

Vergaderjaar 2009–2010

32 222 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 december 2009

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,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Van Heugten (CDA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Van Hijum (CDA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Vragen en antwoorden

1

Wordt de gehele mutatie van € 59 miljoen op de post Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren verklaard door de toelichting onder c? Kunt u de verdeling van de middelen over de drie genoemde posten aangeven?

Ja, toelichting onder c is de verklaring van de mutatie van € 59 mln.

De verdeling is als volgt:

- De verschuiving uit latere jaren naar 2009 voor de Vecht bedraagt € 70 mln.

Daartegenover staat een onderuitputting van € 11 mln. bestaande uit:

- vertraging bij Haringvliet de Kier van € 5 mln. en
- de vertraging bij Herstel en Inrichting van € 6 mln. door o.a. grondaankopen, bij partners en als gevolg van capaciteitsproblemen.

2

Is vertraging van de publicatie de reden waarom op de post Innovatie KRW/WB21 € 18 miljoen niet is gebruikt?

Dat klopt. Deze vertraging is met name veroorzaakt door de lange doorlooptijd van de notificatieprocedure bij de Europese Commissie die nodig was om ook ondernemingen ten volle te kunnen laten profiteren van deze regeling.

3

Wat is de oorzaak, en de exacte hoogte, van de claims van aannemers bij de A2 Tangenten Eindhoven?

Met de aannemer voor de Randweg Eindhoven is een aanvullende overeenkomst gesloten van € 23,2 mln. Hiervoor is een aantal redenen:

Het contract was op een aantal punten onvoldoende duidelijk t.a.v. de nog door de aannemer uit te voeren hoeveelheid engineering. Door deze onduidelijkheden heeft de aannemer meer kosten moeten maken.

Verder was voor de verrekening van de loon- en prijsstijgingen de GWW-index in het contract opgenomen terwijl VenW de loon- en prijsstijgingen op basis van de lagere IBOI-index krijgt gecompenseerd. Door de forse loonen prijsstijgingen is het contract duurder geworden dan geraamd. Voor de in deze periode sterk gestegen staal- en bitumenprijzen is een tegemoetkoming verstrekt.

Met de aannemer die de aanpassingen aan knooppunt Ekkersreijt uitvoert is een aanvullende overeenkomst gesloten van € 7,08 mln. De reden hiervoor is dat door een archeologische vondst het werk is vertraagd en duurder is geworden. Ook hier geldt dat voor de verrekening van de loon- en prijsstijgingen de GWW-index in het contract was opgenomen, die dus afwijkt van de IBOI-index. Door de forse loon- en prijsstijgingen is het contract duurder geworden dan geraamd. Voor de in deze periode sterk gestegen staalen bitumenprijzen is een tegemoetkoming verstrekt.

4

Verwacht u nog meer claims van aannemers voor de A2 Tangenten Eindhoven?

Nee. Bij beide overeenkomsten (zie vraag 3.) is afgesproken dat de opdrachtnemer geen verdere aanspraak maakt op enige bijbetaling bovenop de aanneemsom. Dit met uitzondering van eventueel nog door RWS op te dragen contractwijzigingen. Deze zijn niet voorzien.

5

Zijn de bij de A73 genoemde meerkosten voor de oplevering van de tunnels de laatste meerkosten of zijn er nog aanvullende meerkosten te verwachten?

Op 1 december 2009 zijn de A73-tunnels opengesteld. De focus ligt nu op het veilig en voorspoedig oplossen van de laatste restpunten. Dat zal de komende maanden zijn beslag krijgen. Voor zover daarvoor tunnelafsluitingen nodig zijn, worden die gekoppeld aan het regulier beheer en onderhoud. Zodra deze werkzaamheden zijn afgehandeld kan de eindafrekening worden opgemaakt.

6

Welk deel van de mutatie van € 70,8 miljoen op artikel 12.05 is het gevolg van hogere planstudiekosten in verband met vertragingen door onderzoek in het kader van de luchtkwaliteitseisen? Welke planstudies zijn hierdoor vertraagd en hoeveel vertraging is er opgelopen?

