toegevoegd aan de begroting voor het Actieplan Spoor? Hoe is de verdeling over de jaren bepaald en welke concrete maatregelen en (deel)projecten worden wanneer voorzien?

Het Actieplan is opgesteld voor de looptijd van de groeiambitie op het spoor en betreft de periode 2008–2012. Voor de uitvoering van het Actieplan is € 200 mln gereserveerd. Het Actieplan bevat 29 concrete maatregelen, die zijn onderverdeeld in 5 clusters. Dat betreft (inclusief gereserveerde middelen per cluster):

- Voor- en natransport (€ 76 mln);
- Informatievoorziening (€ 27 mln);
- Treinaanbod (€ 40 mln);
- Kaartjes en kennismaking (€ 40 mln);
- Spreiding van mobiliteit (€ 17 mln).

Deze middelen zijn als volgt over de periode 2008–2012 verdeeld:

2008: € 25 mln

2009: € 75 mln

2010: € 50 mln

2011: € 25 mln

2012: € 25 mln.

Zie verder ook het antwoord op vraag 2.

11

Hoe kunnen de lagere uitgaven bij 13.03 Aanleg (spoorwegen) worden verklaard? Hebben deze lagere uitgaven betrekking op specifieke spoortrajecten?

De toevoeging van het voordelig saldo over 2007 heeft tot gevolg dat een deel van deze gelden door middel van kasschuiven, die betrekking hebben op het gehele aanlegprogramma personen- én goederenvervoer, naar latere jaren is doorgeschoven.

12

Wat is de oorzaak van het mutatiebedrag van € 206,5 mln over 2009 bij punt 13.05.01 planstudieprogramma personenvervoer? Hoe is dit mutatiebedrag opgebouwd?

Het mutatiebedrag is als volgt opgebouwd:

Kasschuif in verband met Zuidas	€ 250 mln.
Uit ZZL: ten behoeve van OV SAAL	€ 22 mln.
Diverse kasschuiven naar aanleiding van planning ProRail	€ - 65,5 mln.
Totaal	€ 206,5 mln.

13

Kunt u aangeven waarvoor de mutatie van € 100 688 000 voor de regionale mobiliteitsfondsen bestemd is?

De mutatie voor de Mobiliteitsfondsen is als volgt opgebouwd:

Voordelig saldo uit 2007	€ 60,688 mln.
Overboeking ten behoeve van 2e tranche Quick Wins	€ 40,000 mln.
Totaal	€ 100,688 mln.

De toevoeging van het voordelige saldo uit 2007 betreft gelden die gepland waren in 2007 te worden uitgegeven aan de Regionale Mobiliteitsfondsen.

14

Kunt u aangeven waarom er voor PMR een extra uitgave van € 8 533 000 nodig is?

Het betreffen hier geen extra uitgaven maar een overloop van de uitgaven (toevoeging van het voordelig saldo 2007) in het kader van de voorfinanciering van de FES Natuurcompensatie (visonderzoek).

15

Waar en in welke voortgangsrapportage HSL-Zuid is gemeld dat het budget voor de HSL-Zuid met € 30 mln moet worden opgehoogd? Aan wie wordt er een schadevergoeding betaald? Waarvoor wordt deze betaald en hoe hoog is het bedrag?

Aan de risicoreservering is € 15 mln toegevoegd als voorziening voor de kosten van extra testseries die nodig zijn om tot een goed werkend ERTMS systeem te komen. Dat wordt in de eerst volgende Voortgangsrapportage (23) verwerkt.

Er moet aan HSA een schadevergoeding worden betaald als gevolg van de vertraging van de aanvangsdatum naar 1 oktober 2008. De totale hoogte van de schadevergoeding is (maximaal) € 37,5 mln. Het exacte bedrag wordt op basis van nacalculatie bepaald. Ten tijde van het opstellen van de Voorjaarsnota zijn 2 voorschotten uitgekeerd: € 15 mln en € 10 mln.

16

Kunt u aangeven waarom er voor de Westerscheldetunnel een extra uitgave van € 7 354 000 nodig is?

Het betreft hier een voorziening voor het afwikkelen van de laatste claims uit de bouwperiode.

17

Kunt u aangeven waarom er voor Anders betalen voor mobiliteit een extra uitgave van € 10 244 000 nodig is?

Dit betreffen geen extra uitgaven, maar een overloop van uitgaven die in 2007 zouden worden verricht maar die doorgeschoven zijn naar 2008.