

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *In totaal neemt de begroting t/m 2009 met 16 miljoen euro toe. Waar komt dit geld vandaan?*
 1. In uw vraag stelt u dat er de begroting t/m 2009 met € 16 mln. is toegenomen. Ik kan dit bedrag niet herleiden. In de Verticale Toelichting van het Infrastructuurfonds in de Voorjaarsnota 2005 (vergaderjaar 2004-2005, 30 105, nr. 1 pag. 55 en 56) wordt aangegeven welke mutaties er ten opzichte van de stand ontwerpbegroting 2005 hebben plaatsgevonden. Tot en met 2009 is bijna € 156 mln. aan het Infrastructuurfonds toegevoegd (compensatie voor € 127,8 mln. hogere uitgaven en € 28,2 mln. lagere ontvangsten). Dit bedrag wordt geheel veroorzaakt door de verwerking van het Voordelig Saldo van de afgesloten rekeningen.
2. *Kan worden toegelicht wat de "post procedures bouwbedrijven" is? Waarom wordt hier € 40 mln. voor uitgetrokken? Wat wordt gedaan met de middelen die ontvangen worden indien een schikking met bouwbedrijven wordt getroffen?*
 2. De post procedures bouwbedrijven heeft betrekking op voorziene opbrengsten van in het verleden te veel betaalde uitgaven. Deze post staat los van de boetes die de NMA heeft opgelegd aan bouwbedrijven voor het overtreden van de mededingingswetgeving. Rijksbreed is bij de begrotingsvoorbereiding 2005 voor procedures bouwbedrijven € 100 mln. ingeboekt, VenW is daarbij gehouden aan een maximale bijdrage van € 72 mln.. Vooruitlopend op een eventuele schikking met de bouwbedrijven is bij Najaarsnota 2004 door VenW € 20 mln. afgedragen en bij Voorjaarsnota 2005 nog eens € 40 mln. Nadat er een schikking is getroffen en deze is verdeeld onder de diverse opdrachtgevers zal de post worden afgewikkeld, rekening houdend met de reeds afgedragen € 60 mln.
3. *In hoeverre is het heen en weer boeken van middelen tussen het Infrastructuurfonds en de begroting in overeenstemming met de budgettaire regels die verbonden zijn aan het beheer van het Infrastructuurfonds? Komt dit de transparantie van het begrotingsproces ten goede?*
 3. Voor het Infrastructuurfonds geldt dat alle uitgaven worden gefinancierd uit ontvangsten binnen hetzelfde fonds. Een belangrijk deel van deze ontvangsten bestaat uit de bijdrage uit hoofdstuk XII: een kasstroom vanuit hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds ("heen"). Onttrekkingen aan het Infrastructuurfonds, bijvoorbeeld invulling van taakstellingen, worden afgewikkeld door vermindering van de voeding van hoofdstuk XII: een kasstroom van het Infrastructuurfonds naar Hoofdstuk XII ("terug").

Bij intertemporele kasschuiven die via het Infrastructuurfonds worden afgewikkeld is het meermalig heen en terug boeken eveneens aan de orde. Dergelijke mutaties zijn noodzakelijk om aan de budgettaire regels te voldoen.

4. *Waarom is er gekozen om alle meevallers bij de grote spoorprojecten in te zetten voor aanleg van extra spoor en het wegwerken van de schulden bij ProRail? Welk type schulden van Prorail zal worden afgelost?*
4. Het kabinet heeft gekozen om de meevallers in te zetten ten behoeve van uitbreidings- en/of vervangingsinvesteringen spoor en het wegwerken van schulden bij ProRail. De betreffende meevallers worden ingezet binnen spoor daar deze zijn opgetreden binnen het spoorprogramma en in de ontwerpbegroting 2003 fors geherprioriteerd is binnen het spoorprogramma, onder meer ten behoeve van de risicoreservering. Ik wijs u tevens op mijn antwoord op vraag 6. Het kabinet heeft gekozen om een deel van de schuldenlast van ProRail te verminderen, welke bestaat uit relatief hoogrentende leningen die indertijd op de kapitaalmarkt zijn afgesloten. De keuze om de schuld te reduceren is gelegen in de oplopende rentebetalingen over de schuld van ProRail die op termijn andere uitgaven aan het spoor verdringen. Dit wil ik voorkomen. Deze rentelasten leggen een aanzienlijk beslag op de begroting van VenW, de komende jaren ruim € 110 mln. per jaar. Met het aflossen van de schuld worden de rentelasten structureel verlaagd waardoor er structureel ruimte ontstaat binnen het Infrastructuurfonds. Deze ruimte wil ik aanwenden ten gunste van het spoorprogramma.

Overigens heb ik u tijdens de behandeling van mijn begroting 2005 toegezegd u te informeren over wijze waarop ik de verwachte aanbestedingsresultaten - als gemeld in mijn brief V&W/FEZ/2004/1632 - beoog te behandelen. Met het additioneel verwacht aanbestedingsresultaat aanleg spoor van € 140 mln. (zie ook mijn antwoord op vraag 6) komt het totale verwachte aanbestedingsresultaat op € 1,54 miljard in de periode tot en met 2010. De verwachte aanbestedingsresultaten zijn onder meer nodig om de door uw Kamer ingediende amendementen op mijn begroting 2005, de post procedures bouwbedrijven, de taakstelling doelmatig aanbesteden en de spoortunnel Delft van dekking te voorzien. Het is dan ook van belang om de realisatie van de verwachte aanbestedingsresultaten nauwgezet te volgen.

Mijn voornemen is in de periode tot en met 2010 op twee momenten te beoordelen in hoeverre het totaal van tot en met 2010 verwerkte aanbestedingsresultaten moet worden bijgesteld. De herijking vindt onder meer plaats op basis van analyse van de geprognosticeerde conjunctuurontwikkeling, marktspanning en de mate van innovatieve contracten. Gelet op het karakter van de herijking, herijk ik niet jaarlijks. De eerste herijking wordt in 2006 betrokken bij de voorbereidingen voor de ontwerpbegroting 2007. Twee jaar later volgt een tweede herijking ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2009. De herijkingen kunnen aanleiding zijn voor besluitvorming over in- of extensiveringen van het vastgestelde programma.

De gerealiseerde aanbestedingsresultaten worden jaarlijks geconfronteerd met het in de begroting verwerkte resultaat. Mochten de aanbestedingsresultaten in enig jaar hoger uitvallen dan voor dat jaar geraamd, dan wordt het meerdere in beginsel binnen de betreffende modaliteit aangewend voor het versnellen van het betreffende programma. Het omgekeerde kan zich natuurlijk ook voordoen. Mocht blijken dat dit niet langer haalbaar en/of wenselijk is dan zal ik u in het kader van de begrotingscyclus informeren. Ik zal u op dat moment een inhoudelijk voorstel doen. Daarbij tracht ik - binnen de mogelijkheden die mij gegeven zijn - rekening te houden met door uw Kamer breed gedragen wensen.

