

Vergaderjaar 2011–2012

33 280 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet heeft de eer als volgt verslag uit te brengen.

Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

1a.

Kunt u aangeven wat met de voorjaarsnota de stand van zaken is van de verdeling van de MIRT-budgetten tot en met 2028 per modaliteit uitgesplitst naar in ieder geval definitief toegewezen budgetten, gereserveerde budgetten en nog beschikbare budgetten?

In de eerste suppletoire begroting over 2012 van het Infrastructuurfonds is aan het eind van ieder artikel – voor het eerst – per modaliteit een uitsplitsing verstrekt van de toegewezen budgetten t/m 2028. Deze budgetten zijn daarbij onderverdeeld naar het niveau van artikelonderdeel, dat wil zeggen beheer en onderhoud, realisatie, geïntegreerde contractvormen, planstudies en verkenningen alsmede kosten voor apparaat RWS.

De definitief toegewezen project- en programmabudgetten zijn in de begroting en het MIRT opgenomen. Voor het overige is meer sprake van gereserveerde budgetten, waarbij afhankelijk van de fase in de besluitvorming van het spelregelkader MIRT sprake is van verschillende gradaties in de hardheid van de raming. De investeringskeuzes die ik daarbij voor de modaliteiten over de periode t/m 2028 heb gemaakt, heb ik aangegeven in mijn brief van 14 juni 2011 (Kamerstukken II, 2010–2011, 32 660, nr. 83), op basis van het integrale beeld in de concept-Structuurvisie voor mobiliteit en water. Daarin is ook aangegeven dat over de resterende investeringsruimte van 5/8 door volgende kabinetten een besluit kan worden genomen.

b.

Bent u bereid een dergelijk overzicht, bij voorkeur ook grafisch weergegeven in een diagram, voortaan ter informatie op te nemen in de begroting van het Infrastructuurfonds en daarbij op vergelijkbare wijze ook mutaties in deze figuren inzichtelijk te maken?

Ja, ik betrek uw verzoek bij mijn eerder gedane toezeggingen om de begrotingsinformatie inzichtelijker en meer transparant te maken richting uw Kamer. Ik ben voornemens hieraan concreet invulling te geven door de tabel budgetflexibiliteit zoals die nu in de begroting is opgenomen voor het begrotingsjaar, vanaf de begroting 2013 meerjarig te presenteren voor aanleg planstudies en verkenningen.

2

Welke risico's zijn er nog met betrekking tot het project Leidsche Rijn Tunnel, die problemen kunnen opleveren nu er geen risicomarge meer aanwezig is om nieuwe tegenvallers op te vangen?

De tunnel in de A2 bij Leidsche Rijn is medio juni geheel opengesteld. De resterende financiële risico's zijn daarmee beperkt. De restant van de contractafhandeling is in het budget meegenomen.

Zoals in de 1^e kwartaalrapportage 2012 A2 Leidsche Rijn tunnel aan de Kamer is gemeld, is er geen risicomarge aanwezig om nieuwe tegenvallers op te vangen. Deze zijn gezien de fase van het project ook niet te verwachten.

3

Van welke CO₂-marktprijzen en te verhandelen hoeveelheden CO₂ werd en wordt uitgegaan voor de periode 2012–2020?

Er werd uitgegaan van ongeveer 45 mln. rechten in 2013 tegen een prijs van 15 euro per ton en ongeveer 35 mln. rechten tegen 20 euro per ton in 2020. Er wordt nu uitgegaan van ongeveer 30 mln. ton tegen 7 euro per ton.

4

Waarom is deze forse verlaging van de opbrengsten voor CO₂-emissiehandel niet eerder ingeboekt?

De inboeking van de verlaging van de veilingopbrengsten heeft niet eerder plaatsgevonden omdat een jaar geleden de prijsverwachting redelijk overeenkwam met de prijs die in de begroting werd gehanteerd. De aanpassing van het aantal rechten heeft te maken met voortschrijdend inzicht over het totaal in Europa te veilen rechten. Het exacte aantal te veilen rechten is nog niet bekend.

5

Welke maatregelen zullen worden genomen gericht op de (effecten van de) lage CO₂-prijzen? Hebt u de mogelijkheid van een set-aside van CO₂-emissierechten inmiddels onderzocht?

De mogelijkheden van een set-aside worden onderzocht in Europees verband. De Europese Commissie verwacht in juli te komen met een verslag hiervan. Het kabinet zal zich vervolgens op haar positie beraden.

6

In hoeverre heeft de daling van de opbrengsten van CO₂-emissiehandel met € 2,1 miljard in de periode 2013–2016 gevolgen voor het klimaat- en energiebeleid en in het bijzonder voor de subsidieregelingen Stimulering Duurzame Energieproductie, Stimulering Duurzame Energieproductie+ en de voorganger van deze subsidieregelingen Milieukwaliteit van de Elektriciteitsproductie?

De daling van de veilingopbrengsten staat los van de uitgaven voor het klimaat- en energiebeleid. In de begrotingssystematiek zijn inkomsten en uitgaven gescheiden. Overeenkomstig de Nederlandse systematiek zijn de inkomsten uit de veiling van emissierechten dus niet specifiek te koppelen aan uitgaven.

7

Hoe wordt in de toekomst rekening gehouden met fluctuaties in de marktprijs van CO₂ in het kader van het Europese emissiehandels-systeem?

Jaarlijks wordt bezien of de reeks aanpassing behoeft.

8

Welke kosten zullen er in de jaren na 2016 nog gemaakt worden voor het project A15 Maasvlakte-Vaanplein?

Het project Maasvlakte-Vaanplein is privaat gefinancierd. Om de opdrachtnemer te betalen wordt na 2016 jaarlijks een beschikbaarheidsvergoeding uitgekeerd voor het beschikbaar houden van de weg. Deze vergoeding is onder meer bedoeld ter dekking van de kosten die door de opdrachtnemer zijn gemaakt voor de aanleg en het onderhoud van deze weg.

9

Hoe verhouden de totale kosten voor de nieuwe Design Build Finance Maintain-aanpak van A15 Maasvlakte-Vaanplein zich tot de oorspronkelijke in de begroting opgenomen aanlegfinanciering? Op welke wijze heeft het omzetten van het geraamde aanlegbudget voor dit project te maken met de DBFM-aanpak?

Uit hoofde van het Regeerakkoord is de A15 Maasvlakte – Vaanplein belast met een PPS-taakstelling ter omvang van € 125 mln. Deze

taakstelling is reeds in de Rijksbegroting 2012 verwerkt ten opzichte van de oorspronkelijk in de begroting opgenomen aanlegfinanciering. Dit aanbestedingsvoordeel heeft zich ook werkelijk voorgedaan.

De begrotingsregels (nr. 28) van dit kabinet stellen dat in geval van een PPS-contract een budgettair neutrale omzetting plaatsvindt van het (kas) budget (van een departement) in (meerjarige) beschikbaarheidbudgetten van een departement. De omzetting van de A15 Maasvlakte Vaanplein is conform deze budgettaire spelregels toegepast.

10

Waarom waren de vele overboekingen naar de begrotingen van andere ministeries onder het kopje «15. diversen» niet eerder voorzien?

Deze financiële afspraken met voornamelijk lagere- en medeoverheden zijn afgelopen periode afgerond en ondertekend. Daarna kan pas begrotingsverwerking plaatsvinden.

11

Waarom zal het saldo worden besteed van € 51 mln. over de periode 2012–2016, dat is ontstaan bij het omzetten en muteren van het oude artikel 39.01 naar het nieuwe artikel 97.02?

Voor het antwoord verwijs ik naar de toelichting in de eerste suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds onder artikel 19 «Bijdragen t.l.v. begroting lenM» dat gerelateerd is aan het oude artikel 39.01 en het nieuwe artikel 97.02.

Hier is een specificatie opgenomen t/m 2028 van alle aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel.