

Vergaderjaar 2006–2007

31 061 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het infrastructuurfonds voor het jaar 2007 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 juni 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, 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.

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

De voorzitter van de commissie,
R. W. F. Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besse-link (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

- *Wat is de oorzaak van het feit dat er in 2006 een bedrag van € 470 mln. is overgebleven? Kan een overzicht gegeven worden welke posten en projecten dit betreft?*
- *Waarom wordt dit geld in 2007 niet alsnog uitgegeven, maar door-
gesluisd naar met name 2009 en 2010? Is het niet mogelijk om eerder
een inhaalslag te maken?*

Voor VenW geldt dat de uitgaven en ontvangsten op het Infracfonds meer-
jarig uiteraard geheel sluiten. Voor de afzonderlijke jaren zit hierin veelal
een kasmatig verschil. Dat verschil bedroeg bij aanvang van 2006 ca. € 68
mln, hetgeen betekent dat de ontwerp-begroting al impliceert dat er eind
2006 een voordelig saldo van € 68 mln zou resteren. Dat verklaart dus 68
van de € 470 mln. De toename van het saldo bedraagt derhalve € 402
mln.

De € 402 mln is de resultante van alle mutaties in Voorjaarsnota, Najaars-
nota en slotwet. In die nota's zijn de afzonderlijke mutaties toegelicht.
Terugkijkend kan het bedrag dat is overgebleven met name worden
verklaard door het artikel Hoofdwegennet (lagere uitgaven van € 382 mln
en hogere ontvangsten van € 31 mln).

De achtergrond en oorzaken van de lagere realisaties op de realisatie- en
planstudieprojecten hoofdwegen zijn in 2005/2006 aan de Kamer gemeld
en toegelicht (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 560 A, nr.2; suppletoire wet
samenhangende met de Voorjaarsnota 2006 en brief van 6 december 2005
aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 29). De
oorzaak op het artikel hoofdwegen is met name gelegen in de lucht-
kwaliteitproblematiek, zonder dat dit gevolgen heeft voor de mijlpalen. Dit
was aanleiding om ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2006 een verla-
ging aan te brengen bij Voorjaarsnota 2006. Voorname verschuivingen
hebben plaats gehad bij de wegenprojecten als A1/A6/A9 Craag, A12 en
een deel van de Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM)-projecten.
Voor de volledigheid wordt gewezen naar de verklaringen zoals opge-
nomen bij de begrotingsartikelen in het Jaarverslag van het Infrastructuur-
fonds 2006 (Kamerstukken II, 2006–2007, 31 031 A, nr. 1, blz. 34–35 en
39–42) aangeboden op 16 mei jl.

Het is niet mogelijk de vertraging als gevolg van de luchtproblematiek
eerder op te lossen.

2

*Kunt u nader toelichten hoe het kan dat in 2007 een bedrag van € 128
mln. voor wegeaanleg en € 107 mln. voor het planstudieprogramma
wegen wordt gekort op het beschikbare kasbudget, zonder dat dit
gevolgen heeft voor de planning van projecten of invloed heeft op project-
mijlpalen?*

*Waarom wordt in 2007 in totaal € 694 mln. doorgeschoven naar met
name 2009 (€ 160 mln.) en 2010 (€ 408 mln.)? Welke maatregelen neemt u
om ervoor te zorgen dat de extra budgetten die nu in 2009 en 2010
worden gecreëerd in die jaren wel volledig uitgeput zullen worden?
Hoe verhoudt het loslaten van sturen op kasplanningen per project zich
tot het MIT-spelregelkader? Heeft het loslaten van kasplanningen per
project niet het risico dat op geen enkel project nu meer druk op de ketel
staat om tijdig gerealiseerd te worden?*

De schuif van € 694 mln betreft het saldo van verschuivingen (plussen en
minnen, per saldo budgettair neutraal) op het totaal van de begroting IF.
Dit is dus breder dan hoofdwegen alleen. De grootste posten betreffen:

1. *Het toedelen van het voordelig saldo 2006 (€ 410 mln); Conform regel-
geving wordt het saldo 2006 eerst geheel aan 2007 toegevoegd. Omdat*

het saldo met name na 2007 benodigd is, wordt het saldo toegeedeeld aan de jaren na 2007.

2. *Aanpassen projectramingen*; Dit betreft de beoordeling per project in hoeverre het noodzakelijk is de beschikbare middelen aan te passen als gevolg van herijking van kasritmes zonder dat projectmijlpalen worden aangepast dan wel als gevolg van projectvertragingen- en versnellingen (2007: € 206 mln). Bij de aanpassing van (met name de wegen-) budgetten is vooral gekeken naar de oploop in de ramingen per project en zijn deze beoordeeld op realisme. Bijvoorbeeld omdat als onderdeel van het contract met de aannemer nu betaald data zijn opgenomen. Dit heeft ertoe geleid dat met name de kasritmes van de A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel, A73/A74 en Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM op dit punt zijn aangepast. Er is niet getornd aan de planning en opleverdata van de projecten zelf en aan de projectbudgetten die aan de projectleiders zijn verstrekt. De A74 is daarop een uitzondering. In mijn brief van 30 maart (Kamerstukken, 2006–2007, 30 800 A, nr. 57) heb ik de Tweede Kamer gemeld dat de verschuiving van de mijlpalen voortkomt uit een fout die is geconstateerd in de verkeersprognoses die ten grondslag hebben gelegen aan het OTB voor de A74 en aan het luchtonderzoek naar de vergelijking tussen het Plateau- en Klagenfurtalternatief.

De door u genoemde bedragen van € 128 mln voor wegeaanleg en € 107 mln. voor het planstudieprogramma komen voort uit deze exercitie.

3. *Het hanteren van een egalisatiereeks op hoofdwegen op programma-niveau (geen aanpassing mijlpalen; 2007: € 141 mln)*; Het verleden heeft aangetoond dat ook wanneer realistisch wordt geraamd onvoorziene onderuitputting niet is te voorkomen. Dit omdat de projecten een zekere mate van onvoorspelbaarheid en complexiteit kennen. Kasmatige vertragingen in de uitvoering zijn daarmee, ondanks een (traditioneel) positieve houding ten aanzien van de projectvoortgang, bijna onvermijdelijk. Daarom wordt een deel van het budget doorgeschoven (2007: € 141 mln) om in latere begrotingsjaren weer te worden toegevoegd. Dit zonder daarbij de individuele planningen van de projecten af te remmen én zonder dat dit invloed heeft op de projectmijlpalen.

Het sturen op kasplanningen per project wordt níet losgelaten. Met de egalisatiereeks wordt op programmaniveau budget doorgeschoven zónder de individuele planningen van de projecten af te remmen én zonder dat dit invloed heeft op het zetten van druk op het realiseren van de projectmijlpalen. De systematiek biedt juist maximale druk op projecten om toch de mijlpalen volgens planning te halen en verhoudt zich daarmee ook met het MIT-spelregelkader dat uitgaat van het sturen op totale projectbudgetten en mijlpalen.

4. *Ontvangsten HSA (2007: € 65 mln)*; Dit betreft het kaseffect in 2007 als gevolg van een verschuiving van de contractuele aanvangsdatum van de HSL-Zuid, waardoor de ontvangsten later binnenkomen.

Het doorschuiven naar met name 2009/2010 is mede ingegeven door het feit dat de kasplanning van een groot aantal projecten die nu in de uitvoeringsfase zijn nog moeilijk te beïnvloeden is vanwege vigerende afspraken. Pas in latere jaren zijn er weer meer mogelijkheden om afspraken te maken over aanpassingen van kasbehoefte van de projecten (bijvoorbeeld met aannemers).

3

Waarom kwalificeert u het derven van voorziene vervoersinkomsten als een kasprobleem in plaats van een tegenvaller? In welk jaar worden de ontvangsten, die in de periode tot en met 2012 niet gerealiseerd worden, alsnog verwacht? Welke jaarlijkse inkomsten verwacht u uit het HSL-vervoer te genereren na afloop van het contract met de HSA?

De redeneerlijn uit mijn brief van 23 januari 2007 (Kamerstukken II, 2006–2007, 22 026, nr. 260) ten aanzien van de vertraagde inkomsten door de verschuiving van de contractuele aanvangsdatum van de HSL-Zuid, heb ik consequent doorgetrokken bij de verwerking in de suppletoire begroting. De looptijd van de concessie(overeenkomst) aan(met) HSA blijft ongewijzigd, alleen de aanvangsdatum schuift anderhalf jaar op. De totale gebruiksvergoeding die HSA gedurende de gehele concessieperiode moet betalen wijzigt derhalve niet.

De ontvangsten die in de periode tot en met 2012 niet gerealiseerd worden, worden alsnog verwacht in 2022 en 2023.

Vanwege wijzigingen in de Europese wetgeving (liberalisatie spoorvervoer) kan hoogstwaarschijnlijk na afloop van de concessie(overeenkomst) aan (met) HSA geen exclusief recht meer worden verleend aan een enkele vervoerder. Daarmee zal ook een eventuele concessievergoeding dan veel lager uitpakken dan de huidige concessievergoeding die HSA gaat betalen.

4

Zijn de BTW-middelen voor de spoorsector, die in de begroting 2007 structureel aan de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn toegevoegd en nu aan het Infrastructuurfonds worden toegevoegd, vrij besteedbaar?

Het toevoegen van BTW voor spoor is een budgettair neutrale technische verwerking binnen het Rijk. Tot en met 2006 stonden de uitgaven op twee begrotingen, namelijk bij VenW de reguliere projectuitgaven en bij Financiën de BTW daarover. Op basis van declaratie werden de BTW-budgetten achteraf toegevoegd aan de begroting van VenW.

De BTW- en projectbudgetten zijn nu samengevoegd op de begroting van VenW. Dit levert geen extra bestedingsruimte op. De BTW is nu in de kasbudgetten verwerkt.

5

Wat is de reden van de uitgavenstijging op post 11.03 Aanleg?

De stijging met € 38 mln heeft voor ca. € 23,1 mln betrekking op de toevoeging van de in 2006 niet opgevraagde FES-gelden van € 50 mln naar aanleiding van het amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 18) ten behoeve van de versnelde aanpak van de zwakke schakels in de Nederlandse kust en dijkversterkingen.

Een groot deel is in 2006 niet opgevraagd bij het FES omdat er formeel pas met de uitvoering van start kan worden gegaan na besluitvorming in de Tweede Kamer over de resultaten van de tweede toetsing en de (financiering van de) prioritaire projecten. Deze besluitvorming heeft pas in het najaar 2006 plaatsgevonden. De gelden uit het amendement worden daarom nu bij het FES opgevraagd.

Het restant betreft de gelden die in 2006 niet zijn uitgegeven en nu via het voordelig saldo aan de begroting worden toegevoegd. Het gaat dan met name om de projecten aansluiting Sliedrechtse Biesbosch en Lexkesveer (NURG), het Nationaal Bestuursakkoord Water, de subsidieregeling SUBBIED, het saneringsprogramma en Haringvliet de Kier. Voor de volle-

digheid wordt gewezen naar de verklaringen zoals opgenomen bij de begrotingsartikelen in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2006 (Kamerstukken II, 2006–2007, 31 031 A, nr. 1, blz. 24–25 en 29–31) aangeboden op 16 mei jl.

6

Wat is de oorzaak van de uitgavenvermindering op post 13.02.01 Regulier onderhoud?

Het betreft een uitgavenvermindering in 2007 van € 106 mln. Ik heb vorig jaar bij de begrotingsbehandeling 2007 (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 XII, nr. 48, blz. 30) ten aanzien van amendement nr. 18 van de leden van Hijum en Dijkstra van € 70 mln (verbetering reistijd) aangegeven dat ik de projecten in gang zet en bij Voorjaarsnota 2007 bekijk welk kasschuiven daarbij nodig zijn. Dit is nu technisch verwerkt door de maatregelen voor 2008 en 2009 (totaal € 50 mln) in de kasplanning aan te passen. Het restant van € 56 mln komt met name voort uit de verwerking van de hogere uitgaven over 2006. Hiervoor wordt nu via het saldo 2006 de verlaging aangebracht in 2007. De hogere uitgaven in 2006 hadden vooral betrekking op een á fonds perdu financiering door VenW in plaats van ProRail een beroep te laten doen op de leenfaciliteit. Dit past in het beleid van de schuldreductie van ProRail. Voor de volledigheid wordt gewezen naar de verklaringen zoals opgenomen bij de begrotingsartikelen in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2006 (Kamerstukken II, 2006–2007, 31 031 A, nr. 1, blz. 43–44) aangeboden op 16 mei jl.

7

Kunt u aangeven hoe het mutatiebedrag van € 85 mln. over 2010 bij punt 12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit is opgebouwd?

Het bedrag wordt geheel verklaard door de verwerking van de uitkomst 2006 en de kasschuiven die hebben plaatsgehad op het hoofdwegenprogramma. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de antwoorden zoals die zijn verstrekt bij de vragen 1 en 2.

8

Hoe kunnen de lagere uitgaven (-103 miljoen euro) op post 14.01.03 Realisatieprogramma regionale/lokale infrastructuur worden verklaard? Om welke projecten gaat het hier?

Het betreft hier de verwerking van de uitkomst 2006 en het aanpassen van de kasritmes. De per saldo lagere uitgaven doen zich met name voor bij de projecten Noordzuidlijn (-€ 73 mln) en RandstadRail (-€ 29 mln). Bij de vertraagde Noordzuidlijn geldt dat de gemeente Amsterdam eerst na het behalen van mijlpalen kan declareren.

Bij het project RandstadRail is over 2006 door de snellere voortgang ca. € 130 mln meer betaald dan eerder werd verwacht omdat de prestatie al was geleverd (zie Jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2006 (Kamerstukken II, 2006–2007, 31 031 A, nr. 1)). Dit ten laste van de budgetten die vanaf 2007 waren voorzien (waarbij 2007: -€ 93 mln).

De verlaging in 2007 blijft beperkt tot € 29 mln omdat in de suppletoire begroting nu tegelijkertijd de budgetten vanuit latere jaren naar 2007 worden gebracht.

9

Waarom kan nu nog niet worden vastgesteld of de verplichtingen m.b.t. de bijstelling van de verplichtingenraming Spoorwegen dit jaar wel kunnen worden aangegaan? Wanneer is dit wel bekend?

De bijstelling van de verplichtingenraming in de eerste suppletore begroting 2007 is hoofdzakelijk het gevolg van een verschuiving uit het jaar 2006. Een en ander heeft voornamelijk betrekking op de projecten Arnhem west (vrije kruising), Arnhem 4e perron, Den Haag centraal (tbv NSP), Rotterdam Centraal (tbv NSP), OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP).

Bij de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) liggen vaak bestuurlijke redenen ten grondslag aan het nog niet kunnen aangaan van de geraamde verplichtingen. Zo hebben de (bestuurlijke) overleggen en onderhandelingen (ondermeer met NS Vastgoed) vertraging opgelopen waardoor de verplichtingen in 2006 niet gerealiseerd zijn. Er wordt naar gestreefd om medio juli 2007 de nodige overeenstemming te bereiken zodat de verplichtingen alsnog kunnen worden aangegaan.

10

Hoe kunnen de uitgavenstijgingen worden verklaard op de posten 15.02 Beheer en onderhoud en 15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit?

Omschrijving (bedragen x € 1 000)	2007	2008	2009	2010	2011
1. Kasschuif t.b.v. serviceverhoging		9 500	9 650	9 800	10 100
2. Saldo 2006	38 844				
Totaal 15.02	38 844	9 500	9 650	9 800	10 100
3. Saldo 2006	42 596	2 988	2 377	- 2 885	- 2 743
4. Kasschuif	- 12 020	12 147	26 400	- 6 527	- 20 360
5. Overboeking naar art 11	- 2 448	- 5 244			
6. Overboeking naar onderdeel 05	- 7 991				
Totaal 15.03	20 137	9 891	28 777	- 9 412	- 23 103

Ad 1. Deze kasschuif is aangebracht ten behoeve van de serviceverhoging van bestaande wacht- en overnachtingsplaatsen en verbetering van het vaarwegprofiel toegangseuilen binnenwateren.

Ad 2. In 2006 zijn minder uitgaven verricht doordat een aantal afkopen in het kader van Brokx-nat niet in 2006 maar in 2007 zal plaatsvinden. Verder zijn er gelden onbesteed gebleven in verband met vertraging in diverse projecten zoals Amsterdam-Rijnkanaal, Maas, baggeren Noordzeekanaal. Het onbestede budget 2006 is (technisch) geheel toegevoegd aan 2007.

Ad 3. Op dit artikelonderdeel is in 2006 minder betaald aan ondermeer de projecten Maasroute modernisering fase 2, TBBV/SBV en renovatie Noordzeesluizen IJmuiden. Daarnaast is er op de projecten Vaarweg Lemmer-Delfzijl, walradarsystemen en verruiming Twentekanalen meer gerealiseerd. Het per saldo voordelige saldo van ruim € 42 mln wordt met name aan 2007 toegevoegd terwijl de projecten waarop meer is gerealiseerd in latere jaren leiden tot neerwaartse bijstelling van de begrotingsbedragen (budgettair neutraal).

Ad 4. De kasschuif heeft betrekking op de projecten Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen, verruiming Twentekanalen, de Zuid-Willemsvaart, renovatie middeldeel klasse II en de Maasroute fase 2. Deze kasschuif wordt aangebracht om aansluiting te krijgen met de actuele inzichten van de kasramingen van de projecten.

Ad 5. Ten behoeve van de afronding van de natuurherstelwerkzaamheden in het kader van de tweede verdieping van de Westerschelde, wordt ca. € 7,7 mln overgeboekt naar artikel 11.03 Aanleg Hoofdwatersystemen.

Ad 6. Ten behoeve van de versnelling van de omlegging Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas – Berlicum/Den Dungen, wordt een bedrag van € 8 mln overgeboekt naar artikelonderdeel 15.05.

11

Kan het mutatieverloop van 2008–2011 bij 16.01 (PMR) nader worden gespecificeerd?

Omschrijving (bedragen x € 1 000)	2007	2008	2009	2010	2011
1. Overboeking naar VROM	- 1 472	- 722	- 722	- 722	- 722
2. Voordelig saldo 2006	17 104				
3. 750ha	- 2 048	- 1 998	- 1 998	- 1 996	- 1 995
Overig		83	79	89	92
Totaal VJN	13 584	- 2 637	- 2 641	- 2 629	- 2 625

Ad 1 Deze mutatie betreft de bijdrage van VenW aan VROM voor de Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)-projecten, zoals overeengekomen in het samenwerkingsakkoord Project Mainport Rotterdam.

Ad 2 In 2006 zijn minder uitgaven verricht door het noodzakelijk gebleken hersteltraject van de PKB, waardoor de uitvoering is opgeschort. In samenhang met het PKB-hersteltraject hebben slechts voorbereidende werkzaamheden voor de natuurcompensatie plaats gehad, met name ten behoeve van de instelling van het Zeereservaat en in het kader van de nulmeting. Het onbestede budget 2006 wordt (technisch) geheel toegevoegd aan 2007.

Ad 3 Na de parlementaire goedkeuring van de PKB PMR is de bijdrage van VenW voor het PMR-deelproject 750 ha Natuur- en recreatieterreinen in 2006 in één keer in de vorm van een éénmalige vaste bijdrage overgemaakt aan de Provincie Zuid Holland. Financiering van deze éénmalige betaling in 2006 heeft plaatsgevonden via een kasschuif van de meerjarige budgetten naar 2006.

12

Wat is de reden voor de mutaties op post 16.02 Ruimte voor de Rivier, in de eerste suppletoire begroting en in de jaren 2008 tot en met 2010?

Naast de toevoeging van het Voordelig Saldo 2006 aan de jaren 2007 en 2008 van totaal ruim € 21 mln. heeft er op de post 16.02 Ruimte voor de Rivier een kasschuif plaatsgevonden. De planstudies voor Ruimte voor de Rivier verschuiven als gevolg van een vertraging van de vaststelling van de PKB met ruim een jaar. Door deze vertraging zullen diverse projecten later tot uitvoering komen. Verwacht wordt dat de vertraging geen effect zal hebben op de oplevering in 2015.

13

Wat is de reden dat er ruim 2 miljard euro minder wordt uitgegeven op post 18.03 Intermodaal vervoer? En hoe kan het verloop van de mutaties in de jaren 2008 tot en met 2011 verklaard worden?

Het bedrag betreft € 2 mln in plaats van € 2 miljard. De uitbreiding van de Rail Service Centra Maasvlakte loopt vertraging op doordat de diverse partijen die hierbij zijn betrokken nog niet tot overeenstemming zijn gekomen. Dit verklaart het doorschuiven van de uitgaven naar de latere jaren.