

Vergaderjaar 2010–2011

32 710 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2010

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft over het jaarverslag 2010 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 32 710 A, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

Deze vragen, alsmede de daarop 8 juni 2011 gegeven antwoorden, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

Kunt u uitgebreid toelichten waarom er 360 miljoen meer is uitgegeven aan het hoofdwegennet?

De gerealiseerde begrotingsbijdrage op het hoofdwegennet was in 2010 ca. € 360 mln. hoger dan oorspronkelijk begroot.

Hiervan is € 200 mln. bij Najaarsnota 2010 vooruitbetaald voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet terwijl dat voorzien was voor 2011. Bij Voorjaarsnota 2011 is het begrotingsbedrag 2011 hiervoor met € 200 mln. verlaagd.

De overige € 160 mln. wordt verklaard door hogere gerealiseerde begrotingsbijdragen voor beheer en onderhoud (ca. € 53 mln.) en hogere uitgaven op aanlegprojecten (ca. € 107 mln.), m.n. door budgettoevoeging voor de Spoedaanpak en kosten grondverwerving voor het project A1/6/9 Schiphol–Amsterdam–Almere.

In de tabel op pag. 39 van de verantwoording IF 2010 is de opbouw van de € 360 mln. nader gespecificeerd. Op pag. 40 van de verantwoording IF 2010 zijn de significante verschillen tussen realisatie- en begrotingsstand per artikelonderdeel als voetnoot toegelicht.

2

Aan welke projecten op het hoofdwegennet is meer uitgegeven dan begroot?

De hogere realisatie in 2010 betreft voornamelijk kasmatige correcties op de meerjarenreeksen in de begroting.

Op pag. 45/46 van de verantwoording IF 2010 is een overzicht opgenomen met alle projecten uit het realisatieprogramma hoofdwegennet waarvoor in 2010 uitgaven zijn begroot en gerealiseerd. In dit overzicht zijn ook de totale uitgaven op het realisatieartikel m.b.t. planstudieprojecten opgenomen. Deze waren m.n. hoger doordat bij Miljoenennota 2011 voor het jaar 2010 budget is toegevoegd voor de Spoedaanpak en, bij Najaarsnota 2010, kosten voor grondverwerving t.b.v. het project A1/6/9 Schiphol-Amsterdam-Almere.

3

In de toelichting op de tabel budgettaire gevolgen hoofdwegennet wordt gesteld dat een overschrijding van het budget van 200 miljoen voor onderhoud wegen is toe te schrijven aan het feit dat onderhoud dat was voorzien voor 2011 reeds in 2010 is uitgevoerd. Betekent dit dan ook dat er op de begroting van 2011 een zelfde besparing voor onderhoud wegen wordt opgenomen?

Ja, om het kasritme van de Staat te optimaliseren is bij Najaarsnota 2010 € 200 mln. voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet, dat voorzien was voor 2011, al in 2010 vooruitbetaald. Bij Voorjaarsnota 2011 is het begrotingsbedrag 2011 hiervoor met € 200 mln. verlaagd.

4

In hoeverre is uw beleid er nog op gericht om spitsstroken zoveel mogelijk om te zetten in permanente extra rijstroken, conform uw eerdere uitlatingen, eind 2010? Kunt u dat onderbouwen door aan te geven hoeveel spits- en plusstroken onder uw bewind zijn omgezet naar permanente extra rijbanen?

Het door mij gevoerde beleid is er op gericht om bepaalde plusstroken permanent te maken. In deze kabinetsperiode zijn er nog geen spits- en plusstroken permanent opengesteld, ik zal u hierover verder informeren via de kamerbrief Beter Benutten die ik voor de zomer aan uw Kamer verstuur.

5

Welke spoorprojecten zijn wel begroot, maar niet gerealiseerd?