Van deze mutatie is € 31,9 miljoen het gevolg van hogere planstudiekosten in verband met vertragingen door onderzoek in het kader van de luchtkwaliteitseisen.

In de voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbreding, derde en vierde kwartaal 2007, Kamerstuk 29 385, nr. 21, welke op 2 juni 2008 naar de Tweede Kamer is verzonden is nadere toelichting gegeven op de planstudies die zijn vertraagd.

7

Welke indexeringsproblematiek leidt tot hogere uitgaven? Is deze problematiek nu opgelost?

De indexeringsproblematiek heeft betrekking op het verschil tussen de contractueel vastgelegde index van de bijdrage aan de exploitatie van de Westerscheldetunnel en de door het ministerie van Financiën toegekende IBOI.

Met de verkoop van de aandelen aan de provincie Zeeland is de bijdrage-regeling beëindigd en daarmee deze indexeringsproblematiek.

8

Welke mutaties op artikel 12.05 hebben geen directe relatie met de concrete projectplanning? Welke gevolgen hebben deze mutaties voor de projecten zelf? Is de financiering voldoende geregeld?

Voor de eerste 31,9 miljoen van het totaal van 70,8 miljoen zie vraag 6. In de voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwet projecten, stand van zaken 30 juni 2009, Hoofdstuk 7 van het MIRT-projectenboek 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 2) is aangegeven van welke projecten de planning gewijzigd is. Met verwerking van deze mutaties, voorgesteld in de wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009, is voor de komende periode voldoende financiering voor de planstudies.

9

Kunt u aangeven wat de ontvangsten voor het «Mandje Spoor» precies inhouden? Waarom worden deze ontvangsten niet gerealiseerd? Wat zijn de oorzaken van de negatieve bijstelling?

Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Hierbij is aangegeven dat € 2 mld. grotendeels wordt gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Voor het resterende

deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofdrailnet.

Deze € 2 mlrd is vorig jaar in de begroting onder de noemer «Mandje spoor» kasmatisch ingeschat en technisch verwerkt onder de ontvangstenraming. Dit ondermeer in afwachting van de uitkomst van de gesprekken tussen de staat en de NS hierover. De bedragen in de begroting betroffen een eerste inschatting van de situatie op dat moment. Inmiddels is er overeenstemming bereikt tussen NS en de Staat (brief van 25 november 2009, kenmerk VENW/DGMO-2009/11 026) en is duidelijk in welke de jaren de € 2 mlrd. aan de uitgaven- en ontvangstenkant van de begroting moet worden verwerkt. Dit zal geschieden bij Voorjaarsnota 2010/Begroting 2011.

10

Waarom werd er bij de Voorjaarsnota ten aanzien van «Mandje Spoor» nog vanuit gegaan dat de ontvangsten juist hoger zouden zijn dan oorspronkelijk geraamd? Kunt u de verdeling van deze € 17 miljoen over de verschillende projecten aangeven?

Zoals in antwoord 9 is aangegeven is in de begroting 2009 het mandje spoor technisch meerjarig verwerkt. De voor 2008 geraamde opbrengst is dat jaar niet gerealiseerd omdat er nog geen overeenstemming was bereikt tussen NS en Staat over de uitwerking van het definitieve pakket. Deze in 2008 niet gerealiseerde middelen zijn via het Voordelig saldo 2009 meegenomen naar 2009 en bij Voorjaarsnota 2009 conform de systematiek van het Infrafonds aan de raming toegevoegd.

De 17 mln herken ik niet in relatie tot budgetmutaties voor het «Mandje spoor». Verondersteld wordt dat dit bedrag betrekking heeft op de begrotingsraming 2009 voor de post «Overig». Het gaat dan om een de ProRail EAT taakstelling (14 mln) en een bijdrage voor de Sloelijn (3 mln).

11

Wat betekent de verlaging van de uitvoeringskosten voor Ruimte voor de Rivier voor de voortgang en uitvoering van dit project?

Omdat het hier gaat om een kasschuif en dus geen structurele verlaging van de uitvoeringskosten, heeft dit geen gevolgen voor de voortgang en de uitvoering van het project Ruimte voor de Rivier.