

Vergaderjaar 2011–2012

33 090 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, 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,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
De Neyn van Hoogwerff

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), 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), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (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), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

Op grond van welke informatie is de prognose voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) naar beneden bijgesteld met € 24 miljoen?

De kasprognose voor 2011 van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) is naar beneden bijgesteld op basis van de voortgangsrappportages van de waterschappen. Het gaat hier niet om een bijstelling van het totale projectbudget maar om een aanpassing in het kasritme.

2

- a. *Heeft de kasschuif bij de projecten Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG) invloed op de beschikbare budgetten voor deze projecten?*
b. *Zo ja, wat is die invloed?*

De Najaarsnotamutatie betreft een aanpassing van het kasritme en heeft dus geen invloed op de beschikbare budgetten voor dit project.

3

Kunt u de neerwaartse bijstelling van de uitgaven voor overige onderzoeken en kleine projecten bij de Realisatieprojecten Waterkeren met € 27 miljoen uitsplitsen en toelichten?

De neerwaartse bijstelling wordt met name verklaard door de volgende mutaties:

- Het waterkerenproject Veilig Nederland in Kaart (€ –3,3 miljoen): als gevolg van een gunstige aanbesteding van één van de deelprojecten worden er in 2011 minder kasuitgaven verwacht. Op dit moment is nog niet duidelijk of deze lagere uitgaven gevolgen heeft voor de totale project kosten.
- Hoogheemraadschap Delfland, inzake Delflandse kust (€ –21,3 miljoen): de realisatiefase van dit project loopt door tot en met 2012 en loopt volgens planning. Met deze mutatie wordt de kasraming in overeenstemming gebracht met de uitvoeringsplanning.
- Nederland Leeft met Water (€ –2,5 miljoen): als gevolg van vertraging in het besluitvormingsproces omtrent het actualiseren van het communicatieconcept, doordat na onderzoek en interviews in de watersector niet eenduidig draagvlak bestaat over het actualiseren van NLmW, worden er in 2011 minder kasuitgaven verwacht. Begin 2012 zal besloten worden hoe er verder wordt gegaan met strategische watercommunicatie.

4

Wat is de reden van de vertragingen in de activiteiten bij het project A15 Maasvlakte–Vaanplein die niet gerelateerd zijn aan Design, Build, Finance, Maintain (DBFM)?

Op basis van het gesloten DBFM contract is ook de meerjarige planning van het niet-DBFM deel van de werkzaamheden herzien. Dit is aanleiding geweest om de kasraming voor het jaar 2011 naar beneden bij te stellen. Er is overigens geen sprake van vertragingen. Openstelling is nog steeds voorzien in 2015.

5

Wat zijn voor de projecten A1/6/9, A2/76 en Dynamisch Verkeers Management (DVM) de redenen voor de vertragingen en de daarmee gepaard gaande onderuitputting?

- A1/A6/A9 SAA: van een van de deelprojecten (A10 Oost) verschuift de start van de realisatie van het derde kwartaal 2011 naar eind 2011/ begin 2012. Als gevolg hiervan is de kasbehoefte voor 2011 ook lager en bij Najaarsnota hierop aangepast. Dit heeft overigens geen effect op de geplande openstelling eind 2013.
- A2/76 Maatregelenpakket Limburg: hierbij gaat het om de uitvoering van de aansluiting Nuth. Deze aansluiting wordt gerealiseerd door de Provincie met een maximale Rijksbijdrage van € 63,5 miljoen. Hiervan zou in 2011 € 50 miljoen beschikbaar worden gesteld. Echter aangezien het provinciaal inrichtingsplan nog niet definitief is vastgesteld, is de uitvoering en daarmee de Rijksbijdrage nu pas in 2012 voorzien.
- DVM: Op basis van een actualisatie van de meerjarenramingen van de onderliggende projecten is de totale kasreeks bijgesteld. Hierbij is onder andere rekening gehouden met enige vertraging in de uitvoering vanwege problemen bij een opdrachtnemer waardoor de kasraming voor 2011 neerwaarts is bijgesteld. Dit heeft overigens geen effect voor de oplevering van het totale programma dat nog steeds eind 2012 is voorzien.

6

Betekenen de versnellingen bij de projecten A2 Holendrecht–Oudenrijn, A2 passage Maastricht en de programma's ZSM 1 en 2 dat deze bedragen al bij voorbaat van de betreffende projectbudgetten zijn uitgegeven en dus niet meer terugkomen?

Het gaat hier om versnelde uitgaven binnen de meerjarige raming. Tegenover de hogere uitgaven in 2011 staat een evenredige verlaging in latere jaren (gelijkblijvend MIRT-budget). Deze verlaging wordt als onderdeel van de verwerking van het saldo 2011 aangebracht bij Voorjaarsnota 2012.

7

Wat is de reden dat € 13 miljoen van het budget voor het Actieplan Groei op het Spoor (Kamerstuk 32 404, nr. 55) niet is aangewend?

De reden hiervoor is dat activiteiten binnen enkele maatregelen van het Actieplan vertraging op hebben gelopen. Het gaat hier om bijvoorbeeld geoordeelde projecten in het Beheerplan (Wachten veraangename, Drempelloos OV en I-teams). Deze uitgaven zullen alsnog in 2012 plaatsvinden.

8

Wat is exact de onderuitputting van het project Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) en wat is de reden hiervan?

Het project OV-SAAL is op twee plaatsen in de begroting zichtbaar, te weten onder de realisatieprojecten en onder de planstudiebudgetten. In de Najaarsnota is er wat betreft het realisatieprogramma van OV SAAL geen sprake van een onderuitputting, maar van een verhoging van € 3 miljoen van de uitgaven in 2011 ten opzichte van de ontwerp-begroting 2012.

Wat betreft het planstudiegedeelte geldt dat de planstudies voor OV SAAL voor een deel wat goedkoper zijn uitgevallen en voor een deel wat later worden uitgevoerd, onder meer door de koppeling van het middellange termijn besluit aan besluitvorming over de lange termijn in 2012, wat overigens verder geen gevolgen zal hebben voor de realisatie van de projecten. Daardoor is er bij het planstudiedeel sprake van € 7 miljoen aan minder uitgaven.

Per saldo leidt dit voor OV SAAL tot een onderuitputting van € 4 miljoen.

Wat zijn de redenen van de overschrijding bij de projecten Hanzelijn, Rotterdam Centraal en Schiedam–Rijswijk tunnel Delft?

De kasoverschrijding 2011 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat uitgaven die later in de tijd gepland stonden eerder zijn gerealiseerd dan geprognosticeerd. Via een kasschuif zijn de gelden naar voren gehaald. Deze kasschuiven hebben geen invloed op de indienststellingsdatum van de betreffende projecten. Voor een toelichting op de mutaties bij deze projecten verwijs ik kortheidshalve naar de toelichtingen in de Najaarsnota onder de tabel met de realisatieprojecten personenvervoer (ad. 13, 14 en 18).

10

- a. *Heeft het fors te laag inschatten van de benodigde bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) aan het project Vleuten–Geldermalsen te maken met de hoogte van de bijdragen van onder meer de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat (RWS) aan de deelprojecten?*
- b. *Zo ja, kunt u aangeven hoe?*
- c. *Wat is de reden voor het te fors laag inschatten van de bijdrage van IenM aan dit project?*

De te lage inschatting van de uitgaven 2011 heeft niet te maken met de hoogte van de bijdragen van onder meer de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat (RWS) aan de deelprojecten. De hogere cashflow in 2011 is het resultaat van een aantal onderdelen die versneld in uitvoering zijn gebracht. Naast deze versnelling zijn onderdelen ook duurder uitgevallen dan geraamd, zoals de nieuwe brug over de A27 (lichtere constructie noodzakelijk), trillingsmaatregelen, het onderstation Utrecht Zuid en grondverbetering van de bestaande baan. Deze effecten zijn opgevangen binnen de totale begroting van het project.

11

Kunt u een overzicht geven van de overschrijdingen en de onderuitputtingen in de Najaarsnota voor het onderdeel Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 090 A) die structureel van aard zijn?

De Najaarsnota actualiseert de ontwikkeling van de inkomsten en uitgaven in het begrotingsjaar 2011. De stand Miljoenennota 2012 (Vermoedelijke Uitkomsten) is daarbij het uitgangspunt en mutaties worden ten opzichte hiervan gepresenteerd.

Voor het Infrastructuurfonds in het bijzonder geldt dat hogere en lagere uitgaven in het uitvoeringjaar worden verrekend met de volgende jaren en daarmee beschikbaar blijven voor de betreffende modaliteiten/infrastructuurprojecten. De doorwerking van deze mutaties is onderwerp van de komende Voorjaarsnota 2012/Miljoenennota 2013.

Er is geen sprake van structurele overschrijdingen en/of onderuitputting in deze Najaarsnota. Daar waar sprake is van een – incidentele – budgetbijstelling (projectoverschot/tekort) is dit apart aangegeven. Voor het overige gaat het om vertraagde en versnelde betalingen.

12

- a. *Kunt u aangeven waarom € 219 miljoen van het budget voor het hoofdvraagwennet niet is besteed?*
- b. *Welk deel van de € 219 miljoen schuift door naar 2012?*

Het artikel Hoofdvaarwegennet wordt niet verlaagd met € 219 miljoen. Dat geldt wel voor artikel 11 Hoofdwatersystemen en betreft een saldering van de in de Miljoenennota 2012 en de Najaarsnota 2011 opgenomen posten.

Voor een toelichting op de daar voorgestelde mutaties, wordt verwezen naar de uitgebreide toelichting bij dat artikel in het wetsvoorstel. De doorwerking van deze mutaties wordt als onderdeel van de verwerking van het saldo 2011 aangebracht bij Voorjaarsnota 2012.

13

Kunnen vrijvallende budgetten ingezet worden voor andere sectoren?

De budgetten blijven beschikbaar voor de sector waarbij deze vrijvallen.

14

Waarom betaalt u € 107 miljoen euro ten behoeve van het Publiek-Private Samenwerking (PPS)-contract A59 in één keer uit aan de provincie Noord-Brabant?

Ten behoeve van het Publiek-Private Samenwerking (PPS)-contract A59 is destijds afgesproken dat het Rijk maximaal 18 jaar bijdraagt aan de door de Provincie Noord-Brabant aan private partijen te betalen beschikbaarheidvergoeding (ten behoeve van aanleg, beheer en onderhoud). Gelet op rechtmatigheid en doelmatigheid is besloten om de restbetalingen op het aanlegdeel volledig in 2011 af te lossen.

15

Schuift de € 72 miljoen voor de Rijn Gouwelijn Oost door naar volgend jaar? Blijft dit budget beschikbaar voor dit project?

De bijdrage voor de Rijn Gouwelijn Oost maakt onderdeel uit van het gebiedsbudget dat beschikbaar is voor de aanleg van de RijnGouwelijn en de Rijnlandroute. De provincie Zuid Holland zal in het voorjaar van 2012 met een voorstel komen voor de besteding van die middelen. Dit budget moet dus beschikbaar blijven voor deze twee projecten. Bij Voorjaarsnota 2012 zal worden bekeken hoe deze bijdrage over de jaren wordt verdeeld.

16

Wat gaat u doen met de € 113 miljoen die niet is uitgegeven door ProRail voor kleine infrastructuur en overige projecten?

De totale uitgaven op onderhoud en vervanging in 2011 worden geraamd op € 1655 miljoen, waarvan € 155 miljoen betrekking heeft op de extra middelen die het ministerie van Financiën beschikbaar heeft gesteld voor de schuldreductie van ProRail (zie ook het antwoord op vraag nr. 3 bij de begroting van HXII). De resterende € 1500 miljoen heeft betrekking op het «normale» onderhoud en vervanging en komt daarmee nagenoeg overeen met het bedrag dat in de ontwerpbegroting 2011 was opgenomen (€ 1497 miljoen).

De onderverdeling van de € 1500 mln. tussen de verschillende categorieën is wel gewijzigd. Op grote onderhoudsprojecten (€ 87 miljoen) en de kleine infra en overige projecten (€ 113 miljoen) wordt bij elkaar € 200 miljoen minder uitgegeven, maar op regulier onderhoud, Betuwe-route en rentelasten wordt bij elkaar € 200 miljoen meer uitgegeven. De resultante is dus nul en er is derhalve geen geld over in 2011 vanuit kleine infrastructuur en overige projecten om in te zetten voor andere doeleinden.