De projecten welke qua verplichting wel begroot waren maar waarvoor in 2010 geen realisatiebeschikking is afgegeven betreffen met name Den Haag terugbouwen spoor 11/12, Traject Oost, risicoreservering Rijswijk Schiedam (tunnel Delft), Aslastenprogramma D4/V100 Cluster III en Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) 3e fase. Voor het project Den Haag terugbouwen spoor 11/12 is de realisatiebeschikking onlangs afgegeven. Ook voor de andere projecten is de verwachting dat in 2011/2012 de realisatiebeschikking al worden afgegeven. Voor de verschillen tussen begroot en gerealiseerd voor de reeds in uitvoering zijnde projecten verwijs ik u naar de toelichting per project op pagina 55 en 56 van het Jaarverslag.

6

Kunt u uitgebreid toelichten waarom er 330 miljoen minder is uitgegeven aan de spoorwegen?

De € 330 miljoen onderuitputting op de uitgaven artikel 13 valt als volgt uiteen:

- Lagere uitgaven aanleg/planstudies (13.05):	€ 100 mln
- Lagere uitgaven aanleg/realisatie (13.03):	€ 65 mln
- Lagere uitgaven beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid (13.04):	€ 18 mln
- Lagere uitgaven beheer en onderhoud (13.02):	€ 147 mln

Lagere uitgaven aanleg (13.03/13.05):

Voor de lagere uitgaven op 13.03 en 13.05 verwijs ik u naar de tabellen en de toelichting op pagina 53 t/m 57 van het Jaarverslag alsmede naar het antwoord op vraag 5.

Lagere uitgaven beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid:

De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de lage rentestand. De beschikbaarheidsvergoeding is inclusief de vergoeding van de aanlegkosten en de financiering daarvan.

7

Kunt u specifiek aangeven op welke grote onderhoudsprojecten en met welke bedragen is gekort? Kunt u daarbij aangeven wat het oorspronkelijke budget bij de verschillende grote onderhoudsprojecten was?

Er is niet gekort op specifieke projecten. De op de begroting beschikbare middelen op artikel 13.02 en de financieringsbehoefte van ProRail voor spooronderhoud zijn in overeenstemming met elkaar gebracht. Voor een specificatie hiervan zie het antwoord op vraag 6.

8

Kunt u specifiek aangeven op welke kleine infra- en overige onderhoudsprojecten en met welke bedragen is gekort? Kunt u daarbij aangeven wat het oorspronkelijke budget bij de verschillende kleine infra- en overige onderhoudsprojecten was?

De totale beschikbare middelen voor «kleine functiewijzigingen» zijn voor de periode 2010–2014 met € 91 miljoen gekort. Voor wat betreft 2010 gaat het om een bedrag van € 8 mln. Deze taakstelling wordt bij ProRail

verwerkt in de budgetten/jaren waarvoor nog geen verplichtingen/projecten zijn aangegaan. Anders dan bij de overige uitgaven voor beheer en onderhoud zijn toekomstige budgetten voor «kleine functiewijzigingen» namelijk nog niet ingevuld met concrete projecten. Dit betekent dat er dus niet gekort is op specifieke, lopende projecten maar er wel voor toekomstige projecten minder geld beschikbaar is.

9

Wat zijn precies de aanpassingen in het AKI-plan (de voorganger van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen) en de veiligheidsknooppunten waardoor er sprake is van lagere uitgaven?

De uitgaven van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (voorheen AKI Plan & Opheffen Veiligheidsknooppunten) vallen in 2010 lager uit dan begroot omdat het project «aanleggen 4 overwegen met Automatische Dubbele Overweg Bomen» is vervallen, het programma «uniformeren particuliere overwegen» is vertraagd en voor een aantal locaties, in samenwerking met de desbetreffende gemeenten, een meer kosteneffectieve oplossing gevonden is dan eerder was voorzien.

Mijn inzet blijft erop gericht te streven naar permanente verbetering van de overwegveiligheid en daar op een kosteneffectieve manier het restant PVVO voor in te zetten (Kamerstuk 29 893, nr. 108). Over de aanwending van het restantbudget van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen heb ik uw Kamer op 22 november 2010 geïnformeerd (Kamerstuk 29 893, nr. 111).

10

Hoe groot zijn de aanbestedingsmeevallers op Regionet?

In het BOR is een pakket van projecten afgesproken waarvoor door het Rijk een totaalbudget beschikbaar is gesteld. Binnen een aantal deelprojecten van het programma Regionet is sprake geweest van aanbestedingsmeevallers met een totale omvang van ca € 4,2 mln. Het kaseffect van gerealiseerde (aanbestedings)meevallers is in het algemeen meerjarig; de genoemde aanbestedingsmeevaller is derhalve deels oorzaak van de lagere kasrealisatie 2010 dan oorspronkelijk geprognosticeerd. Omdat nog niet alle afgesproken projecten binnen het Regionetpakket zijn gerealiseerd en er ook nog tegenvallers kunnen optreden is de aanbestedingsmeevaller vooralsnog binnen het projectbudget gereserveerd.

11

Waarom is de planstudie van het project GoeNoord nog niet opgestart? Wat betekent dit voor de planning?

In april 2000 heeft de toenmalige minister van V&W besloten om financiën te reserveren voor het realiseren van maatregelen in de spoorroute Rotterdam–Weesp–Flevolijn–Hanzelijn–Noord-Nederland om deze route ook op lange termijn geschikt te houden voor het rijden met goederentreinen («GoeNoord» geheten). Dat financieringsbesluit (Kamerstuk 22 589, nr. 157) was een uitvloeisel van het besluit om geen nieuwe Noordtak van de Betuweroute (Elst–Twente) aan te leggen; daardoor was het plan om de goederentreinen tussen Rotterdam en Noord-Nederland op langere termijn via de Betuweroute en de Noordtak te laten rijden niet meer mogelijk.

In de jaren sinds dat besluit zijn in het kader van diverse projecten de benodigde voorzieningen voor het goederenvervoer op de GoeNoordroute getroffen; deels zijn die maatregelen gefinancierd uit andere budgetten dan het GoeNoord-budget. Thans zijn ten laste van het GoeNoord-budget nog uitsluitend maatregelen in de SAAL-corridor

voorzien, zodat een zelfstandige planstudie voor GoeNoord niet meer benodigd is.

12

Kunt u nader ingaan op de capaciteitsproblemen op het ministerie, aangezien er nu al een paar jaar achter elkaar vertraging is bij diverse waterprojecten? Wanneer is dit capaciteitsprobleem nu opgelost? Hoe groot is de vertraging bij het project Bovenloop IJssel?

Zoals bekend is de capaciteit bij het ministerie de afgelopen jaren sterk afgenomen en zal de komende jaren nog verder afnemen. Tegelijkertijd wordt hard gewerkt om de Spoedwetprojecten wegen en de impuls achterstallig onderhoud vaarwegen de komende jaren waar te maken. Hierdoor is er inderdaad sprake van capaciteitsgebrek op een aantal (aanleg)projecten, waaronder de planstudie Bovenloop IJssel. Met het afronden van veel spoedwetprojecten en de voortgang bij de impuls achterstallig onderhoud vaarwegen, verwacht ik dat mogelijk ruimte ontstaat deze vertraagde projecten weer voortvarend op te pakken. Naast de capaciteitsvraagstukken spelen tevens de financiële mogelijkheden een relevante rol. De precieze consequenties voor het project Bovenloop-IJssel en andere projecten zijn mede afhankelijk van de financiële mogelijkheden en prioriteiten op basis van de binnenkort uit te brengen Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

13

Waardoor is de planstudie van «Ruimte voor de Rivier» vertraagd en hoe groot is deze vertraging? Zullen in 2011 de begrote uitgaven wel gerealiseerd worden?

Binnen Ruimte voor de Rivier zijn enkele planstudies vertraagd. Bij de uiterwaardvergraving Doorwerthsche Waarden, Middelwaard, Tollewaard en Obstakelverwijdering Machinistenschool Elst wordt de planstudie gecombineerd met de voorbereiding van de realisatie. Dit geeft een vertraging van ongeveer 1 jaar in de planstudiefase (vertraging wordt door de parallelschakeling in de uitvoeringsfase weer ingehaald). Bij de hoogwatergeul Veessen-Wapenveld is vertraging ontstaan van ongeveer een jaar door tussentijdse wisseling van het door de provincie Gelderland ingeschakelde ingenieursbureau voor de planstudie. En bij de dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei is de beslissing voor de voorkeursvariant een half jaar aangehouden als gevolg van het bij de gemeente Zutphen ingediende verzoek voor het houden van een correctief referendum over het door de regio ontwikkelde plan. Dit werkt door in de begrote uitgaven 2011.

14

Waarom is er besloten de leningen Railinfrabeheer (RIB) vervroegd af te lossen?

De leningen van ProRail (Railinfrabeheer) zijn afgelost met het door Financiën beschikbaar gestelde Superdividend NS. U bent hierover reeds uitgebreid geïnformeerd met de brief van 26 november 2009 van de ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën (28 165, nr. 105).

15

Kunt u de lagere verplichtingen voor spoor en hoofdwatersystemen toelichten?

Voor wat betreft spoor: zie het antwoord op vraag 5.

De lagere verplichtingenrealisatie bij hoofdwatersystemen hangt samen met de verlaging van de uitvoeringsplannen door de waterschappen

16

Kunt u de verdubbeling aan verplichtingen voor wegen toelichten en wat aangeven wat dit betekent voor het beslag op het MIRT-budget tot 2028?

De toename van de verplichtingenstand 2010 wordt m.n. verklaard door het aangaan van de DBFM-contracten voor de A12 Lunetten–Veenendaal en de A15 Maasvlakte–Vaanplein waardoor de betalingsverplichtingen in 2010 voor de hele looptijd zijn vastgelegd.

In de begroting 2010 was de verplichtingenraming voor deze projecten nog gebaseerd op de klassieke contractvorm. Met het aangaan van de DBFM-contracten voor deze twee projecten wordt een contract aangegaan voor een langere periode, inclusief de beheer- en onderhoudscomponent. Wel moet nog de inpassing van de budgetreeks a.g.v. de DBFM-contracten plaatsvinden. Door de vigerende begrotingsregel wordt het investeringsbedrag vervangen door de betalingsreeks die uit het contract voortvloeit.

17

Gaat u de achterstanden in de verplichtingen voor hoofdwatersystemen en spoor in 2011 inhalen? Of is al het geld tot 2028 al vastgelegd in bestuurlijke afspraken en zullen er juist projecten worden geschrapt of uitgesteld?

Voor wat betreft spoor: zie het antwoord op vraag 5.

Zoals in het antwoord bij vraag 15 gemeld is de lagere verplichtingenrealisatie bij hoofdwatersystemen met name het gevolg van een bijstelling van de uitvoeringsplanning door de waterschappen. De lagere realisatie over 2010 leidt niet tot het schrappen van projecten binnen het hoogwaterbeschermingsprogramma. In de basisrapportage die in het kader van het HWBP-2 als groot project dit najaar aan de Tweede Kamer wordt aangeboden wordt een actuele planning van het programma opgenomen.

18

Kunt u, in ieder geval op het niveau van de beleidsartikelen, inzicht geven in de financiële gevolgen van de bestuurlijke toezeggingen voor de periode 2011–2028, waarbij u een onderscheid maakt in harde en zachte toezeggingen, zodat er voor de Kamer inzicht ontstaat in de langjarige claims die er reeds liggen op het infrastructuurfonds?

Onlangs is het Infrastructuurfonds verlengd van 2020 naar 2028. In het kader van de lopende begrotingsvoorbereiding beziet het Kabinet in welke mate de budgettaire ruimte nodig is voor aangegane verplichtingen, zoals PPS-contracten en complementaire verplichtingen, met name Beheer en Onderhoud, wat de omvang van de resterende investeringsruimte is en hoe deze zal worden benut. U wordt hierover voor de zomer nader geïnformeerd.