

Vergaderjaar 2018–2019

**35 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019**

**Nr. 123**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2019

In reactie op de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Kröger (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 17) en Kröger en Laçin (Kamerstuk 34 950 XII, nr. 18) informeer ik u over de voortgang naar aanleiding van het door u gevraagde plan om onderuitputting te voorkomen op het Infrastructuurfonds en het verhogen van de overprogrammering. Dit in samenhang met verdere verbetering van de planning en control, zodat infrastructurele projecten zo worden gepland dat, aanbesteding, uitvoering en financiering goed op elkaar worden afgestemd en tijdig kan worden bijgestuurd bij vertragingen.

Het belang van het zoveel mogelijk voorkomen van onderuitputting deel ik met uw Kamer. Daarvoor is het nodig tijdig te beschikken over actuele projectramingen op de relevante besluitvormingsmomenten. Daarom heb ik naar aanleiding van de motie ingezet op het actualiseren van de projectramingen en de verwerking daarvan in de Eerste suppletoire begroting 2019. Met het Ministerie van Financiën ben ik daarnaast in gesprek over de overprogrammering richting de ontwerpbegroting 2020.

Het Ministerie van IenW stuurt op het tijdig en doelmatig realiseren van projecten, hierin ondersteund door onder andere het meerjarenprogramma MIRT en de systematiek van het Infrastructuurfonds. Hierbij zijn de scope en het taakstellende budget belangrijke randvoorwaarden. Per project wordt er op basis van de mijlpalenplanning een indicatieve kasplanning opgesteld. Als de optelsom van de kasplanningen van de projecten in enig jaar wordt afgezet tegenover de beschikbare middelen kan er in dat jaar sprake zijn van een over- of een onderprogrammering. Ik streef er hierbij naar om in de begrotingsjaren te werken met een beheersbare overprogrammering. Dit heeft als reden dat er enerzijds veel ambitie in de projectplanningen zit en er anderzijds een hoeveelheid aan

factoren (endogeen en exogeen) is, waardoor projecten altijd kunnen vertragen.

De winst van het werken met een overprogrammering is dat vertraging niet onmiddellijk hoeft te leiden tot onderuitputting. Er zijn wel grenzen aan de hoeveelheid overprogrammering waarmee gewerkt kan worden, omdat, zoals vastgelegd in de begrotingsregels, een overprogrammering op de fondsen niet tot een begrotingsoverschrijding mag leiden en de capaciteit van de uitvoeringsorganisaties om projecten voor te bereiden en te realiseren grenzen kent. Het zo optimaal mogelijk bij elkaar brengen van de gewenste en de haalbare hoogte van de overprogrammering is een jaarlijks afstemmingsproces. De uitkomsten hiervan worden aan de Kamer gepresenteerd in de jaarlijkse ontwerpbegroting. Ik ben voornemens om ook in ontwerpbegroting 2020 weer te gaan werken met een overprogrammering in de begrotingsperiode op zowel het Infrastructuurfonds als het Deltafonds. Dit zal zich naar verwachting vertalen in een oploop van het gepland productievolume de komende jaren, onder meer als gevolg van de opname van diverse Regeerakkoordprojecten in de programmering. Hiervoor wordt ook capaciteit beschikbaar gesteld. Bij de ontwerpbegroting 2020 kom ik terug op de overprogrammering die ik de komende periode wil hanteren.

Zoals vorig jaar reeds gemeld, blijft de verdeling van de kasmiddelen over de begrotingsjaren een aandachtspunt. Dit jaar zie ik opnieuw een risico op onderuitputting. In de verdere aanloop naar de ontwerpbegroting 2020 wordt samen met de Minister van Financiën dit risico verder in kaart gebracht en gekeken naar opties om dit risico te beheersen. Volledigheids- halve wil ik hierbij nog melden dat het in de fondssystematiek zo werkt dat als er enig jaar budget overblijft, dit altijd in het volgende jaar weer aan de begroting wordt toegevoegd, zodat deze middelen beschikbaar blijven voor de projecten waar ze aan zijn gealloceerd. Deze middelen kunnen dus niet alternatief aangewend worden.

Verder roept de Kamer mij op om oog te hebben voor verdere verbetering van de planning en financiële control zodat er tijdig kan worden bijgestuurd bij vertraging van projecten. Naar aanleiding van beide moties zijn RWS en ProRail gevraagd naar de planning van infrastructurele projecten te kijken, waarbij aanbesteding, uitvoering en financiering beter op elkaar worden afgestemd. Binnen het departement hebben gesprekken plaatsgevonden over de plannings die onder de ramingen van de projectenportefeuille liggen. De meest actuele inzichten hieruit worden aan de Kamer gerapporteerd via diverse de voortgangsrapportages, de reguliere begrotingsstukken, het MIRT-overzicht en in voorkomende gevallen losse kamerbrieven. De informatievoorziening over de voortgang van de projectportefeuille heeft hiermee prioriteit binnen het departement gekregen. De uitkomst van die inspanningen naar aanleiding van de moties is dat in de 1e suppletore wet van het jaar 2019 de bekende projectactualisaties volledig zijn verwerkt, zoals de Zeetogang IJmond, Zuidasdok en knooppunt Hoevelaken. Hiermee geef ik direct invulling aan dit onderdeel van de motie. Op de verdere voortgang kom ik in de ontwerpbegroting 2020 bij u terug.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga