

Vergaderjaar 2016–2017

**34 550 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017**

**Nr. 54**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 januari 2017

Bij de behandeling van de Najaarsnota 2016 (Handelingen II 2016/17, nr. 38, item 4) zijn door het lid Omtzigt (CDA) vragen gesteld over de uitputting op het Infrastructuurfonds. Naar aanleiding van deze vragen heeft uw Kamer verzocht tot een schriftelijke toelichting op de passage over «onderprogrammering» in de Najaarsnota 2016 (Kamerstuk 34 620, nr. 1 – pag. 41). Specifiek heeft het lid Omtzigt (CDA) hierbij gevraagd naar onderprogrammering op artikel 12 Hoofdwegennet. Met deze brief geef ik u antwoord op de gestelde vragen.

#### **Overprogrammering op het Infrastructuurfonds**

Sinds de begroting 2014 (Kamerstuk 33 750 A) wordt op het Infrastructuurfonds gewerkt met overprogrammering. Dit wil zeggen dat er in de eerste 6 jaar<sup>1</sup> van de looptijd van het fonds meer programmauitgaven zijn geraamd dan dat er budget beschikbaar is (overprogrammering). In de jaren daarna tot aan het einde van de looptijd is sprake van de omgekeerde situatie (onderprogrammering). Over de gehele looptijd van het Infrastructuurfonds (nu tot en met 2030) is daarmee het aanlegprogramma volledig gedekt. In deze systematiek weerspiegelt een situatie van over- of onderprogrammering in een bepaald jaar dan ook niet een overschot of gebrek aan plannen voor nieuwe infrastructurele projecten, omdat over de gehele looptijd van het Infrastructuurfonds de plannen en het budget in balans zijn.

Het doel van het instrument overprogrammering is om te zorgen dat de geautoriseerde budgetten zo veel mogelijk tot besteding komen, zowel in het lopende uitvoeringsjaar als ook in de jaren erna. Dit doen we omdat wordt gewerkt met een langjarige programmering, waarbij het vaak lastig is de kasuitgaven per jaar precies te plannen. Mochten er onverhoopt toch

<sup>1</sup> Bij begroting 2017 was dit de periode 2016–2021, (Kamerstuk 34 550 A)

middelen niet besteed worden in het uitvoeringsjaar dan blijven deze middelen door de fondsconstructie volledig beschikbaar om de programmering in latere jaren alsnog uit te kunnen voeren.

## Beeld in 2016

In 2015 – bij het opstellen van ontwerpbegroting 2016 – was er conform de hierboven beschreven systematiek voor het jaar 2016 sprake van een overprogrammering op het Infrastructuurfonds als geheel. In het voorjaar van 2016 – bij het opstellen van de ontwerpbegroting 2017 – constateerde ik echter dat er met name op het spoorartikel sprake was van autonome (niet beleidsmatige) vertragingen in de uitvoering van de programmering. De omvang van deze vertragingen zorgde ervoor dat in plaats van een overprogrammering in het jaar 2016 een situatie ontstond waarbij de omvang van de voorziene programmauitgaven specifiek voor het uitvoeringsjaar 2016 lager kwam te liggen dan het beschikbare budget in 2016. Hierdoor ontstond er een grote kans op onderuitputting voor 2016, hetgeen in de Najaarsnota is aangeduid als «onderprogrammering». Zoals de Minister van Financiën reeds aangaf in het debat met uw Kamer over de Najaarsnota 2016 betreft deze dreigende onderuitputting («onderprogrammering») in het uitvoeringsjaar geen beleidsmatige keuze, maar is deze het gevolg van autonome ontwikkelingen. In de ontwerpbegroting 2017 (Kamerstuk 34 550 A) en 2<sup>e</sup> suppletoire begroting (Kamerstuk 34 620 A) van het Infrastructuurfonds zijn de wijzigingen toegelicht.

Gelet op de grote kans op onderuitputting heb ik ingezet om – vooral bij wegen – uitgaven te versnellen van 2017 naar 2016. Bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2016 heb ik geconstateerd dat dit ten dele is gelukt. Ik moest echter ook constateren dat de mogelijkheden om uitgaven te versnellen onvoldoende waren om onderuitputting op het Infrastructuurfonds als geheel te voorkomen. Per saldo resteerde er daarmee alsnog een onderuitputting op het Infrastructuurfonds in het jaar 2016. Deze middelen blijven overigens volledig beschikbaar in het Infrastructuurfonds om de programmering in latere jaren alsnog te kunnen realiseren.

## Uitputting Hoofdwegennet

In onderstaande tabel heb ik het verloop van de budgetstanden voor het begrotingsjaar 2016 op artikel 12 Hoofdwegennet weergegeven.

**Tabel 1. Budgetstanden jaar 2016 (x 1.000 euro's)**

Art. Omschrijving	Begroting 2016	VJN 2016	Begroting 2017	NJN 2016
12 Hoofdwegennet	2.011.120	1.830.898	2.294.241 <sup>1</sup>	2.111.430

<sup>1</sup> Budgetstand voor het jaar 2016 in de begroting 2017.

Zoals in bovenstaand overzicht is te zien (zie ook Kamerstuk 34 620 A, nr. 1), wordt er ten opzichte van de ontwerpbegroting 2016 naar verwachting € 100 miljoen meer uitgegeven dan begroot. Ten opzichte van de stand bij Voorjaarsnota ligt de verwachte uitputting op dit artikel zelfs circa € 280 miljoen hoger dan begroot.

Bij ontwerpbegroting 2017 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de budgetstand voor het jaar 2016. Op artikel 12 Hoofdwegennet lag deze fors hoger dan bij Voorjaarsnota 2016 (€ 2.294 miljoen). Zoals ik ook in de beantwoording van Kamervragen naar aanleiding van de 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2016 van het Infrastructuurfonds heb toegelicht (Kamerstuk

34 620 A, nr. 3) is de toename van het budget op artikel 12 Hoofdwegennet bij begroting 2017 het gevolg van een budgettair neutrale kasschuif van artikel 13 Spoorwegen naar artikel 12 Hoofdwegennet (zie bijlage 2 bij de begroting 2017 van het Infrastructuurfonds; Kamerstuk 34 550 A, nr. 2, blz. 97). De budgettair neutrale kasschuif tussen de modaliteiten betekent dat in de jaren 2019 en verder eenzelfde bedrag van artikel 12 Hoofdwegennet is overgeheveld naar artikel 13 Spoorwegen.

Specifiek voor het jaar 2016 zorgde deze kasschuif ervoor dat op artikel 12 Hoofdwegennet de budgetstand hoger kwam te liggen dan de op dat moment voorziene programmering voor 2016. Dit achtte ik ook nodig omdat het op dat moment het meest realistisch was dat deze middelen op het wegenartikel nog tot besteding konden komen. Zodoende is getracht om zoveel mogelijk onderuitputting te voorkomen op het Infrastructuurfonds als geheel.

Aangezien de verwachte uitputting voor 2016 bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2016 voor artikel 12 Hoofdwegennet nog steeds hoger ligt dan begroot bij begroting 2016 constateer ik dat de realisatie van de wegenprogrammering voortvarend verloopt. De afgelopen jaren zijn er dan ook verschillende wegenprojecten gerealiseerd en opengesteld, zoals in 2016 de A2 Passage Maastricht en in 2015 A4 Delft-Schiedam en A15 Maasvlakte-Vaanplein. Om de stijging van de files verder tegen te gaan werken we daarnaast aan een uitvoerig MIRT-programma, met projecten als A16 Rotterdam, Blankenburgverbinding en doortrekking van de A15 bij Arnhem.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus