

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
6 december 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FEZ/2005/1142	-
Onderwerp	
Onderuitputting Infrastructuurfonds	

Geachte voorzitter,

Tijdens het Begrotingsonderzoek van 30 november j.l. heb ik u toegezegd u voor de begrotingsbehandeling per brief te informeren over verwachte onderuitputting in 2005 en 2006 en de wijze waarop ik daarmee om wil gaan. Kort samengevat:

- De onderuitputting in 2005 wordt opgelost met kasmaatregelen. Een belangrijk deel van de onderuitputting in 2005 komt in 2006 alsnog tot uitvoering en/of betaling;
- In 2006 wordt op dit moment een onderuitputting op aanleg wegen van ca € 420 mln. voorzien, waarvan € 277 door luchtproblematiek. Dit geld is vrijwel geheel nodig om de overlopende betalingen van 2005 naar 2006 te betalen.
- Verder productieverlies in 2006 wil ik zo veel mogelijk voorkomen, dan wel opvangen door het versnellen van andere projecten;
- Om de productie ook op langere termijn zo veel mogelijk "op stoom" te houden worden toekomstige projecten zoveel mogelijk uitvoeringsgereed "op de plank" gelegd en worden de mogelijkheden van aanvullende luchtmaatregelen bij specifieke projecten onderzocht.

In deze brief ga ik allereerst in op het meest actuele beeld ten aanzien van de uitvoering van de lopende begroting 2005. Vervolgens sta ik stil bij de huidige inzichten over de uitvoerbaarheid van het voor 2006 voorgenomen programma, mede in het licht van de luchtproblematiek. Dan presenteer ik het resulterende financiële beeld van de combinatie van de doorwerking van 2005 en de inzichten over 2006. Tenslotte geef ik aan op welke wijze ik de komende tijd wil omgaan met het risico van vertragingen in het programma en onderuitputting in het fonds, al dan niet als gevolg van de luchtproblematiek.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Financieel beeld 2005

Zoals ik u in mijn brief van 3 oktober j.l. (FEZ/2005/805) heb gemeld zou zonder nadere maatregelen in 2005 een aanzienlijke onderuitputting op het Infrastructuurfonds ontstaan. In die brief heb ik tevens aangegeven welke maatregelen ik in dit verband wilde treffen. In de 2^e suppletore begroting van het Infrastructuurfonds wordt per saldo een onderuitputting gemeld van € 477 mln. (zie tabel 1). Deze middelen zijn ingezet voor vooral het versneld betalen van rekeningen voor Randstadrail en het afkopen van diverse overdrachtsverplichtingen. Deze afkopen leiden op termijn weer tot vrijval binnen de begroting, hetgeen nodig is om het totale programma te kunnen financieren.

Het optreden van dit overschot was voor mij aanleiding het lopende aanleg- en onderhoudsprogramma grondig door te lichten. Naar aanleiding daarvan hou ik er rekening mee dat het in de Najaarsnota gemelde onderuitputting voor 2005 met ca € 125 mln. moet worden verhoogd tot € 602 mln.. Ik ben voornemens ook deze middelen in 2005 in te zetten voor met name aanvullende kasmaatregelen.

In hoofdlijnen resulteert dan het volgende beeld over 2005 (tabel 1):

Beeld 2005	Najaarsnota	Aanvullend	Totaal	Waarvan Vertraging programma	Waarvan gevolg Lucht
(- = overschot, + = tekort)	-574	-125	-699	333	150
Aanleg rijkswegen	-325	-6	-331	231	150
Aanleg Vaarwegen	-86	-24	-110	63	0
HSL	-73	-25	-98	0	0
Overige RWS	-62	-70	-132	39	0
Overig IF	-28	0	-28		
	97	0	97		
Versneld onderhoud wegen	28		28		
Versneld onderhoud vaarwegen	35		35		
Overige RWS	34		34		
Saldo	-477	-125	-602		
Kasmaatregelen 2005	477		477		
Diverse afkopen, 2e suppl. mn Brokx	302		302		
Randstadrail 2e Suppl.	175		175		
Aanvullend divers (o.a. afkopen)		125	125		
Totaal Kasmaatregelen 2005	477	125	602		
Totaal beeld 2005	0	0	0		

Beeld uitvoering programma 2005

Uiteraard is het meest belangrijk of het voorgenomen aanleg- en onderhoudsprogramma tijdig en zo veel mogelijk volgens schema wordt gerealiseerd. Onderuitputting die bijvoorbeeld ontstaat doordat rekeningen uit rechtmatigheid oogpunt pas na de jaargrens betaald kunnen worden is weliswaar financieel-technisch vervelend, maar raakt het programma niet.

Ongeveer de helft van de onderuitputting ontstaat door vertragingen in het programma. Hiervan neemt het aanlegprogramma Rijkswegen ca. € 230 mln. voor zijn rekening. Van dit bedrag wordt weer ca. € 150 mln. veroorzaakt door de luchtproblematiek. Het betreft hier met name ZSM-projecten. Het andere deel bestaat vooral uit kasoverloop: de productie wordt in 2005 gerealiseerd maar de betaling van de rekeningen vindt (grotendeels) in 2006 plaats. Verwacht wordt dat het kasbeslag van de eerdergenoemde € 602 mln. uit 2005 in 2006 € 377 mln. zal bedragen.

Beeld uitvoering programma 2006

Allereerst wil ik dat we de echte vertragingen in 2005 zo veel mogelijk goedmaken in 2006. Zo heb ik u onlangs geïnformeerd over de voortgang van de ZSM-projecten. Hierbij is aangekondigd dat een aantal vertraagde projecten binnenkort weer in procedure wordt genomen. Dit gaat concreet om A7 Zaandam – Purmerend, A12 Zoetermeer – Zevenhuizen, A12 Zevenhuizen – Gouda, A12 Woerden – Gouda, A12 Veenendaal – Ede en A2 Vught – Ekkersweijer

Daar staat tegenover dat, ook al kunnen we volledig langs de lijnen van de nieuwe AmvB-Lucht werken, volgend jaar de planning van een aantal wegenprojecten in 2006 niet volledig gehaald zal kunnen worden. Dit gaat om een deel van de ZSM-projecten en ook een aantal wegen in het aanlegprogramma zoals de A1/A6/A9 CRAAG benutting, A12 Utrecht west benutting en de A12 Utrecht-Maarsbergen-Veenendaal-Ede. Financieel zal in 2006 naar huidig inzicht op het wegenprogramma ten opzichte van ontwerp begroting 2006 ca. € 420 mln. onbesteed blijven, waarvan € 277 mln. als gevolg van de luchtproblematiek. Het restant wordt veroorzaakt door problemen in procedures, aanbesteding of contractvorming. Eén en ander illustreert het belang van een goede projectbeheersing.

Overigens voeren we het grootste deel van het wegenprogramma wel conform planning uit. Zo zal ik bijvoorbeeld in 2006 de uitvoering starten van de A7 Zuidelijke ringweg Groningen en de N31 Zurich – Harlingen. Ook lever ik projecten op, zoals de A15 Reconstructie aansluitingen bij Hardinxveld-Giessendam. Tevens ga ik ervan uit dat het onderhoudsprogramma aan de weg volgens planning uitgevoerd gaat worden; hierover ontvangt u een separate brief.

Tenslotte zie ik welke maatregelen eventueel nog in 2006 uitgevoerd kunnen worden in aanvulling op het MIT 2006 om nadelige gevolgen van vertragingen in het wegenprogramma op te vangen. Deze mogelijkheden zijn overigens beperkt voorhanden vanwege de tijd die vaak nodig is voordat daadwerkelijk de "schop de grond in kan". Ik denk dan bijvoorbeeld aan versnellingen binnen het programma Hoogwaterbescherming, het programma Ruimte voor de Rivier en versnellingen binnen het vaarwegenprogramma. Ik hou dan rekening met een budgettaire beslag in 2006 van ca € 50 mln.

Kasbeeld 2006

Doordat een belangrijk deel van de onderuitputting over 2005 alsnog in 2006 tot kasbetalingen zullen leiden (ca € 377 mln.), maar de vrijval uit hoofde van de diverse afkopen en betaling Randstadrail pas op termijn optreedt, komt het budget 2006 per saldo al grotendeels op het niveau uit de ontwerpbegroting-2006 uit. Dit beeld wordt versterkt indien bovengenoemde versnellingen voor 2006 haalbaar blijken.