5. *Wat is de stand van zaken rond de 50 miljoen Rijksbijdrage voor de verkeersproblematiek rond Eindhoven, mede in relatie tot de ontwikkelingen rond de luchtkwaliteit?*
5. De afspraak was dat de rijksbijdrage van € 50 mln. voor de Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven (BOSE) beschikbaar is onder voorwaarde dat de regio in het voorjaar van 2005 de keuze voor een alternatief zou maken. Die termijn is inmiddels verlengd. Volgens planning zal de regioraad van het SRE op 23 juni 2005 een besluit nemen over het te kiezen alternatief. Bij de keuze laat de regio zich ondersteunen door een Milieueffectrapportage waarin het aspect luchtkwaliteit is opgenomen. De uiteindelijke toets aan het besluit luchtkwaliteit vindt echter pas plaats in de ruimtelijke ordeningsprocedure.
6. *Klopt het dat de rijksbijdrage van 50 miljoen voor het verkeer rond Eindhoven vervalt indien er geen breed gedragen besluit komt? Zo ja, wat is volgens u breed gedragen? Is een meerderheidsbesluit in het SRE voldoende, wetende dat één of meerdere overheden en evt. maatschappelijke organisaties er niet achter staan? Heeft u een deadline gesteld waarbinnen duidelijkheid moet komen vanuit de regio?*
6. Inderdaad is een breed gedragen besluit een voorwaarde die aan het beschikbaar stellen van dit bedrag verbonden is. Aan deze voorwaarde is voldaan als het besluit door de meerderheid van de regioraad gesteund wordt. De deadline die in het MIT genoemd wordt voor het besluit is voorjaar 2005. Deze termijn is verlengd. Volgens planning zal de regioraad van het SRE op 23 juni 2005 een besluit nemen over het te kiezen alternatief.
7. *Hoe staat de voorziene versnelling wegen (€270 mln.) in verhouding tot de problemen met de voortgang van wegprojecten als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek? Is versnelling hier een reële optie?*
7. De effecten van de luchtproblematiek op de diverse projecten worden onderzocht. Daarbij wordt rekening gehouden met het brede pakket aan voorgenomen nationale maatregelen. Tevens wordt onderzocht wat het effect is van projectspecifieke maatregelen op de luchtproblematiek. Hierbij kan gedacht worden aan specifieke maatregelen waardoor het project netto niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zoals maatregelen uit het

innovatieprogramma lucht, tijdelijke snelheidsbeperking en tijdelijk verkeersregulerende maatregelen. Tegen deze achtergrond wordt versnelling van met name de oplevering van projecten mogelijk geacht.

8. *De voorgestelde mutaties leiden tot een verhoging van het budget voor rijkswegen op termijn (t/m 2009) met 360,7 mln. euro, terwijl artikel railwegen met 205,1 miljoen wordt verlaagd. Kan dit worden toegelicht?*

8. Er bestaat geen relatie tussen enerzijds de verhoging van het budget voor rijkswegen en anderzijds de verlaging van het budget voor railwegen.

In de onderstaande tabel is de uitsplitsing van de mutaties op het onderdeel Railwegen gegeven.

De verlaging heeft met name betrekking op de verwerking van het saldo uit 2004 op het spoorartikel, de verwerking van de mutaties van door de Tweede Kamer ingediende moties en amendementen en de verwerking en aanwending van aanbestedingsmeevallers. Over dit laatste heb ik u reeds geïnformeerd door middel van mijn brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal (Kamerstukken II, 2004-2005, 29 800 XII, nr. 43 Herdruk).

Tabel Railwegen

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Voordelig saldo 2004	11.448	-66.000	-9.971	3.834	0	-60.689
Motie Verhagen	-6	-1.908	-3.812	-3.812	-3.812	-13.350
Efficiencytaakstelling						
Amendement Hermans	-10.000	-7.000	-12.000	-13.000	-12.000	-54.000
Amendement 8 en 19	-25.000	-21.000	-29.000	-25.000	-25.000	-125.000
Vrijval risicires. HSL/BR	-32.000	-8.000	-3.000	-22.000		-65.000
Aanbestedingsmeevallers	0	0	-20.000	-40.000	-40.000	-100.000
Inzet meevaller tbv Spoor, waaronder financiering kleine uitbreidingsinvesteringen				48.000	40.000	88.000
Aflossing schuld Prorail	32.000	32.000	47.000	14000		125.000
Totaal	-23.558	-71.908	-30.783	-37.978	-40.812	-205.039

In de navolgende tabel is de uitsplitsing van de mutaties op het onderdeel Rijkswegen gespecificeerd.

De toevoeging van het voordelig saldo (€ 196 mln.) betreft middelen die in 2004 niet tot besteding zijn gekomen. Verder betreffen de mutaties de verwerking van door de Kamer ingediende moties en amendementen en de verwerking en aanwending van aanbestedingsmeevallers.

Tabel Rijkswegen

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Voordelig saldo 2004	90.341	67.300	0	38.261	0	195.902
Motie Verhagen	-2.467	-2.467	-2.467	-2.467	-2.467	-12.335
Efficiëncytaakstelling						
Amendement Hermans	4.000	11.000	11.000	11.000	11.000	48.000
Amendement 8 en 19	0	-2.000	6.000	17.000	12.000	33.000
Versnelling wegen	0	0	50.000	60.000	74.000	184.000
Aanbestedingsmeevallers	-14.000	-2.000	-19.000	-22.000	-28.000	-85.000
Diverse departementale/ interdepartementale overboekingen	-2.519	-301				-2.820
Totaal	75.355	71.532	45.533	101.794	66.533	360.747

9. *Welke wegprojecten worden versneld middels de intensivering van in totaal €270 mln.? Hoe is de verdeling van de extra gelden over de verschillende jaren? Hoe moet deze intensivering gezien worden in het licht van de beleidslijn uit de begroting 2005 dat de aanbestedingsmeevaller besteed wordt aan onderhoud spoor?*
9. In mijn brief van december 2004 over de verwachte aanbestedingsresultaten (FEZ/2004/1632) heb ik aangegeven een bedrag van € 269 mln. te reserveren voor de uitvoering van de motie Mastwijk cs (Tunnel Delft) en dit bedrag vóór 2010 in te zetten door wegprojecten die nu zijn voorzien voor na 2010 naar voren te halen. In de toelichting op de Voorjaarsnota wordt de toevoeging aan artikel 01.01 Rijkswegen tot en met 2010 zichtbaar. In de meerjarencijfers wordt artikel 01.02 (Railwegen) in 2011 opgehoogd met € 269 mln. ter financiering van de Tunnel Delft. Deze ophoging wordt gedekt uit het wegenprogramma na 2010.

Het bedrag van € 270 mln. is als volgt verdeeld over de jaren:

	2007	2008	2009	2010	Na 2010
Art. 01.01 Rijkswegen	50	60	74	86	-269
Art. 01.02 Railwegen					269

Momenteel wordt nog gewerkt aan het opstellen van het meerjarenprogramma Rijkswegen behorende bij de ontwerpbegroting 2006 waarbij deze extra middelen worden betrokken. Ik denk hierbij concreet aan versnelling van wegprojecten, die liggen op hoofdverbindingssassen en daarbinnen op triple A. Een voorbeeld zou de A2 Tangenten Eindhoven kunnen zijn. Een definitief beeld van de versnellingen zal ik bij de ontwerpbegroting 2006 presenteren.

10. *Kan er inzage gegeven worden in de besteding van de 128 miljoen aan aanbestedingsmeevallers ten behoeve van extra investeringen spoor? Welke zijn dit en hoe is de verdeling van de extra gelden over de verschillende jaren?*
10. Zoals in de 1e suppletore begroting 2005 van het Infrastructuurfonds wordt gemeld (pagina 5 en 6) treden enkele meevallers op van in totaal € 253 miljoen, enerzijds bij de grote projecten (€ 65 miljoen vrijval risicoreservering en €48 miljoen aan aanbestedingsresultaten

Betuweroute), anderzijds is een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat aanleg spoor berekend van circa € 140 mln. Deze middelen worden ingezet binnen de spoorsector. In dezelfde suppletore begroting is hiertoe opgenomen dat deze worden ingezet ten behoeve van aflossing schuld ProRail (ad € 125 mln.) - leidende tot een structurele rentevrijval in mijn begroting - en voor investeringen spoor (ad € 128 mln.). Conform motie Slob wordt € 23 mln. in mindering gebracht van voornoemde € 65 mln. ter dekking van de prijsindexering HSL-Zuid. Dit betekent dat er nog € 105 mln. beschikbaar is voor investeringen in het spoor. Ik overleg over de mogelijkheden en de daarbij behorende effecten op dit moment met de beheerder van de railinfrastructuur. Met het Beheerplan 2006, dat in september bij mijn Ministerie zal worden ingediend, zal ProRail aan mij een voorstel doen ter bestemming van deze voor spoor beschikbare middelen. Daarbij zal ik de invulling van de 2e Fase Herstelplan spoor en maatregelen die bijdragen aan de betrouwbaarheid en benutting in mijn afweging betrekken. Aanvullend worden eventuele inpassingsmaatregelen in relatie tot doorsnijding van steden in die afweging meegenomen. In mijn ontwerpbegroting 2006 zal ik de voorgenomen aanwendingsrichting aan u kenbaar maken.

11. *Het budget voor regionale en lokale infrastructuur wordt verlaagd met 85 miljoen euro t/m 2009. Wat zijn hiervan de gevolgen; welke projecten kunnen hierdoor niet worden uitgevoerd?*

11. In de onderstaande tabel is de uitsplitsing van de mutaties op het onderdeel regionale en lokale infrastructuur nader gespecificeerd. Het negatieve saldo over 2004 (€ 126 mln.) wordt veroorzaakt door de versnelde betalingen die in 2004 voor RandstadRail zijn verricht. De regio's hadden deze kosten voorgefinancierd. Door gebrek aan middelen konden deze uitgaven niet eerder door VenW in de begroting worden ingepast. De versnelde betalingen worden in latere jaren in mindering gebracht op de reserveringen die voor RandstadRail in de begroting zijn opgenomen. Dit betekent dat er geen andere projecten worden vertraagd of niet kunnen worden uitgevoerd. Verder betreffen de mutaties de verwerking van door de Kamer ingediende moties en amendementen. Tevens is op dit artikel een kasschuif verwerkt ten behoeve van de luchtvaartsector (t/m 2009 per saldo - ca. € 19 mln.) Deze € 19 mln. wordt ook weer toegevoegd aan dit artikel in 2010 en 2011 (per saldo neutraal). De diverse mutaties hebben geen gevolgen voor de uitvoering van bestaand beleid en door middel van amendement 8 van het lid van Hijum c.s. (Kamerstukken II, 2004-2005, 29 800 A) worden middelen toegevoegd ten behoeve van de verbetering van het onderliggend wegennet waardoor fileproblematiek op de rijkswegen wordt verminderd.

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Nadelig saldo 2004	20.392	-86.552	0	-59.770	0	-125.930
Motie Verhagen	-26	-26	-26	-26	-26	-130
Amendement 8	15.000	10.000	10.000	10.000	15.000	60.000
Kasschuif t.b.v.						
Luchtvaartsector	5.685	-9.235	-8.645	-4.103	-2.654	-18.952
Totaal	41.051	-85.813	1.329	-53.899	12.320	-85.012

12. *Op Waterbeheren en vaarwegen wordt t/m 2009 40,9 miljoen gekort. Welke gevolgen heeft dit voor de uitvoering van het beleid, welke projecten zullen hierdoor niet meer kunnen worden uitgevoerd of worden vertraagd?*

12. De diverse mutaties hebben in principe geen gevolgen voor de uitvoering van beleid, er van uitgaande dat de efficiencytaakstelling succesvol ingevuld wordt en de aanbestedingsmeevallers zich bij ongewijzigde markt ook in deze omvang zullen voordoen.

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Voordelig saldo 2004	13.292	5.961	3.955	6.921	0	30.129
Motie Verhagen	-1.998	-1.998	-1.998	-1.998	-1.998	-9.990
Aanbestedingsmeevallers	-11.000	-1.000	-16.000	-19.000	-23.000	-70.000
Diverse departementale/ interdepartementale overboekingen	-1.226	3.224	5.629	629	629	8.885
Totaal	-932	6.187	-8.414	-13.448	-24.369	-40.976