

Vergaderjaar 2013–2014

**33 940 XII**

**Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 24 juni 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, 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.

De vragen zijn op 12 juni 2014 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 23 juni 2014 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Dekken

De griffier van de commissie,  
Sneep

1.
  - a. Hoe verhoudt de conclusie van het rapport «Milieueffecten van de begrotingsafspraken 2014» van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL) (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 77) zich tot de conclusies van de Algemene Rekenkamer (AR) bij het jaarverslag van uw Ministerie over 2013 (bijlage bij Kamerstuk 33 942, nr. 1)?
  - b. Welke conclusies trekt u uit deze rapportages van het PBL en de AR?

1.
  - a. Het PBL-onderzoek laat zien dat milieueffecten van beide automaatregelen uit het Begrotingsakkoord 2014 (te weten aanscherping van de CO<sub>2</sub>-grenzen in de BPM en het niet door laten gaan van de verlaging van de MRB per 1 januari 2014) verwaarloosbaar zijn. De milieueffecten van het totale pakket van stimuleringsmaatregelen voor zuinige auto's waar de Algemene Rekenkamer naar heeft gekeken, zijn daarentegen substantieel omdat de maatregelen tot een aanzienlijke toename van de verkoop van zuinige auto's hebben geleid. Doordat de auto's in de praktijk minder zuinig zijn dan op papier, heeft het totale pakket van de stimuleringsmaatregelen voor zuinige auto's wel minder CO<sub>2</sub>-reductie opgeleverd dan was verwacht. De verbeteringen die de Algemene Rekenkamer in overweging meegeeft om na te gaan of er in Nederland kosteneffectievere maatregelen mogelijk zijn, worden meegenomen in het kader van Autobrief 2.0.
  - b. De conclusie die ik uit beide onderzoeken trek is dat bovenop het Europese bronbeleid alleen zeer gerichte fiscale maatregelen milieueffecten sorteren.

2.

Kunt u verklaren waarom in de verticale toelichting bij de Voorjaarsnota de bijdrage van 0,4 mln. euro vanuit Defensie voor de uitvoering van BRICS-vergunningverlening (vergunningen voor bouw, reclame, inrit, kap, sloop) zowel bij technische als bij diverse beleidsmatige mutaties wordt opgevoerd?

2.

De ontvangst van de 0,4 miljoen euro is een technische mutatie die leidt tot een verhoging van de inkomstenkant van de begroting van lenM. Dit is zichtbaar in de verticale toelichting over de niet-belastingontvangsten. De ontvangsten worden gebruikt om de uitgaven voor de uitvoering van de BRICS-vergunningverlening te financieren en leiden derhalve tot een verhoging van de uitgaven op de lenM begroting. Dit is een beleidsmatige mutatie.

3.

Is er bij de agentschappen Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Koninklijk Nederlandse Meteorologisch Instituut (KNMI) en Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) bij de opbouw van het eigen vermogen sprake van onderuitputting? Zo nee, hoe komt het dat het eigen vermogen boven het maximum van 5% uit komt? Zijn er taken die naar uw mening zijn blijven liggen bij deze agentschappen?

3.

Technisch gezien maakt het eigen vermogen onderdeel uit van de balans van een baten-lastenagentschap en bestaat uit de beschikbare exploitatiereserve en het onverdeelde resultaat over 2013. Het onverdeelde resultaat is het verschil tussen de kosten en opbrengsten en wordt na vaststelling van het jaarverslag aan de exploitatiereserve toegevoegd. Het onverdeelde resultaat kan positief dan wel negatief zijn waardoor het eigen vermogen per saldo toe- respectievelijk afneemt. ILT, KNMI en NEa hebben over 2013 een positief resultaat gerealiseerd. Het positieve resultaat over 2013 inclusief de bestaande exploitatiereserve leidde bij alle

drie de baten-lastenagentschappen tot een overschrijding van het maximum eigen vermogen van 5%. De positieve resultaten over 2013 zijn het gevolg van meevallende kosten en/of opbrengsten zoals verantwoord in het Jaarverslag lenM 2013. Middelen voor taken die niet (volledig) in het verslagjaar tot uitvoering zijn gekomen, worden op de balans verantwoord onder de post «Nog te betalen» of «vooruitontvangen projecten» en zijn beschikbaar voor uitvoering in 2014. Deze middelen maken geen onderdeel uit van het resultaat.

4.

Kunt u een onderverdeling geven van het aantal inspecteurs binnen de ILT dat werkzaam is binnen de verschillende domeinen?

4.

In onderstaande tabel zijn de aantallen inspecteurs (in fte's) per domein opgenomen:

Rail- en wegvervoer	151
Scheepvaart	127
Luchtvaart	95
Water Bodem Bouwen	67
Risicovolle bedrijven (incl. KFD)	82
Risicovolle stoffen en producten	155
	677

Van deze 677 fte zijn er 50 anticiperend ingevuld in verband met naderende pensionering van huidige inspecteurs. Deze medewerkers zijn nog in opleiding.

