

Vergaderjaar 1996–1997

25 329

Wijziging van de Wet Infrastructuurfonds in verband met de herindeling van de begroting van het Infrastructuurfonds

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1 Inleiding

In 1995 heeft de Ministerraad besloten tot een aantal interdepartementale beleidsonderzoeken (IBO) rond het thema financiële vernieuwing. Een dergelijk onderzoek is onder andere uitgevoerd voor de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat (kamerstukken II 1995/96, 24 558, nr. 1). Tegelijkertijd heeft het Ministerie van Financiën zich gebogen over de mogelijkheid om de bestaande begrotingen om te vormen in de richting van een outputbegroting.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen is besloten om de begroting van Rijkswaterstaat, op het beleidsterrein 02 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII), en de begroting van het Infrastructuurfonds in te richten als een outputbegroting. De Tweede Kamer is hierover middels een brief (kamerstukken II 1995/96, 24 558, nr. 2) en een ambtelijke briefing geïnformeerd. Hiermee hangt samen dat een deel van de middelen ten behoeve van de activiteiten van Rijkswaterstaat, die nu nog op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) staan, zullen worden overgeheveld naar het Infrastructuurfonds. Daartoe dient de reikwijdte van het Infrastructuurfonds te worden uitgebreid.

Door de nieuwe begrotingsindeling ondergaat het fonds een uitbreiding in drie «dimensies». In de «breedte» worden de kerntaken waterkeren en waterbeheren van Rijkswaterstaat toegevoegd. In de «lengte» worden naast het bestaande aanleg en onderhoud de werksoorten bediening en basisinformatie toegevoegd voor wat betreft de eigen werken van Rijkswaterstaat. En in de «diepte» worden niet meer enkel de product-uitgaven maar voortaan ook de directe uitvoeringsuitgaven uit het fonds gedaan. De genoemde begrippen worden hierna toegelicht.

2 Outputbegroting

2.1 Het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) naar financiële vernieuwing

Het doel van financiële vernieuwing is tweeledig. Intern wordt de bedrijfsvoering ondersteund door de beschikbaarheid van adequate financiële informatie. Extern kan de financiële informatie worden aangeboden in een vorm die meer recht doet aan de informatiebehoefte van de Staten-Generaal. Dit kan worden bereikt door de beschikbare gegevens op een heldere wijze te ordenen. De begroting wordt ingedeeld naar sectoren die overeenstemmen met de beleidsvelden.

In tegenstelling tot de huidige begrotingssystematiek, waarbij de nadruk ligt op de verdeling van de beschikbare middelen, zal in een outputbegroting een verband worden gelegd tussen de middelen en de geleverde producten (output), alsmede, waar mogelijk, de daarmee bereikte effecten (outcome). Omdat de output bestaat uit producten moeten in de begroting de productieprocessen herkenbaar zijn. Deze productieprocessen worden ook wel aangeduid als werksoorten.

Aan de twee genoemde uitgangspunten, indeling van de begroting naar sectoren en indeling van de kosten naar werksoorten, wordt nog een derde uitgangspunt toegevoegd. In het kader van de bestuurlijke effectiviteit is het wenselijk om een onderscheid aan te brengen tussen de kosten die gemoeid zijn met beleidsvorming en met uitvoering. Aan deze drie uitgangspunten wordt invulling gegeven in het IBO-traject.

2.2 De outputbegroting

Besloten is dat Rijkswaterstaat gaat werken met een outputsturing en dat daarmee de begroting van het Infrastructuurfonds en het beleids-terrein Rijkswaterstaats-aangelegenheden op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) zullen worden omgevormd tot een outputbegroting. Dit houdt in dat producten moeten worden gedefinieerd en ingedeeld naar sectoren en werksoorten. Het is noodzakelijk dat kosten zoveel mogelijk (dat wil zeggen ook de personele en materiële kosten) worden toegerekend aan deze producten. Dit leidt ertoe dat de scheiding tussen beleidsvorming en uitvoering zichtbaar wordt, alsmede de wijze waarop de beschikbare middelen worden aangewend voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen. De term kosten wordt overigens alleen gebruikt om verwarring met het in de Wet Infrastructuurfonds in een specifieke betekenis gebruikte begrip «uitgaven» te voorkomen. Er is geen sprake van een baten- en lastenbegroting.

De sectoren zijn: «rijkswegen», «railwegen» en «regionale/lokale infrastructuur» voor de droge infrastructuur en «waterkeren» en «waterbeheren en vaarwegen» voor de natte infrastructuur. Deze sectoren zullen als begrotingsartikelen herkenbaar zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds. Zodoende zal er per beleidsveld één artikel in de begroting voorkomen, hetgeen de financiële informatie veel toegankelijker maakt dan tot op heden het geval is. Voor de zogenaamde Grote Projecten zullen afzonderlijke artikelen worden gevormd.

Binnen al deze sectoren zijn in het kader van het IBO de volgende werksoorten (productieprocessen) gedefinieerd:

aanleg

Deze werksoort bestaat uit het uitbreiden van de infrastructuur door (het

bijdragen aan) de aanleg of verbreding van infrastructuur, verbetering van bestaande infrastructuur en maatregelen die bijdragen aan een capaciteitsverbetering van bestaande infrastructuur (benutting). Daarbij gaat het om uitbreiden van hoofdwegen, railwegen, vaarwegen, regionale en lokale infrastructuur, waterkeringen, het investeren in het herstel van natuurwaarden van watersystemen en de sanering van vervuilde waterbodems en de aanleg van bergingslocaties voor baggerspecie.

beheer en onderhoud

Hierbij gaat het om (het bijdragen aan)

- het instandhouden van de bestaande functionaliteit van het wegennetwerk (bereikbaar en veilig houden)
- het instandhouden van de bestaande functionaliteit van railwegen
- het op peil houden en bewaken van het functioneren van de watersystemen in kwalitatieve en kwantitatieve zin (in het licht van functies als aan- en afvoer van water, scheepvaart, natuur en landschap, recreatie enz.)
- de handhaving van wet- en regelgeving voor de instandhouding van de infrastructuur.

bediening

Bij deze werksoort gaat het om de verkeersbeheersing en scheepvaartbegeleiding in verkeerscentrales, de bediening en controle van tunnels en bruggen in rijkswegen en de bediening van objecten in de rijkswateren (bruggen, stuwen, sluizen en stormvloedkeringen).

subsidies

Dit zijn de bijdragen aan derden, voor zover deze niet zijn onder te brengen bij één van de andere werksoorten. In het Infrastructuurfonds zal deze categorie niet voorkomen omdat er geen bijdragen aan derden uit het Infrastructuurfonds worden verstrekt die buiten de werksoorten aanleg of beheer en onderhoud vallen. Voorts is geconstateerd dat de naamgeving van deze werksoort verwarring op kan roepen in verband met de betekenis die de Algemene wet bestuursrecht (derde tranche) aan het begrip subsidie toekent. Bij de aanpassing van de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds aan de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt het begrip «bijdrage», dat betrekking heeft op de middelen die aan derden voor infrastructurele werken worden verstrekt, dan ook vervangen door het begrip subsidie.

basisinformatie

Deze werksoort betreft het inwinnen, bewerken en verspreiden van gegevens die nodig zijn voor het beschrijven van de waterstaatkundige toestand van het land, van het verkeer te water, van het wegverkeer en van het railverkeer. Voorbeelden hiervan zijn verkeersgegevens, NAP, waterstanden, waterkwaliteitsgegevens en dergelijke. Basisinformatie wordt primair verzameld ten behoeve van de besluitvorming over aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur. Daarnaast kan het evenwel, met name doordat de gegevens geschikt zijn voor meervoudig gebruik, ook andere doelen dienen. Deze zijn echter ondergeschikt aan de doelstelling met betrekking tot infrastructuur. Dit is dan ook de reden waarom deze werksoort in het Infrastructuurfonds is ondergebracht. Volledigheidshalve moet vermeld worden dat informatie die specifiek voor een bepaald project of een bepaalde werksoort wordt gebruikt, ook aan dat project of die werksoort wordt toegerekend.

