

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *Waarom is de suppletore wet van het Infrastructuurfonds in vergelijking met andere suppletore begrotingen zo summier wat de toelichting op mutaties betreft?*

De toelichting op de mutaties is opgesteld conform de rijksbegrotingvoorschriften welke door het ministerie van Financiën zijn uitgevaardigd. Daarin wordt gesteld dat technische mutaties geen toelichting behoeven. De mutaties in het Infrastructuurfonds zijn met name van technische aard. Onder andere worden in de Voorjaarsnota de doorwerking van de Najaarsnota 2005 en Slotwet 2005 en hetgeen in 2005 aan de Tweede Kamer is gemeld verwerkt. Alle mutaties zijn budgettair neutraal over de jaren heen (zie onderstaand overzicht).

| Bedragen x € 1 mln. | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 e.v. | totaal |
|---------------------|------------------------|------|------|------|-----------|--------|
| artikel 11, 15, 16 | Natte infrastructuur | 65 | 205 | 11 | -285 | -4 |
| artikel 12 | Hoofdwegennet | -399 | -539 | 195 | 739 | -4 |
| artikel 13, 17 | Spoor | -181 | 149 | 67 | -18 | 18 |
| artikel 14 | Regionale/lokale infra | 220 | -27 | -100 | -96 | -4 |
| artikel 18 | Overige | -6 | 3 | 2 | 1 | 0 |

Per saldo zijn er kleine verschillen welke te verklaren zijn door generale mutaties zoals toevoeging van de Prijscompensatie FES aan artikel 17.

2. *Kan de minister op basis van actuele inzichten een meerjarig overzicht presenteren, waarin duidelijk wordt op welke posten in 2005 onderuitputting is ontstaan en welke maatregelen (versnellingen, afkopen, kasschuiven, etcetera) inmiddels genomen zijn om het kasbeeld meerjarig sluitend te krijgen? Lopen alle artikelen van het Infrastructuurfonds na verwerking van kasschuiven en herschikkingen meerjarig weer glad, of zijn er budgetten die per saldo meerjarig worden verhoogd of worden verlaagd? Zo ja, kan daarvan een overzicht met toelichting worden verstrekt?*

Deze vraag en de vragen 3, en 4 hebben allemaal direct verband met de uitputtingsproblematiek die zich voordoet op het Infrastructuurfonds. Ten einde een duidelijk inzicht te geven in de opgetreden problematiek en de genomen maatregelen worden deze vragen hieronder gezamenlijk beantwoord. Alle mutaties zijn over de jaren heen budgettair neutraal, zodat na verwerking van de kasschuiven en herschikkingen meerjarig alle artikelen glad lopen (zie ook antwoord vraag 1).

Per brief van 6 december 2005 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de laatste inzichten rond de begrotingsuitvoering 2005. Hierin is aangegeven dat conform een eerdere brief van 3 oktober 2005 in de 2e suppletore wet (Najaarsnota) kasmaatregelen zijn genomen voor een bedrag van € 477 mln. als tegenhanger voor de verwachte onderuitputting. Daarnaast is aangegeven dat op basis van de laatste inzichten een aanvullende onderuitputting van € 125 mln. werd verwacht. Daarbij is verder aangegeven het voornemen om voor eenzelfde bedrag kasmaatregelen te treffen, o.a. afkopen.

Beeld 2005

Uiteindelijk is er ten opzichte van de gemelde € 602 mln. een extra overschot van ca € 231 mln. ontstaan. Dit overschot bestaat uit een aantal posten:

- 1) Overschot aanleg wegen is ca € 51 mln. hoger uitgevallen,
- 2) Hogere ontvangsten waar eerder geen rekening mee was gehouden € 70 mln.
- 3) Overige RWS aanvullend op decemberbrief met name een overschot op de Betuweroute € 37 mln.
- 4) Kasmatig niet kunnen realiseren van het in de decemberbrief voorgenomen extra versneld onderhoud € 62 mln.
- 5) Saldo diversen kleinere posten € 11 mln.

| Beeld 2005 | Najaarsnota | Aanvullend gemeld aan TK | Stand Brief 6 december | Aanvullend tov dec brief | Totaal |
|------------------------------------|-------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------|
| (- = overschot, + = tekort) | | | | | |
| | -540 | -125 | -665 | -167 | -832 |
| Aanleg rijkswegen | -325 | -6 | -331 | -51 | -382 |
| Aanleg Vaarwegen | -86 | -24 | -110 | -13 | -123 |
| HSL | -73 | -25 | -98 | 6 | -92 |
| Overige RWS | -28 | -70 | -98 | -37 | -135 |
| Ontvangsten RWS (hoger) | | | | -70 | -70 |
| Overig IF | -28 | 0 | -28 | -2 | -30 |
| | 63 | 0 | 63 | -62 | 1 |
| Versneld onderhoud wegen | 28 | | 28 | -37 | -9 |
| Versneld onderhoud vaarwegen | 35 | | 35 | -25 | 10 |
| Saldo | -477 | -125 | -602 | -229 | -831 |
| Kasmaatregelen 2005 | | | | | |
| Div. afkopen 2e suppl., mn Brokx r | 302 | | 302 | | 302 |
| Randstadrail cf 2e suppl. | 175 | | 175 | | 175 |
| Aanvullend (o.a. afkopen) | | 125 | 125 | -2 | 123 |
| | | | | | 0 |
| Totaal Kasmaatregelen 2005 | 477 | 125 | 602 | -2 | 600 |
| Totaal beeld 2005 | 0 | 0 | 0 | -231 | -231 |

Beeld 2006

Het voordelig saldo 2005 ad € 231 mln. wordt middels de Voorjaarsnota 2006 aan 2006 toegevoegd, hetgeen begrotingstechnisch is voorgeschreven. Er vanuit gaande dat de € 231 mln. kasoverloop betreft en dus nodig is in 2006 zou het te verwachten saldo 2006 nihil bedragen. Echter met de Voorjaarsnota wordt tevens voorgesteld, op basis van de laatste inzichten, een bedrag van ca € 456 mln. vanuit 2006 toe te voegen aan latere jaren. Deze € 456 mln. bestaat uit de volgende posten:

- € 150 mln. Jaar op jaar wordt een saldo op het Infrastructuurfonds toegevoegd aan het volgende uitvoeringsjaar. Op basis van deze ervaringen heb ik besloten een bedrag van € 150 mln, dat structureel werd doorgeschoven, toe te delen aan latere jaren. Hiervoor worden geen programma-aanpassingen doorgevoerd.
- € 62 mln. In de brief van 6 december is aangegeven dat getracht zou worden een aantal projecten voorzien in latere jaren alsnog in 2006 tot uitvoering te laten komen. De programmatechnische versnelling, dus projectuitvoering, wordt hiervan ook inderdaad ingevuld. Naar huidig inzicht zal dit evenwel niet of nauwelijks leiden tot additionele kasuitgaven in 2006, maar zullen deze kasuitgaven eerst in 2007 plaatsvinden.
- € 55 mln. Er is in 2006 minder budget nodig dan werd voorzien bij de HSL. Hierdoor kan ca € 55 mln. naar latere jaren worden doorgeschoven. Hierbij is geen vertraging van de oplevering van de HSL aan de orde.
- € 191 mln. Op basis van nogmaals kritisch het aanleg wegen programma door te lichten kan op basis van diverse oorzaken een bedrag van ca. € 190 mln. doorgeschoven worden naar latere jaren. Dit betreft met name de volgende projecten en achterliggende oorzaken. Een klein deel wordt veroorzaakt door meevallers (overwegend aanbestedingsresultaten). Conform de gemaakte afspraak worden deze ingezet voor versnellingen en vertragingen, waarbij de feitelijke inzet van deze meevallers meegenomen wordt in de afweging van mee- en tegenvallers binnen het totaalbeeld van de aanbestedingsmeevallers. Zoals overeengekomen zal ik in de begroting 2007 hierop nader ingaan.

| Project | Bedrag | Oorzaak |
|------------------------------|---------------|---|
| A1/A6/A9 CRAAG (ZSM) | 29 | Dit betreft de doorwerking van de vertraging in de luchtonderzoeken in verband met vereiste onderzoekslicenties |
| A15 Europaweg | 16 | Meevaller |
| A73/74 Venlo - Maasbracht | 30 | Meevaller + vertraging in samenhang met A74 (lucht) |
| N31 Leeuwarden - Drachten | 42 | Kasritme DBFM |
| A37 Hoogeveen - Duitse grens | 15 | Laatste fase project later opgestart |
| N33 Assen - Veendam | 16 | Langere procedure nodig door keuze voor verdubbeling |
| A12 Utrecht West | 12 | Vertraging grondverwerving |
| A12 Utrecht - Maarsbergen | 14 | Vertraging grondverwerving |
| RW35 Wierden - Almelo | 10 | Als Design&Construct contract op de markt gezet, planning aangepast aan aannemer |
| diversen | 7 | |
| Totaal | 191 | |

3. *Welke onderliggende budgetten maken deel uit van de per saldo verlaging van 212 miljoen euro van de begroting van het Infrastructuurfonds in 2006? Is het niet mogelijk om in 2006 extra (onderhouds)uitgaven te doen of projecten te versnellen om onderuitputting te voorkomen?*

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

4. *Wat is de oorzaak van de in 2005 opgetreden extra onderuitputting van 231 miljoen euro? Waarom werd dit in de brief van 6 december 2005 nog niet voorzien? Kan een uitsplitsingen gegeven worden van dit bedrag waarin duidelijk wordt hoe het in 2005 is ontstaan en waarvoor het in 2006 zal worden benut?*

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

5. *Wat verklaart het verschil tussen de ophoging met 25 mln. euro van het budget van de Betuweroute zoals gemeld in de suppletore wet en het bedrag van 37 mln. euro, zoals aangekondigd in de 17e en verwerkt in de 18e voortgangsrapportage Betuweroute? Waar wordt deze €25 mln. euro dan wel deze 37 mln. euro precies aan besteed?*

De verhoging van het budget Betuweroute ad € 25 mln. in 2006 is een onderdeel van de genoemde € 37 mln. waarvan € 12 mln. in 2007 aan de Betuweroute wordt toegevoegd. Voor EAT (Engineering, apparaat en toezicht) wordt uitgegaan van een totaal benodigd bedrag van € 760 mln. Zoals in de 18^{de} Voortgangsrapportage is aangegeven is een bedrag van € 37 mln. als spanning op het project gelaten. Het werk dat de projectorganisatie de afgelopen jaren heeft verricht op het gebied van risicomangement en projectbeheersing en de daarmee gepaard gaande EAT kosten, heeft er toe geleid dat voor het gehele bedrag € 760 mln. budgettaire dekking noodzakelijk is. Derhalve is de spanning van € 37 mln. thans budgettair geregeld. Het gaat hier overigens niet om een (nieuwe) financiële tegenvaller, maar om het "realiteit worden" van een verwachte en gecommuniceerde uitgavenpost.

De uitgaven hebben betrekking op:

- Realisatie (afbouw contracten en afwikkeling restpunten);
- Testen en in bedrijf stellen (laten zien, dat de infrasytemen werken);
- Overdracht aan en acceptatie door derden (aantonen, dat conform PvE
- Is gebouwd alsmede kennisoverdracht t.b.v. toekomstig beheer en exploitatie);
- Project close down (inventarisatie en afbouw restscope; behandelen claims; vergunningen; planschade en nadeelcompensatie; verkoop overtollige gronden incl. sanering; objectovereenkomsten;
- Accountantsverklaring eindverantwoording; afsluiten financiële systemen en openstaande verplichten; archivering; facilitaire afronding; communicatie activiteiten.

6. *Wat is de verklaring voor het feit dat het aanlegbudget in 2006 met 375 miljoen euro wordt verlaagd en het budget voor planstudies met 224 miljoen euro? Voor welke projecten heeft dat welke consequenties?*

Het begrotingsbedrag 2006 aanleg wegen wordt in de voorjaarsnota verlaagd met € 375 mln. en de planstudieprojecten met € 224 mln.. Daarvan is zoals bij antwoord op vraag 2 is aangegeven € 150 mln. niet verwerkt in het programma. Projectmatig zijn er derhalve kasverschuivingen tot een bedrag van € 449 mln. Onderstaand de uitsplitsing van dit bedrag per project, waarbij tevens is aangegeven of er sprake is van een wijziging in de opleveringstermijn. Zoals u kunt zien treedt er slechts bij een klein aantal projecten naast een kasverschuiving ook een wijziging op in de opleveringstermijn.

| | 2006 | 2007 e.v. | Wijziging oplevering |
|--------------------------------------|-------------|------------|----------------------|
| aanleg wegen totaal | -449 | 449 | |
| ZSM-Fileplan | -184 | 184 | divers |
| Rw1/6/9 CRAAG | -57 | 57 | |
| Rw2 Everdingen-Deil-Zaltb-Empel | -26 | 26 | |
| RW 2 Rondweg Den Bosch | -51 | 51 | |
| Rw4 Burgerveen-Leiden | -6 | 6 | |
| RW 5 2de Coen/WRW | 1 | -1 | |
| RW 5 VWRW | 4 | -4 | |
| RW 9 Koedijk - De stolpen | -9 | 9 | |
| RW 12 Den Haag | -10 | 10 | |
| Rw14 Norah | -13 | 13 | |
| RW 15 Europaweg | -20 | 20 | |
| Rw15 MaVa | 4 | -4 | |
| Rw35 Wierden-Almelo | 1 | -1 | |
| Rw35 Nijverdal-Ommen | 3 | -3 | |
| N 57 Veersedam - Middelburg | -6 | 6 | |
| RW 73 Venlo | -11 | 11 | |
| RW 50 Eindhoven - Oss | 3 | -3 | 2006 |
| RW 12 Utrecht-West | -25 | 25 | 2009 |
| RW 12 Utrecht-Maarsbergen/V'daal-Ede | -29 | 29 | 2010 |
| rw61 Hoek-Schoondijke | -2 | 2 | |
| RW7 Zuidelijke Ringweg Groningen | 2 | -2 | |
| RW31 Leeuwarden-Drachten | -26 | 26 | |
| Rw2 Passage Maastricht | 7 | -7 | |
| rw15 reconstructie aansluitingen | 4 | -4 | |
| rw2 Tangenten Eindhoven | 3 | -3 | |
| Rw31 Zurich-Harlingen | -9 | 9 | |
| rw50 Ewijk-Valburg | 3 | -3 | 2012 |
| rw2 Oudenrijn-Deil | -6 | 6 | |
| <i>Overig</i> | 6 | -6 | |

Het investeringsprogramma is complex van aard. Talrijke factoren beïnvloeden de raming van het benodigde kasritme van de verschillende projecten in het programma. Daarbij valt te denken aan zaken als de luchtproblematiek, het tijdig verwerven van gronden, het verkrijgen van vergunningen en het feitelijk bij de aanbesteding met de aannemer afgesproken uitvoeringstempo. Tijdens het uitvoeringsjaar worden de kasmatige effecten van eventuele planningswijzigingen gemeld in suppletore begrotingen. In het kader van de begrotingsvoorbereiding wordt vervolgens indien noodzakelijk het hele programma in het MIT herijkt.

7. *Wat is de verklaring voor het feit dat artikel 12.03 aanleg wegen in 2006 weliswaar met 375 miljoen euro daalt , maar in de periode 2007 tot en met 2010 wordt opgehoogd met in totaal bijna 800 miljoen euro? Als de Tweede Kamer de mutatie in 2006 autoriseert, stemt de Kamer dan de facto ook in met de totale meerjarige mutatie die wordt voorgesteld? Is er een relatie tussen de meerjarige ophoging van het wegenbudget en de meerjarige verlaging met bijna 200 miljoen euro van het budget voor regionale en lokale projecten?*

Vorig jaar heeft u ingestemd met de door mij voorgestelde handelswijze ten aanzien van de budgettaire problematiek 2005 en consequenties in latere jaren. Hetgeen thans voorligt is de concrete technische verwerking van dat genomen besluit. De facto heeft de Tweede kamer de onderliggende mutaties in 2005 geautoriseerd. De relatie met de verlaging van het budget voor regionale en lokale projecten is het gegeven dat het de onderuitputting op met name aanleg wegen 2005 aangewend is ter financiering van de versnelde betalingen Randstadrail. De vrijval die in latere jaren op regionale en lokale projecten hierdoor ontstaat wordt wederom ten gunste gebracht van aanleg wegen (leenconstructie). In de verlaging in de Voorjaarsnota 2006 ad € 375 mln. heeft betrekking op de onderuitputting in 2006. De verhoging ad ca € 800 mln. in latere jaren bevat naast deze € 375 mln. tevens de doorwerking van de mutaties uit de Najaarsnota 2005 en de slotwet 2005 en zijn derhalve niet één op één met elkaar te vergelijken.

8. *Waarom worden enerzijds de FES-ontvangsten in 2006 met bijna 104 miljoen euro verhoogd en anderzijds de ontvangsten vanuit de VenW-begroting met 552 miljoen euro verlaagd?*

De hogere FES-ontvangsten hebben met name betrekking op de nadeelcompensatie voor de beëindiging van de mechanische kokkelvisserij. De lagere bijdrage vanuit de VenW-begroting vloeit voort uit de begrotingstechnische verwerking van de kasschuiven. Beide zijn gescheiden financieringsbronnen voor het Infrastruurfonds welke niet met elkaar kunnen worden gesaldeerd. Derhalve kan het voorkomen dat er schijnbaar tegenstrijdige, hogere en lagere ontvangsten, mutaties optreden.