

Vergaderjaar 2011–2012

33 090 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2011 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, 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,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
De Neyn van Hoogwerff

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van de vertraagde «schop in de grond» voor het deel A10-Oost van het project A1/A6/A9 Schiphol/Amsterdam-Almere, voor de openstelling van dit traject?

De latere start van het project A10-Oost heeft geen effect op de geplande openstelling, die nog steeds eind 2013 voorzien is.

2

Kunt u aangeven of u bereid bent om de kosten voor het plaatsen van geluidsschermen te verhalen op de desbetreffende gemeente die voor vertraging in het project zorgt door de reconstructie van een verkeersplein uit te stellen?

Hier is geen sprake van een budgettair knelpunt doch slechts van een andere fasering van de uitvoering. Het verhalen van kosten is hier dan ook niet aan de orde.

3

Kunt u aangeven waarom er € 154,6 miljoen wordt betaald aan ProRail voor de aflossing van leningen, terwijl recent onderzoek van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 32 707, nr. 4) heeft aangetoond dat ProRail nog voldoende onbenutte financiële middelen heeft?

De € 154,6 miljoen is het bedrag dat NS als extra dividend in 2010 aan het ministerie van Financiën heeft uitgekeerd in verband met de verkoop van Strukton. Analoog aan de uitkering van het superdividend door NS aan het ministerie van Financiën in 2009 (€ 1,4 miljard) wordt ook dit extra dividend ingezet voor de financiering PHS, conform de eerdere afspraken die hierover zijn gemaakt met het ministerie van Financiën. Hierbij is de constructie gekozen om met het extra dividend van NS de leningen bij ProRail af te lossen (onderdeel van de afspraken bij de ontvlechting NS/ProRail). De rentevrijval komt ten gunste van de algemene middelen. Voor een uitgebreide toelichting verwijs ik naar mijn brief uit december 2009 (Kamerstukken II, 2009–2010, 28 165, nr. 105). Deze schuldreductie staat verder los van de subsidie die aan ProRail wordt betaald voor beheer en onderhoud en aanlegprojecten.

Het bedrag aan nog niet bestede subsidies dat bij ProRail openstaat is niet vrij besteedbaar, maar gealloceerd voor projecten, zoals ik reeds in mijn brief van 10 oktober 2011 en in de beantwoording van de feitelijke begrotingsvragen van 3 november 2011 heb gemeld.

4

Kunt u een overzicht geven van de overschrijdingen en de onderuitputtingen in de Najaarsnota voor het onderdeel lenM (Kamerstuk 33 090-XII) die structureel van aard zijn?

De Najaarsnota actualiseert de ontwikkeling van de inkomsten en uitgaven in het begrotingsjaar 2011. De stand Miljoenennota 2012 (Vermoedelijke Uitkomsten) is daarbij het uitgangspunt en mutaties worden ten opzichte hiervan gepresenteerd.

De eventuele doorwerking van deze mutaties is onderwerp van de komende Voorjaarsnota 2012/Miljoenennota 2013. Ik heb op dit moment nog geen signaal dat de nu opgenomen bijstellingen structureel van aard zijn. Dit sluit aan bij de verstrekte toelichtingen.

5

- a. *Hoe is de onderuitputting van ruim € 7 miljoen bij het programma Beter Benutten (Kamerstuk 32 500-A-81) ontstaan?*
- b. *Is deze onderuitputting structureel of incidenteel?*

- c. *Heeft deze onderuitputting gevolgen voor het programma Beter Benutten?*
- d. *Zo ja, wat zijn die gevolgen?*
- a. De onderuitputting is ontstaan door de enigszins vertraagde opstart van het programma.
- b. De onderuitputting is incidenteel.
- c. De onderuitputting heeft geen gevolgen voor het programma Beter Benutten.
- d. Zie antwoord bij c.

6

Wat is precies het financiële effect op de begroting van de inloop van vertragingen van een aantal projecten binnen het Actieplan Groei op het Spoor?