(- = overschot, + = tekort)

	2005	2006	Later	Totaal
Beeld 2005	0	358	-358	0
Saldo beeld IF 2005	-602	377	225	0
Kasmaatregelen cf. 2e Suppl. IF	477	-14	-463	0
Aanvullende kasmaatregelen	125	-5	-120	0
Beeld 2006	0	-370	370	0
Aanleg rijkswegen: Luchtproblematiek		-277	277	0
Overig		-143	143	0
Potentiële versnellingen		50	-50	0
Totaal	0	nihil	nihil	0

Aanbestedingsresultaten

Met het vorderen van de uitvoering van het onderhoud en aanlegprogramma zie ik dat zich aanbestedingsresultaten aftekenen. Dit ligt ook in de lijn der verwachtingen, aangezien vorig jaar over de volle breedte van het Infrastructuurfonds vooruitlopend op het daadwerkelijk optreden van dergelijke resultaten een bedrag van € 1,54 mld. tot en met 2010 is ingeboekt en volledig ingezet voor diverse prioriteiten. Komend jaar wordt de berekening van de aanbestedingsresultaten herijkt, waarbij goed wordt bekeken of we goed op schema lopen, of er zich ten opzichte van het reeds ingeboekte bedrag wellicht extra meevallers voordoen. Over de resultaten daarvan wordt u nader geïnformeerd bij ontwerpbegroting 2007.

Aanpak potentiële onderuitputting, mede in relatie tot de luchtproblematiek

Het MIT wordt jaarlijks zo realistisch mogelijk opgesteld. Toch blijkt regelmatig in de (af)loop van het jaar dat de feitelijke betalingen achterblijven bij de ramingen. Ook blijkt het door de lange voorbereidingstijd van projecten vaak lastig om in de spelen

op wijzigingen en verschuivingen binnen het lopende programma's. Ik bezin mij op de wijze waarop ik met deze problematiek om kan gaan.

Zo wil ik een aantal projecten waarvan de uitvoering op langere termijn (i.c. na 2010) is voorzien zo snel mogelijk uitwerken om in de jaren na 2006 een flexibeler programma te hebben. Indien meer projecten uitvoeringsklaar zijn en elders vertragingen worden voorzien of anderszins budgettaire ruimte ontstaat, kunnen dergelijke projecten, nadat – in geval bij wegen – sprake is van een onherroepelijk tracébesluit, sneller dan nu het geval is worden uitgevoerd. Ik wil projecten zeg maar “op de plank” hebben liggen. Ik zie in alle sectoren mogelijkheden. Bijvoorbeeld:

1. In het aanlegprogramma wegen bijvoorbeeld voor de A4 Den Haag – Leiden en projecten op de Ring Utrecht (A2/A12 en A27);
2. Versnelling van een benuttingpakket voor vaarwegen zoals Toekomstvisie Waal, Ketelmeer fase 2 en Bovenloop IJssel;
3. Versnelling van vervangingsinvesteringen in het spoor;
4. Versnelling van maatregelen voor de aanpak van de leefomgeving, zowel projectspecifieke luchtmaatregelen als om de versnelde aanpak van geluidsknelpunten door toepassing van stille wegdekken bij reeds gepland groot onderhoud van rijkswegen.

Alles bijeen gaat het hier om een werkvoorraad van € 1 tot € 1,5 miljard..

Het luchtdossier vormt een risico voor de uitvoering van het wegenprogramma in 2007 en verder en daarmee voor de doorstroming. In dit kader is de beoogde aanpassing van de Wet Milieubeheer, inclusief de mogelijkheden van een nationaal programma Lucht door staatssecretaris van Geel van groot belang. Tevens laat ik onderzoeken welke specifieke maatregelen tegen welke kosten het risico van vertraging van projecten als de 2^e Coentunnel kan beperken. Voor de A74 onderzoek ik de mogelijkheden voor het uitvoeren van verkeersmanagement maatregelen op dagen waarop uit gemeten luchtkwaliteitwaarden blijkt, dat normoverschrijding plaats vindt. Tevens zie ik wat de mogelijkheden zijn op het gebied van verkeersmanagement.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs