

Vergaderjaar 2008–2009

31 965 A

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

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 juni 2009

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 en 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

De griffier van de commissie,
Sneep

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), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

Kunt u concrete informatie geven over de beoogde effecten en de te leveren prestaties die samenhangen met de extra middelen (van ruim € 230 mln.) voor stimuleringsmaatregelen?

In het kader van de stimuleringsmaatregelen zijn conform het Aanvullend Beleidsakkoord de volgende middelen in 2009 aan het Infrastructuurfonds toegevoegd;

Infra: deltaprogramma (w.o. zandsuppleties)	€ 80 mln.
Infra: versnelling bruggen en renovatie wegen	€ 75 mln.
Infra: vaarwegen, sluisen en binnenhavens	€ 75 mln.

Aangezien er nog geen definitieve besluitvorming over de precieze inzet van alle middelen binnen deze programma's heeft plaatsgevonden, kan ik u nog niet nader informeren. Zodra besluitvorming hierover heeft plaats gevonden zal ik u nader informeren.

2

Volgt het lagere uitgavensaldo van 2008 uit onderuitputting van het budget voor aanleg van infrastructuur?

Het lagere uitgavensaldo van 2008 bestaat uit het saldo van hogere en lagere realisatie op de verschillende uitgavenartikelen. Voor de inhoudelijke en projectmatige toelichting zou ik u willen verwijzen naar de Slotwet 2008 kamerstuk 31 924A, Slotwet IF.

3

Betreft «diversen FES» de kosten die gemoeid zijn met het opvragen van gegevens? Kunt u deze kosten nader specificeren?

De post «Diversen FES» betreft geen kosten die gemoeid zijn met het opvragen van gegevens, het gaat hier om het opvragen van de FES bijdrage in de verschillende projecten die ten laste van het Infrastructuurfonds worden uitgevoerd.

4

Waaruit volgt de verhoging van beheer en onderhoud (artikel 11.02)? Betreft het hier eerder uitgevoerd regulier onderhoud?

De verhoging van het budget voor beheer en onderhoud is het gevolg van het toevoegen van het budget voor het stimuleringspakket.

5

Waaruit volgen de verhoogde kosten voor aanleg van waterkeren en waterbeheren?

Het ophogen van het budget voor aanleg waterkeren en aanleg waterbeheer betreft geen kosten verhoging, maar een verschuiving van budgetten in de tijd. De ophoging betreft de doorwerking van de in 2008 bij Najaarsnota en bij Slotwet gemelde onderuitputting op de lopende programma's.

6

Waarom vallen de kosten voor beheer en onderhoud van het wegennet bijna één derde lager uit dan oorspronkelijk begroot?

Er is een uitgave van € 200 mln. ten behoeve van het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet die voorzien was voor 2009, al in 2008 voldaan. Tevens is een deel van het onderhoud dat voor 2009 was

geraamd reeds in 2008 uitgevoerd. De budgetten voor 2009 zijn nu, conform de begrotingsregels, dienovereenkomstig verlaagd. Daarnaast is het budget voor het stimuleringspakket toegevoegd.

7

Waarom zijn de kosten voor aanleg en planstudie na tracébesluit met € 268 mln verlaagd?

Dit betreft de technische verwerking van het saldo uit 2008 op dit artikel-onderdeel.

8

Kunt u uiteenzetten hoe de verlaging van € 91,9 mln. binnen spoor is gecompenseerd; is dit inderdaad gebeurd door verlaging van artikel 31.05.01?

Wat zijn de beleidsmatige en fysieke gevolgen van de verlaging van dit artikel; welke uitgaven en/of investeringen worden hierdoor niet of later uitgevoerd en met welke gevolgen?

Welke relatie ligt er tussen de verlaging van € 91.9 mln. binnen spoor en de verhoging van het budget voor 2011 met € 402 mln?

De verlaging is budgettair ingepast op artikel 13.02. In mijn brief aan de Tweede Kamer nr. VenW/dgmo-2009/837, als reactie op de motie 31 700 XII-36 van de heer Cramer, heb ik u geïnformeerd over de budgettaire situatie op beheer en instandhouding en de beleidsmatige effecten daarvan.

Er ligt geen relatie tussen de verlaging en verhoging.

9

Waarom zijn de kosten voor onderhoud en vervanging van het spoorwegennet met € 255 mln verlaagd?

In de voorjaarsnota tabel staat bij artikel 13.02 een verhoging met een bedrag van € 255 mln. Dit betreft vooral de toevoeging van het voordelig saldo uit 2009.

10

Waarom is er sprake van een verlaging van € 113.6 mln. op de begroting voor realisatie programma aanleg personenvervoer?

Het gaat niet om een verlaging, maar om een verhoging. De verhoging in 2009 betreft de middelen die voor 2008 waren begroot, maar in dat jaar niet zijn uitgegeven.

11

Waarom wordt de begroting voor verkenningen en planstudies met € 235 mln verlaagd en waarom wordt deze begroting in 2010 opgehoogd met € 402 mln?

Beide bedragen staan los van elkaar en kunnen niet in samenhang worden gezien. E.e.a. kan als volgt worden gespecificeerd (bedragen in mln.):

	2008	2009	2010	2011
1. Saldo 2008	- 167	167		
2. Kasschuif f 12 mlrd programma		- 402		402
Totaal	- 167	- 235		402

Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de in 2008 onbesteed gebleven middelen aan 2009.

Ad 2. Dit betreft het technisch bij Voorjaarsnota verwerken op het spoorartikel van een kasschuif van 2009 naar 2011 tussen het Infracfonds en de FES-bijdrage voor het «Bereikbaarheid/voorfinanciering f 12 mld» programma. Bij ontwerp-begroting 2010 zal worden aangegeven waar deze kasschuif daadwerkelijk kan en zal worden aangebracht.

12

Heeft High Speed Alliance (HSA) dit jaar € 4 mln. ontvangen, naast de vrijstelling van de verplichte betaling? Zo nee, waar was die € 4 mln extra dan voor bedoeld?

Deze € 4 mln. betreft het deel van de concessievergoeding dat (normaaliter) bij ProRail achterblijft als zijnde de reguliere gebruiksvergoeding. Bij de Najaarsnota zal deze post worden gesaldeerd via artikel 13.02 (regulier onderhoud ProRail). Het betreft derhalve géén betaling aan HSA.

13

Waarom is de begroting voor beheer en onderhoud aan hoofdvaarwegen met € 95 mln. verlaagd (artikel 15.02.01), terwijl er door het kabinet via het stimuleringspakket juist extra geld wordt uitgetrokken voor uitgaven aan vaarwegen, sluizen en binnenhavens?

Wat is het netto-effect van de stimuleringsmaatregelen, rekeninghoudend met de verlaging van de begroting voor beheer en onderhoud aan hoofdvaarwegen met € 95 mln. en hoe wordt voorkomen dat de onderhoudsachterstand oploopt.

De verlaging van het budget is een saldo van de reeds in 2008 versneld uitgevoerde onderhoudsmaatregelen, waarvan het budget nu technisch in 2009 wordt afgeboekt, alsmede van de toevoeging van het stimuleringspakket.

Het netto effect van het stimuleringspakket is dat er € 75 mln. in 2009 meer beschikbaar is dat versneld aan onderhoud van de hoofdvaarwegen wordt besteed.

14

Waar bestaat de verhoging van de HSL-begroting van € 106,5 mln. uit; welke activiteiten kunnen op het gebied van spoor niet plaatsvinden om deze verhoging van dekking te voorzien?

Deze € 106,5 mln betreft de (technische) toewijzing van het voordelig saldo aan het betreffende artikel onderdeel. Het betreft uitgaven die waren gepland in 2008 maar overlopen naar 2009.

15

Waaruit bestaat de aanpassing van de begroting voor Anders Betalen voor Mobiliteit (een verlaging van € 40 mln.)?

De verlaging in 2009 van het budget voor Anders Betalen voor Mobiliteit bestaat uit een aantal mutaties. In de eerste plaats is er een overboeking van € 12,2 mln naar de BDU voor het beschikbaar stellen van budget voor de uitvoering van de mobiliteitsprojecten door de regionale overheden in het kader van Anders betalen voor Mobiliteit. De tweede mutatie vloeit uit het gegeven dat de FES-bijdrage voor ABvM voor een bedrag van € 38,5 mln niet in 2009 maar pas in 2010 wordt ontvangen. Het uitgavenartikel is hiervoor evenredig aangepast. De rest van de mutatie heeft betrekking op de verhoging van het budget 2009 met het voordelig saldo van 2008.

16 en 17

Waar is de verhoging van het budget voor «subsidies algemeen» (artikel 18.07.02) met € 17,6 mln. voor bedoeld en welke subsidies die oorspronkelijk niet begroot waren, worden hiermee betaald?

Waarom is er dit jaar bijna € 18 mln extra nodig aan subsidies voor mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise?

In het kader van de financiering van de toezeggingen die VenW heeft gedaan met betrekking tot de nieuwe staatkundige structuur van de drie BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) en logistieke innovatie (in het kader van het dieselakkoord) zijn via de Najaarsnota 2008 gelden aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd. Deze gelden komen naar verwachting in 2009 tot betaling. Via het voordelig saldo worden deze gelden thans aan 2009 toegevoegd.