beleidsvoorbereiding en -evaluatie

Deze werksoort, die niet wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds, betreft de ondersteuning bij de beleidsvoorbereiding, de voorbereiding van de strategische beleidskeuzes en beleidsevaluaties. Het gaat hierbij om onder andere bijdragen aan de voorbereiding van de grote nota's als het Structuurschema Verkeer en Vervoer, de Nota Waterhuishouding 4 en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Ook voor deze werksoort geldt dat projectgebonden voorbereiding zoals een planstudie wordt toegerekend aan het project via de betreffende werksoort.

anticiperend onderzoek

Deze werksoort wordt evenmin overgeheveld naar het Infrastructuurfonds. Het anticiperend onderzoek is gericht op de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden (kennisvergroting en technologieontwikkeling). Bij dit onderzoek is, gelet op het vernieuwende en verkennende karakter, het uiteindelijke product en de uiteindelijke gebruiker niet op voorhand bekend.

Voor de twee laatstgenoemde werksoorten is nog geen output gedefinieerd. Beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie zijn namelijk geen fysieke productieprocessen en lenen zich wellicht niet voor sturing op output. Deze twee werksoorten zullen derhalve rechtstreeks worden bekostigd vanuit de begroting van Verkeer en Waterstaat. De overige vier werksoorten worden toegerekend aan producten en zullen uit het Infrastructuurfonds worden bekostigd.

Binnen de werksoorten worden de kosten onderscheiden in productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven. Productuitgaven zijn uitgaven die rechtstreeks voor een bepaald product worden gedaan, hierbij valt onder andere te denken aan grondaankopen en kosten van aanneming. Directe uitvoeringsuitgaven hebben betrekking op kosten die binnen de organisatie worden gemaakt en die rechtstreeks zijn toe te rekenen aan bepaalde producten. Hierbij valt te denken aan uitgaven voor eigen personeel en inhuur, ook wel aangeduid als «uitbestedingskosten», die geheel toe te rekenen zijn aan één product of die kunnen worden toegerekend aan diverse producten, bijvoorbeeld door middel van tijdschrijven. Naast deze twee uitgavensoorten bestaan er ook nog indirecte uitvoeringsuitgaven. Indirecte uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven die, ofschoon ze wel voortvloeien uit het geheel van de bedrijfsactiviteiten, een onvoldoende duidelijk oorzakelijk verband hebben met de totstandkoming van specifieke producten om direct toegerekend te worden (overhead). Deze uitgaven worden daarom niet uit het Infrastructuurfonds gedaan maar blijven in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Door deze wijze van toerekenen wordt bereikt dat alle uitgaven van het Infrastructuurfonds rechtstreeks in verband kunnen worden gebracht met producten en met de beleidsprogramma's waar deze producten uitvoering aan geven. In feite was dit voor openbaar vervoer-infrastructuur al langer het geval. Nu dit ook voor de overige sectoren wordt gedaan, zijn de diverse beleidssectoren onderling beter vergelijkbaar ten aanzien van de opbouw van de projectkosten.

2.3 Uitbreiding van de reikwijdte van het Infrastructuurfonds

Beleidsterreinen en sectoren

De meest in het oog springende uitbreiding is de toevoeging aan het fonds van de middelen voor waterkeren en waterbeheren. Door deze

aanpassing wordt de beperking van het fonds tot verkeer- en vervoer-infrastructuur opgeheven. Aangezien waterkeren en waterbeheren betrekking hebben op voor Nederland essentiële infrastructuur, zijn deze taken in het Infrastructuurfonds zeker op hun plaats. Verder is de samenhang tussen met name waterbeheer en de vaarwegfunctie dermate groot dat een scheiding van de op deze functies betrekking hebbende financiële informatie niet wenselijk is.

Ook zullen voortaan de zogenoemde «grote projecten» een vaste plaats krijgen op de begroting van het Infrastructuurfonds. Op dit moment staan HSL en Betuweroute op het Infrastructuurfonds terwijl de Westerscheldetunnel en het Deltaplan Grote Rivieren op de begroting van Verkeer en Waterstaat staan. Deze scheiding wordt veroorzaakt doordat de uitgaven voor de natte waterstaat tot dusver niet ten laste van het fonds werden gebracht. Deze grote projecten zullen als een afzonderlijk begrotingsartikel zichtbaar worden gemaakt.

Werksoorten

Op dit moment worden alleen aanleg en onderhoud van infrastructuur uit het fonds betaald. Volgens de nieuwe indeling zullen voor rijkswegen en rijksvaarwegen ook de uitgaven voor bediening en voor de basisinformatie in verband met de bedrijfsmatige samenhang met aanleg en onderhoud binnen Rijkswaterstaat op het Infrastructuurfonds drukken. Hiervan zijn overigens de middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) in het Infrastructuurfonds uitgezonderd. Deze kunnen niet voor exploitatie worden gebruikt. Dit vloeit voort uit de criteria voor het financieren van projecten uit het FES die zijn genoemd in artikel 3 van de Wet Fonds economische structuurversterking. Alleen de werksoorten beleidsvoorbereiding en -evaluatie en anticiperend onderzoek blijven integraal achter op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Deze indeling doet meer recht aan de bestaande informatiebehoefte omdat de keuzes die in het kader van aanleg en verbetering worden gemaakt invloed hebben op de kosten die in een later stadium voor beheer en onderhoud en voor bediening moeten worden gemaakt. In het belang van een zuivere afweging en besluitvorming is het zeer wenselijk dat deze kosten worden gezien in hun onderlinge samenhang en ook allemaal uit eenzelfde bron worden gedekt. De kosten voor basisinformatie horen eveneens in het fonds thuis omdat deze gegevens primair worden verzameld ten behoeve van besluitvorming in het kader van aanleg, beheer en onderhoud en bediening. Dat deze gegevens daarnaast nog op een andere wijze gebruikt worden is relatief van ondergeschikt belang.

In de toerekening van werksoorten ontstaat dus een verschil tussen de eigen uitgaven en de bijdragen aan derden en wel met betrekking tot bediening en basisinformatie.

Kostensoorten

Door de toerekening van kosten aan producten zullen meer kostensoorten direct in verband worden gebracht met infrastructuur. Dit zal zichtbaar worden in het concrete verloop van geldstromen. Op zichzelf vergt dit geen wijziging van de wet maar is het een gevolg van de definiëring van de kosten behorend bij de werksoorten. Wel heeft deze nieuwe benadering gevolgen voor de reikwijdte van het fonds. Voor het direct toerekenbare deel zullen de kosten van personeel en materieel naar het Infrastructuurfonds overgaan. Dit vloeit voort uit de splitsing van de uitgaven in productuitgaven, directe uitvoeringsuitgaven en indirecte uitvoeringsuitgaven. Alleen indirecte uitvoeringsuitgaven blijven via de begroting van Verkeer en Waterstaat lopen. Voorheen werden van de eigen producten van Rijkswaterstaat (droog) alleen de productuitgaven uit

het fonds betaald terwijl voor de projecten die door NS en lagere overheden werden uitgevoerd in de subsidiebedragen ook apparaatskosten werden meegerekend. Dit verschil in toerekening wordt nu opgeheven.

2.4 Blijft het fonds een infrastructuurfonds?

De oorspronkelijke reikwijdte van het Infrastructuurfonds was minder ruim dan de naam deed vermoeden. Het Infrastructuurfonds had uitsluitend betrekking op de onroerende voorzieningen ten behoeve van verkeer en vervoer van personen en goederen, met uitzondering van lucht- en zeehavens. Door de toevoeging van de natte waterstaat wordt een zeer relevant deel van de infrastructuur bij het fonds betrokken.

De verruiming van de reikwijdte van het Infrastructuurfonds door de verder doorgevoerde toerekening van kosten zorgt voor een meer evenwichtige opbouw van bestedingen uit het fonds. Door de nieuwe opzet wordt het beeld van de kosten die samenhangen met het hebben, handhaven en bedienen van infrastructuur vollediger. Dit komt het beleid ten goede omdat besluiten gebaseerd kunnen worden op meer volledige en daarmee ook kwalitatief betere informatie.

3 Consequenties van de nieuwe begrotingsindeling voor de Wet Infrastructuurfonds

3.1 Aanpassing van de bestedingsregels ten behoeve van de nieuwe begrotingsindeling

Om de bestedingen uit het Infrastructuurfonds mogelijk te maken die de nieuwe begrotingsindeling vereist moet de Wet Infrastructuurfonds worden aangepast. De huidige definities en de doelstelling die in de wet verwoord zijn, laten namelijk niet alle bestedingen volgens de nieuwe begrotingsindeling toe.

De huidige definitie van infrastructuur die in de wet is opgenomen is toegespitst op verkeer en vervoer. Deze definitie moet verruimd worden om ook de sectoren waterkeren en waterbeheren alsmede de grote projecten op het terrein van de natte waterstaat te kunnen opnemen in het fonds.

De huidige wet kent alleen bestedingen voor aanleg, verbetering en onderhoud van infrastructuur. De nieuwe werksoorten moeten hieraan toegevoegd worden zodat bestedingen mogelijk worden voor aanleg, beheer en onderhoud, bediening en basisinformatie. Deze verruiming van de reikwijdte is gericht op de eigen uitgaven van Rijkswaterstaat.

Om te voldoen aan de doelstelling van het toerekenen van de directe uitvoeringsuitgaven moeten de toegestane uitgavensoorten in de wet ruimer worden geformuleerd. Op dit moment komen bij de eigen uitgaven van Rijkswaterstaat vrijwel uitsluitend de productuitgaven ten laste van het Infrastructuurfonds. Voor de bijdragen aan derden geldt die beperking niet. Door bekostiging en financiering van de productuitgaven en de directe uitvoeringsuitgaven mogelijk te maken, kan dit verschil worden opgeheven en kan zowel voor de bijdragen als voor de eigen uitgaven een meer integrale benadering worden gehanteerd.

Een aandachtspunt bij deze uitbreiding van de toerekening van kosten, is het gegeven dat de uitbreiding alleen van toepassing is op Rijkswaterstaat.

Afhankelijk van onder meer de bevindingen rond de werking van het fonds en het gebruik van een outputbegroting zal in een later stadium

worden gezien of de overige directoraten de overstap naar een output-begroting zullen maken.

3.2 Onderscheid tussen eigen uitgaven en bijdragen aan derden

Zoals reeds uit het voorgaande is gebleken, zullen voor infrastructuur welke door het Rijk zelf wordt beheerd meer werksoorten uit het Infrastructuurfonds worden bekostigd dan voor infrastructuur welke door derden wordt beheerd. Derhalve is in de Wet Infrastructuurfonds het onderscheid tussen het uitgavenspoor enerzijds en het bijdragenspoor (subsidies) anderzijds pregnanter geworden. Met name komt dit tot uiting in de tweedeling van de doelstelling van het Infrastructuurfonds.

3.3 Koppeling Infrastructuurfonds – MIT

Door de uitbreiding van de reikwijdte van het fonds met de kerntaken waterkeren en waterbeheren wordt het Infrastructuurfonds ruimer dan hetgeen door het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) wordt bestreken. Het MIT blijft voornamelijk een overzicht van beleidsvoorbereiding en -uitvoering op het gebied van verkeer en vervoer. De Wet Infrastructuurfonds is in die zin aangepast dat bij de bepalingen met betrekking tot het MIT nu met zoveel woorden wordt vermeld dat het MIT alleen op verkeer en vervoer betrekking heeft.

Ten aanzien van de sectoren waterkeren en waterbeheren bestaat geen afzonderlijk document naast de begrotingsstukken dat, vergelijkbaar met het MIT, een verslaglegging inhoudt van de bestedingen en de voortgang van de projecten. De Wet Infrastructuurfonds staat er evenwel niet aan in de weg dat een meerjarenprogramma inzake waterkeren en waterbeheren wordt uitgewerkt. Het is niet noodzakelijk dat een wettelijke regeling daartoe een verplichting oplegt.

Op termijn zal worden gezien of het wenselijk is om een vernieuwing van het MIT, al dan niet onder dezelfde naam, door te voeren waarbij de reikwijdte van het MIT wordt aangepast aan de reikwijdte van het Infrastructuurfonds. Hierbij zal dan ook in de afweging worden betrokken hoe de verhouding moet worden tussen de outputbegroting en de daarin opgenomen informatie en een nieuw meerjarenplan danwel nieuwe meerjarenplannen.

3.4 Afstemming met aanpassingswetgeving Awb

Naast de onderhavige wetswijziging is nog een wijziging van de Wet Infrastructuurfonds in voorbereiding in verband met de aanpassing aan de derde tranche van de Awb. Die wijziging zal worden opgenomen in de aanpassingswet. De nummering van de artikelen van de beide wetsvoorstellen zal met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Zoals reeds in het algemeen deel van de memorie van toelichting is vermeld wordt door de onderhavige wetswijziging de reikwijdte van het Infrastructuurfonds uitgebreid met de natte infrastructuur. Door de wijziging van de definitie van het begrip infrastructuur in onderdeel d kunnen voortaan ook onroerende voorzieningen ten behoeve van waterkeren en waterbeheren uit het Infrastructuurfonds worden bekostigd. De vaarwegen waren al in de definitie van infrastructuur

begrepen, en behoeven derhalve niet als zodanig te worden opgenomen in de nieuwe, uitgebreide definitiebepaling. Tot de voorzieningen ten behoeve van waterbeheren dienen ook maatregelen gericht op de zorg voor een goede waterkwaliteit gerekend te worden. Daartoe behoren onder andere herstel- en inrichtingswerkzaamheden, maatregelen gericht op eutrofiëringsbestrijding en de aanleg van vispassages in de rivieren. De uitbreiding van deze definitie werkt ook door in de definities van de overige werksoorten.

In verband met de uitbreiding van het begrip infrastructuur met de natte infrastructuur is in de onderdelen d en e het begrip «verkeersveiligheid» vervangen door het begrip veiligheid.

In onderdeel e is het begrip «investeringen» vervangen door het begrip aanleg in verband met de gewijzigde terminologie in de begroting als gevolg van IBO. Verder is in dit onderdeel het milieu-aspect in positieve zin geformuleerd. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat ook verbetering van infrastructuur welke nodig is voor het instandhouden van een bepaald milieukwaliteitsniveau onder aanleg kan vallen.

In onderdeel f is de definitie van «onderhoud» vervangen door de definitie van «beheer en onderhoud» teneinde de terminologie aan te laten sluiten bij de gewijzigde terminologie in de begroting. Deze definitie leidt in beperkte zin tot een verruiming omdat ook kosten van vergunningverlening en toezicht op de naleving van de regelgeving, nodig voor de instandhouding van de infrastructuur, tot de beheerskosten behoren. Aangezien dergelijke kosten alleen voor infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd, uit het Infrastructuurfonds zullen worden gefinancierd, zal in het Besluit Infrastructuurfonds worden geregeld dat voor die kosten geen subsidies worden verstrekt.

Ten gevolge van IBO zal ook de bediening van infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd, uit het Infrastructuurfonds worden gefinancierd. Met het oog daarop is een nieuw onderdeel g opgenomen. Bij bediening moet onder andere worden gedacht aan de kosten van bediening van bruggen, sluisen, stuwen en gemalen.

Tot slot is in het eerste lid een nieuw onderdeel h opgenomen teneinde de financiering van de werksoort basisinformatie ten laste van het Infrastructuurfonds mogelijk te maken. Bij basisinformatie gaat het om gegevens die worden verzameld met het oog op aanleg en gebruik van infrastructuur, zoals verkeersgegevens, waterstanden en waterkwaliteitsgegevens.

Het tweede lid is vervallen omdat het als vanzelfsprekend kan worden beschouwd dat ontwerp- en bestekskosten en uitvoeringskosten tot de kosten van aanleg behoren.

Artikel I, onderdeel B

In de doelstelling van het Infrastructuurfonds is een tweedeling aangebracht aangezien alleen voor infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd, de kosten van de werksoorten bediening en basisinformatie ten laste van het Infrastructuurfonds kunnen worden gebracht. Voor infrastructuur, welke niet door het Rijk wordt of zal worden beheerd, wordt de huidige situatie gecontinueerd. Dat betekent dat alleen bijdragen (bij de inwerkingtreding van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht als subsidies aangeduid) kunnen worden verstrekt voor de kosten van aanleg en beheer en onderhoud.

Artikel I, onderdeel C

Het nieuwe vierde lid maakt het mogelijk dat de kosten van personeel en materieel, die kunnen worden toegerekend aan infrastructurele werken, niet in een afzonderlijk begrotingsartikel maar in het begrotingsartikel, waaronder het betreffende infrastructurele werk valt, zichtbaar worden gemaakt.

Artikel I, onderdelen D en F

Vóór de onderhavige wetswijziging had het Infrastructuurfonds alleen betrekking op infrastructuur ten behoeve van het verkeer en vervoer. De verdeling van de middelen van het fonds stond derhalve volledig aangegeven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Nu de reikwijdte van het Infrastructuurfonds wordt uitgebreid met de natte infrastructuur dekt het MIT niet meer het gehele fonds. Met de wijzigingen in de artikelen 4 en 10 wordt aangegeven dat het MIT alleen betrekking heeft op de infrastructuur ten behoeve van het verkeer en vervoer.

Artikel I, onderdeel E

De wijzigingen in het eerste en tweede lid hangen samen met de nieuwe tweedeling van de doelstelling van het Infrastructuurfonds. Bij infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd, komen meer werksoorten voor financiering uit het Infrastructuurfonds in aanmerking dan bij infrastructuur die door derden wordt beheerd.

In artikel 8 is een nieuw vijfde lid opgenomen omdat op het terrein van de natte waterstaat ook subsidies worden verstrekt op grond van specifieke wettelijke regelingen. Een voorbeeld van een dergelijke subsidieregeling is de Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijkswateren. Deze subsidies worden ten gevolge van de onderhavige wetswijziging ook ten laste van het Infrastructuurfonds gebracht. Het is echter niet de bedoeling dat deze subsidies in de toekomst worden verstrekt overeenkomstig het regime van het Besluit Infrastructuurfonds. Om die reden is in het vijfde lid geregeld dat in het Besluit Infrastructuurfonds zal worden aangegeven welke andere subsidies dan de subsidies die op grond van het Besluit Infrastructuurfonds worden verstrekt, ten laste van het Infrastructuurfonds kunnen worden verstrekt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Financiën,
G. Zalm