5.

Hoeveel bedragen de jaarlijkse kosten voor een inspecteur (één fte) bij de ILT? Verschilt dit per domein waarin men werkzaam is?

5.

De kosten van een directe fte uit het primaire proces van de ILT bedragen in 2014 € 177.000. In deze kosten zit een opslag voor de indirecte fte's en de materiële kosten van de ILT. De kosten per fte verschillen per domein, waarbij de kosten in de transportdomeinen lager liggen dan in de kennisintensievere leefomgevingsdomeinen.

6.

Waarom wordt de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) uitgezonderd van de 18,3 mln. euro bezuinigingen per jaar vanaf 2014, als onderdeel van de bezuinigingen op de collectieve sector?

6.

De bezuinigingen op de collectieve sector zijn op basis van een rijksbrede grondslag over de begrotingshoofdstukken van het Rijk verdeeld. De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) was geen onderdeel van deze rijksbrede grondslag.

7.

Op welke wijze is de taakstelling op bedrijfslevenbeleid verdeeld over de posten? Is hier een bepaalde verhouding gekozen of is ook gekeken naar nut en noodzaak van subsidies?

7.

De taakstelling op het bedrijfslevenbeleid is verdeeld over posten die nog niet juridisch waren verplicht. Doordat de uitgavenruimte voor subsidies

in hoge mate verplicht is, is invulling van de taakstelling op deze budgetten in de afweging verder niet aan de orde geweest.

8.

Kunt u bij de gewijzigde verplichtingen van artikel 13 toelichten waarom de bedragen in de tabel (-45 mln. euro) en in de toelichting (-65 + 15 = -50 mln. euro) verschillen?

8.

Op artikel 13 wordt in de jaren 2014, 2015 en 2016 het verplichtingenbudget met ruim € 50 miljoen per jaar gekort als gevolg van de in de eerste suppletoire begroting beschreven aanscherping van het garantie-kader. Naast deze belangrijkste mutatie zijn er op het verplichtingenbudget in het jaar 2014 voor artikel 13 diverse mutaties doorgevoerd. Deze verklaren het verschil tussen de bedragen in de tabel en de toelichting. Deze mutaties betreffen zowel technische als beleidsmatige mutaties, waaronder de bijdrage van gemeenten en het Ministerie van Economische Zaken ten behoeve van het gebruik van de basisregistratie Kadaster (verhoging van € 3,5 miljoen, zie ook toelichting 5 in de eerste suppletoire begroting van Hoofdstuk XII, artikel 13) en de eindejaarsmarge van ruim € 1,5 miljoen voor bodemsanering op artikel 13.04 Meerjarenprogramma Bodem.

9.

- a. Wat is de reden om het budget voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) te verhogen met 4 mln. euro?
- b. Ten koste van welk artikel gaat dit?

9.

- a. Het totale beschikbare budget voor ERTMS is niet verhoogd. Het budget voor ERTMS staat begroot op het IF. Gezien de aard van de uitgaven worden deze echter verantwoord op hoofdstuk HXII. Voor opdrachten die verleend worden in het kader van de projectvoorbereiding ERTMS heeft er nu een overheveling van middelen plaatsgevonden van het IF naar HXII. Overigens betreft deze € 4 miljoen zowel middelen voor ERTMS als voor het Actieplan Groei op het Spoor waar dezelfde werkwijze voor geldt.
- b. De overboeking heeft plaatsgevonden ten laste van artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds waar de middelen voor ERTMS en Actieplan Groei op het Spoor begroot staan.

10.

- a. Hoe zeker zijn de ontvangsten van naar schatting 200 mln. euro in de periode 2014–2020 met betrekking tot emissierechten?
- b. Kunt u de berekening toelichten die ten grondslag ligt aan deze ruim 200 mln. euro?

10.

- a. Na de mutaties bij eerste suppletoire begroting ontstaat de volgende reeks van ontvangsten: € 147 miljoen in 2014, € 168 miljoen in 2015, € 189 miljoen in 2016, € 224 miljoen in 2017 en € 224 miljoen in 2018. Deze reeks ontstaat door het aantal te veilen rechten te vermenigvuldigen met een prijs van 7 euro per recht. Of de opbrengst daadwerkelijk wordt gehaald is afhankelijk van de prijs waartegen de rechten worden verkocht.
- b. De nu per jaar geraamde ontvangsten zijn het product van het aantal te veilen rechten maal 7 euro per recht. Voor 2014 gaat het om 21 miljoen rechten.

11.

Kunt u een toelichting geven op het herschikken van budgetten voor NEa en Rijkswaterstaat (RWS) in artikel 19?

11.

Het betreft hier een interne herschikking binnen het financiële instrument «Bijdrage aan agentschappen». De meerjarige reeksen binnen dit instrument zijn gebaseerd op ramingen van de te verwachten opdrachtomvang. Voor het lopend jaar (nu: 2014) wordt het budget telkens bepaald aan de hand van de definitieve opdracht voor dat jaar. De opdracht 2014 aan de NEa (op het gebied van emissieregistratie en biobrandstoffen) bleek € 0,98 miljoen lager uit te komen dan de raming. De definitieve opdracht voor RWS bleek hoger uit te vallen voor verschillende uitvoeringswerkzaamheden op het beleidsterrein van klimaat. Om deze reden is budget 2014 herschikt van het onderdeel NEa naar RWS. Voor de jaren 2015, 2016 en 2017 is inmiddels gebleken dat het NEa-budget op het oude niveau gehandhaafd moet blijven. Bij Ontwerp-begroting 2015 zal de nu verwerkte verlaging dan ook worden gecorrigeerd.

12.

- a. Waarom wordt artikel 25 (Brede Doeluitkering) met 166 mln. euro verhoogd?
- b. Welke afspraken worden gemaakt over het besteden ervan en hoe afrekenbaar is dat?
- c. Naar welke of welk soort (openbaar vervoer of auto) projecten gaat dit?
- d. Is het wel logisch de bijdrage aan de BDU te verhogen terwijl er bij provincies en stadsregio's reserves zijn opgebouwd?

12.

- a. De verhoging van artikel 25 (BDU) betreft een overboeking tussen het Infrastructuurfonds en de begroting van Hoofdstuk XII in verband met de Rijksbijdrage aan Beter Benutten-projecten, project Amsterdam Zuidas en aansluitingen van de N23 op de A7. Dit zijn projecten die (deels) door betrokken decentrale overheden worden uitgevoerd.
- b. De afspraken over de besteding zijn vastgelegd in de beschikkingen en bestuursovereenkomsten die voor deze projecten zijn opgesteld. Deze zijn verschillend van aard.  
Voor de Beter Benutten-projecten (bijna € 130 miljoen van de overboeking) geldt dat de middelen hiervoor ter beschikking zijn gesteld op basis van door alle partijen (Rijk, mede-overheden en bedrijfsleven) getekende Plannen van Aanpak. In deze Plannen van Aanpak zijn gedetailleerde afspraken gemaakt over de uitvoering, financiering en beheersing van de risico's van de maatregelen die in het kader van Beter Benutten worden uitgevoerd. Door monitoring en evaluatie bestaat inzicht in de voortgang van de Beter Benutten-maatregelen. Eind dit jaar zal de Kamer geïnformeerd worden over de resultaten van het lopende programma. Medio 2015 zal er een evaluatie plaats vinden.
- c. Met de rijksbijdrage via de BDU aan de aansluitingen van de N23 op de A7 wordt geïnvesteerd in het wegennet. Bij het project Amsterdam Zuidas geldt dat deze middelen worden ingezet voor zowel wegen als het openbaar vervoer. Beter Benutten is een Multi-modaal programma dat zicht zowel richt op openbaarvervoer, auto als de fiets.
- d. Het betreft hier rijksbijdragen aan specifieke projecten/programma's van decentrale overheden, waar de BDU als financieel-administratief instrument wordt gebruikt om de rijksbijdrage te kunnen overhevelen. De wet BDU verkeer en vervoer geeft de decentrale overheden daarnaast de mogelijkheid om een gedeelte van de BDU-uitkering te reserveren voor het doen van uitgaven aan specifieke concrete projecten waar sprake is van een grote investering.

13.

Kunt u toelichten welke projecten worden vertraagd als gevolg van de lagere bijdrage van 460,5 mln. euro aan de investeringsfondsen (Infrastructuurfonds en Deltafonds)?

13.

Er worden geen projecten vertraagd. De lagere bijdrage is voor het grootste deel het gevolg van een kasschuif van 2014 naar 2016 op het Infrastructuurfonds. Deze kasschuif was noodzakelijk om de voorgenomen projecten volgens planning uit te kunnen voeren. De lagere bijdrage wordt verder verklaard door een overheveling van uitgaven die op het Infrastructuurfonds begroot stonden, maar op het H-XII verantwoord dienen te worden, de verwerking van de Rijksbrede bezuiniging op de collectieve sector en de bijdrage van IenM aan de financiering van de noodsteun- en betonningstaken die Defensie uitvoert. Al deze zaken hebben geen effect op de programmering van de projecten.

14.

a. Kunt u toelichten voor welke voorgenomen investeringen in infrastructuur de kasschuif van 250 mln. euro noodzakelijk was?

b. Welke projecten worden vertraagd van 2014 naar 2016 en 2017 als gevolg van de kasschuif?

14.

a. en b. Op het wegenartikel van het Infrastructuurfonds was sprake van een grillig kader. Dat betekende dat met name in de jaren 2016 en 2017 op het wegenartikel sprake was van een dip in de beschikbare budgetten. Met deze kasschuif sluiten het programma en budget beter op elkaar aan en kunnen de voorgenomen projecten volgens planning worden voortgezet. Er zijn geen projecten vertraagd als gevolg van deze kasschuif.