Het effect is circa € 3 miljoen. De inloop van vertragingen heeft betrekking op de subsidies die in het kader van het Actieplan zijn verleend voor onder andere extra treinaanbod, de ex-studentenkaart en de opdrachten aan Agentschap.nl (innovatief voor- en natransport) en Rijkswaterstaat (mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden).

7

Wat is de oorzaak van het feit dat het project Actuele reisinformatie minder snel op gang komt dan waarmee in de begroting rekening is gehouden?

Er is een vertraging opgelopen op het gebied van het beschikbaar krijgen van openbaar vervoergegevens van reisinformatie van driekwart jaar. Dat wordt veroorzaakt doordat er een audit heeft plaatsgevonden op een eerder voorstel van de organisatie 9292. Dat heeft zich toegespitst op de juridische haalbaarheid en mogelijkheden, alsmede de marktconformiteit van de techniek en de prijsstelling.

8

Waarom is € 4,5 miljoen van de middelen voor het Besluit Investerings Ruimtelijk Beleid (BIRK) niet besteed?

Het betreft hier een ramingstechnische bijstelling omdat op basis van een herziene kasraming verwacht wordt dat het geraamde budget in 2011 niet aansluit op de in dit jaar benodigde middelen. Om het totaal benodigde budget voor het BIRK in stand te houden, is via een leenconstructie met artikel 53 (zie ook antwoord bij vraag 10) gezorgd dat de nu vrijvallende middelen in een later jaar weer terugvloeien naar de BIRK projecten.

9

Waaruit bestaan de naar beneden bijgestelde bedragen in artikel 52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid?

De naar beneden bijgestelde bedragen op artikel 52 hebben voornamelijk betrekking op de afgesproken overboekingen naar het ministerie van EL&I met betrekking tot het ILG-fonds (Investerings in het Landelijk Gebied), een compensatie aan EL&I vanwege het niet doorgaan van de verplaatsing van TNO van Ypenburg naar Cromstrijen, een overboeking naar het Gemeentefonds voor de betaling van het laatste van Heugten project Vennekoten en het herbesteden in 2011 van een onderuitputting van het BIRK-budget door een overboeking naar artikel 53 (Verkeersmaatregelen).

10

Waarom wordt bij artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit € 4,5 miljoen meer uitgegeven aan verkeersmaatregelen dan oorspronkelijk was geraamd?

Het voor 2011 geraamde budget bleek niet toereikend om alle aanvragen in 2011 te kunnen honoreren. Daarom heeft een versnelling in de besteding van de meerjarig beschikbaar gestelde budgetten plaatsgevonden.

De € 4,5 miljoen wordt tijdelijk gefinancierd uit het budget voor de BIRK-projecten (zie ook het antwoord bij vraag 8), omdat daar de uitputting van de middelen minder hard ging dan budgettair was voorzien voor 2011. Deze € 4,5 miljoen zal uit de budgetten voor Verkeersmiddelen in latere jaren weer toegevoegd worden aan de budgetten ten behoeve van de BIRK-projecten.

11

Hoe worden de enorme schommelingen tussen de Voorjaarsnota, de Miljoenennota en de Najaarsnota verklaard in de tabel bij artikel 39 Bijdragen Infrastructuur en Brede Doeluitkering (BDU)?

In de bijlage zijn de mutaties vanaf de begrotingsstand 2011 inzichtelijk gemaakt voor de artikel onderdelen 39.01 en 39.02. Voor de meer gedetailleerde toelichtingen hierbij wordt verwezen naar de eerste suppletoire begroting 2011 en de internetbijlage bij de begroting 2012 van HXII (Verdiepingshoofdstuk).

Bij Voorjaarsnota 2011 leidt met name de verwerking van de uitkomst 2010 en de kasschuif voor het bestuursakkoord water tot (neerwaartse) bijstelling van het jaar 2011. Bij Miljoenennota en Najaarsnota is sprake van hogere bedragen voor met name de uitgekeerde loon- en prijsbijstelling en de betaling aan ProRail (zie ook het antwoord bij vraag 3).