

Vergaderjaar 2006–2007

31 031 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2006

Nr. 4

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingsstaten die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld en derhalve ook gewijzigd. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om voor het jaar 2006 wijzigingen aan te brengen in:

- a. de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds.

De in de begrotingsstaat opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. begrotingstoelichting).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

B. BEGROTINGSTOELICHTING

In dit wetsvoorstel zijn alleen technische uitvoeringsmutaties, mutaties van boekhoudkundige aard of mutaties voortvloeiend uit controlebevindingen opgenomen.

De absoluut of relatief kwantitatief omvangrijke mutaties zijn hieronder in tabelvorm opgenomen en van een toelichting voorzien. Hierbij is een onderverdeling gemaakt in uitgaven, ontvangsten en verplichtingen.

Overzicht belangrijkste uitgaven-, ontvangsten- en verplichtingenmutaties

Belangrijkste suppletore mutaties 2006 (slotwet) (in € mln.)

| | Art. | Uitgaven | Ontvangsten | Verplichtingen |
|---|------|----------------|----------------|----------------|
| Stand ontwerpbegroting 2006 | | 6 402,5 | 6 470,3 | 5 963,9 |
| Stand 1e suppletore begroting 2006 | | 6 198,0 | 6 256,7 | 5 847,5 |
| Stand 2e suppletore begroting 2006 | | 6 426,5 | 6 711,6 | 9 311,1 |
| – belangrijkste mutaties Slotwet: | | | | |
| 1. Hoofdwatersystemen | 11 | – 30,0 | | 303,4 |
| 2. Hoofdwegennet | 12 | 33,4 | 35,1 | 279,4 |
| 3. Spoorwegen | 13 | – 47,8 | – 15,9 | – 2 426,3 |
| 4. Regionale, lokale infrastructuur | 14 | – 20,6 | | – 198,1 |
| 5. Hoofdvaarwegennet | 15 | – 38,1 | – 11,7 | – 159,5 |
| 6. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer | 16 | – 34,6 | | 769,5 |
| 7. Megaprojecten Verkeer en Vervoer | 17 | | | – 118,3 |
| 8. Overige uitgaven en ontvangsten | 18 | | 32,6 | – 34,7 |
| 9. Diversen | | 0,9 | 7,6 | |
| Realisatie 2006 | | 6 289,7 | 6 759,3 | 7 726,5 |

Toelichting

1. Hoofdwatersystemen

De hogere verplichtingenrealisatie is het gevolg van de versnelde aanbesteding van de steenbekleding Wester- en Oosterschelde en aangegane verplichtingen voor de hoogwaterbeschermingsprogramma's Enkhuizen Hoorn en Nederlek. Daarnaast is een correctie van de verplichtingenstand aangebracht als gevolg van de per 2006 gewijzigde begrotingsstructuur.

De lagere uitgaven zijn met name het gevolg van vertragingen bij de projecten:

- Renovatie Stuwen in de Lek: vanwege de complexiteit van het project is de voorbereiding ongeveer een half jaar vertraagd, waardoor de geplande uitgaven voor 2006 voor een groot deel niet zijn gerealiseerd;
- Aansluiting Sliedrechtse Biesbosch en Lexkesveer: bij de Sliedrechtse Biesbosch is vertraging ontstaan door problemen met de vergunningverlening, bij de Lexkesveer door vertraging in grondaankopen;
- Nationaal Bestuursakkoord Water: er is vertraging opgetreden in de facturering, waardoor betalingen verschuiven naar 2007;
- Primaire waterkering Millingse Bandijk: over de onteigening van de ondergrond van de waterkering loopt er een juridische procedure. De verwachting is dat deze in 2007 wordt afgerond;
- Sanering Malburgerhaven: Door latere aanbesteding in verband met het risico van het aantreffen van explosieven is de start van de uitvoering vertraagd;
- Sanering waterbodems: door vertragingen in de uitvoering zijn ook de betalingen verlaat;
- Sanering Oevers Markerink: het saneringsplan is later opgesteld door

vertraging van het onderzoek bij de provincie (beproeving grondwater-sanering);

- Ten slotte zijn declaraties voor de sanering Driel/Rosandepolder niet tijdig ontvangen en derhalve niet in 2006 betaald.

2. Hoofdwegennet

De hogere realisatie in de verplichtingen is onder andere het gevolg van het feit dat het project Tangenten Eindhoven in 2006 in één keer is verplicht als innovatief contract en niet zoals aanvankelijk de bedoeling was in separate delen. Dit is ook het geval bij de aanbesteding van de A4 Burgerveen. Het voornemen om meer met innovatieve contracten aan te besteden is gemeld in de kaderbrief PPS. Tenslotte is een groter deel van de A2 Holendrecht–Oudenrijn al in 2006 aanbesteed, wat eerder is dan was voorzien en is in 2006 het contract voor de A5 Westrandweg reeds aanbesteed.

De hogere ontvangsten op dit artikel zijn veroorzaakt door bijdragen van derden (onder andere provincies en gemeenten) voor door het rijk uitgevoerde werkzaamheden op de projecten A2 (Holendrecht–Oudenrijn), A10 (Coentunnel/Westrandweg), A4 (Dinteloord–Bergen op Zoom (omlegging Halsteren)) en de A 9 (Badhoevedorp).

De hogere uitgaven zijn bij de projecten in de realisatiefase met name veroorzaakt door een hogere realisatie bij de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Bij dit project is € 49 mln. meer gerealiseerd dan in de planning was opgenomen. Er is bij Voorjaarsnota € 150 mln. aan het gehele wegenprogramma onttrokken als gevolg van een voorzichtige kasraming, welke onder andere op dit project is verwerkt. Inhoudelijk is de geplande productie op dit project gerealiseerd conform planning. Daarnaast bij de A73 Venlo–Maasbracht € 23 mln. minder betaald doordat de betaalplanning is gewijzigd.

De bij Voorjaarsnota onttrokken middelen hadden ook betrekking op projecten die zich in de planstudiefase bevinden. De overschrijding, welke door deze krappe kasplanning is ontstaan, heeft betrekking op benutting bij met name de A12 Den Haag Gouda en de A12 Utrecht West.

3. Spoorwegen

De slotwetmutatie op de verplichtingen (– € 2,4 miljard) is voor bijna € 2,2 miljard ontstaan bij het realisatieprogramma personenvervoer (artikel 13.03.01). Het resterende verschil wordt verklaard door de bijstelling van het IP-contract voor correcties naar aanleiding van BTW en prijspeil.

Deze € 2,2 miljard op 13.03.01 is voor € 0,7 miljard veroorzaakt doordat bij Miljoenennota 2007 abusievelijk verplichtingenbudget is aangevraagd voor BTW, terwijl de betreffende verplichtingen al in voorgaande jaren inclusief BTW zijn vastgelegd.

Voor de resterende € 1,5 miljard kunnen de volgende oorzaken worden genoemd (excl. Effect BTW).

- bij diverse onderdelen binnen het aanlegprogramma waarbij sprake is van programmasturing zoals Kleine stations, Kleine projecten, Spoorse doorsnijdingen en Regionet is in 2006 lang onduidelijk gebleven op welk moment (deel)verplichtingen aangegaan zouden worden (– € 262 mln).
- bij de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) liggen vaak bestuurlijke redenen ten grondslag aan het nog niet kunnen aangaan van de geraamde verplichtingen. Zo hebben de (bestuurlijke) overleggen en onderhandelingen (ondermeer met NS Vastgoed) vertraging opgelopen waardoor de verplichtingen in 2006 niet gerealiseerd zijn. Er wordt naar

gestreefd om begin 2007 de nodige overeenstemming te bereiken zodat de verplichtingen alsnog kunnen worden aangegaan (– € 585 mln).

- Op de post afdekking risico's spoorprogramma is in 2006 geen beroep gedaan, zodat hiervoor geen verplichtingen zijn vastgelegd in 2006 (– € 190 mln). Deze worden in 2007 weer opgevraagd.
- Voor 2e fase betrouwbaar benutten geldt dat halverwege 2006 de middelen zijn overgeboekt naar Beheer en Instandhouding. Het op aanleg resterende verplichtingenbudget wordt nu doorgeschoven naar latere jaren (– € 146 mln).

De lagere uitgaven bij de aanleg van een aantal spoorprojecten zijn het gevolg van vertraging bij onder andere de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) Den Haag en Rotterdam en de Hanzelijn. Ook zijn er middelen voor de 2e fase van het Herstelplan niet in 2006 besteed, omdat hiervoor eerst een Plan van Aanpak door ProRail moest worden opgesteld.

Anderzijds is in het kader van de schuldreductie ProRail besloten ca. € 35 mln. extra af te lossen. Dit past in het beleid om de schulden van ProRail te saneren. Voorts is aan de NS in 2006 een subsidie verleend van € 45 mln voor aanloopverliezen bij de Thalys. Bij slotwet is het saldo van de bij Najaarsnota te weinig ontvangen BTW gelden (per saldo ca. € 6,5 mln.) uit de aanvullende post bij het ministerie van Financiën toegevoegd.

De belangrijkste redenen voor de lagere ontvangstenrealisatie is het feit dat de voor 2006 geraamd ontvangst van ProRail voor Engineering Administratie en Toezicht (€ 11 mln.) en een bijdrage van € 5 mln. in de Corridor Amsterdam – Utrecht niet tijdig in 2006 zijn ontvangen. Deze zullen nu in 2007 worden verkregen.

4. Regionale, lokale infrastructuur

De eerder voor 2006 voorziene aanvraag voor een subsidiebijdrage voor de N 201 wordt pas in 2007 ingediend i.v.m. de langere voorbereidingstijd van de provincie Noord Holland o.a. door de luchtproblematiek. Hierdoor zijn in 2006 minder verplichtingen aangegaan.

De lagere uitgaven op dit artikel zijn het gevolg van het ontbreken van aanvragen van de regionale mobiliteitsfondsen voor verdubbeling van de eigen storting in de fondsen, door vertragingen bij de Noord-Zuid-lijn en de N201 en omdat er op dit artikel geen planstudies zijn uitgevoerd. Anderzijds heeft een betaling ten behoeve van de aanleg van Randstadrail vervroegd plaatsgevonden.

5. Hoofdvaarwegennet

Het verplichtingenoverschot op dit artikel is zichtbaar op het groot variabel onderhoud en het aanleg- en planstudieprogramma, waar de planning was dat een aantal (deel)projecten al in het verslagjaar zou worden beschikt. Door voornamelijk vertragingen is dit niet in alle gevallen gerealiseerd. Het gaat dan met name om de (deel)projecten Amsterdam-Rijnkanaal (baggeren en renoveren sluizen), renovatie Noord-zeesluizen IJmuiden, Zuid-Willemsvaart (renovatie midden-deel Klasse II, Maas-Den Dungen en vervanging sluizen 4, 5 en 6) en Maasroute fase 2.

De lagere uitgaven zijn het gevolg van minder overdrachten van vaarwegen aan provincies. Daarnaast is er minder uitgegeven op de volgende Groot Variabel onderhoud-projecten:

- Amsterdam-Rijnkanaal (baggeren en renoveren sluizen en oevers): bij dit project is vertraging opgetreden in de planuitwerking, onder andere als gevolg van de tegenvallende staat van de te renoveren sluisdelen;

- Maas (baggeren en kunstwerken); bij dit project is er onder andere als gevolg van een afwijkende vergunning vertraging ontstaan bij de uitvoering van een aantal deelprojecten;
- Noordzeekanaal (baggeren): bij dit project zijn de realisatiekosten lager uitgevallen.
Verder konden op het planstudieprogramma voor tracébesluit niet alle middelen worden besteed door het ontbreken van een tracébesluit bij de Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Den Dungen). Hierdoor kon er minder grond en vastgoed aangekocht worden.

De investeringen in de Schelderadarketen zijn lager, waardoor de inkomsten analoog daaraan ook minder zijn.

6. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer

Na de parlementaire goedkeuring van het Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten alsmede de planologische kernbeslissing voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en de publicatie daarvan in de Staatscourant (19 december 2006), zijn met name voor de deelprojecten Landaanwinning en BTW Landaanwinning de betalingsverplichtingen (met een verschuiving in de ramingen uit de latere jaren) vastgelegd. Voorts is het project stuwpijp Sambeek versneld aanbesteed. Anderzijds is een grote vastgoedtransactie met de gemeente Nijmegen (met betrekking tot de maatregel Veur-Lent) niet doorgegaan.

Bij Ruimte voor de Rivier was het de planning om eind 2006 met betrekking tot de maatregel Veur-Lent een Bestuursovereenkomst te ondertekenen. De gemeente Nijmegen heeft echter aangegeven meer tijd nodig te hebben om de variant «Ruimtelijke Kwaliteit» uit te werken. Hierdoor is een grote geplande vastgoedtransactie niet doorgegaan en is daardoor een kasoverschot van circa € 23 mln. ontstaan.

Op het realisatieprogramma Project Mainport Rotterdam (PMR) is er ruim € 7,5 mln. minder besteed door vertraging in de afhandeling van een omvangrijke factuur die uiteindelijk in 2007 is betaald, het minder gebruik maken van specialistische inhuurcontracten en het uitvoeren van slechts de voorbereidende werkzaamheden voor de natuurcompensatie ten behoeve van de instelling van het Zeereservaat en in het kader van de 0-meting.

Ten slotte is er op het onderdeel Maaswerken voor het project Grensmaas ruim € 5 mln. minder betaald door vertragingen bij de realisatie van de kades in de stedelijke gebieden.

7. Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Doordat de onderhandelingen inzake de nadeelcompensatie Westerscheldetunnel in het verslagjaar niet zijn afgerond, is een deel van het verplichtingenbudget niet gerealiseerd. Voor een ander deel heeft de lagere realisatie betrekking op een (negatieve) bijstelling van uit 2005 overlopende betalingsverplichtingen.

8. Overige uitgaven en ontvangsten

In het kader van de schuldreductie Prorail is in het jaar 2006 vervroegd afgelost op leningen.

Zowel de hogere ontvangsten (nominale aflossing van de hoofdsom ad € 31,7 mln. en de verschuldigde rente € 0,9 mln.) als de lagere betalingsverplichtingen (die reeds in voorgaande jaren zijn vastgelegd) hebben daarop betrekking.

9. Bijdragen andere begrotingen Rijk

Uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) konden in 2006 minder gelden worden gedeclareerd. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met het in 2006 niet meer volledig kunnen uitgeven van de € 50 mln. dat is toegevoegd naar aanleiding van *amendement 18* van het lid Snijder-Hazelhoff (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 18), inzake de versnelde aanpak van de zwakke schakels in de Nederlandse Kust en dijkversterkingen. Formeel kon pas met de uitvoering van de versnelde aanpak van start worden gegaan na besluitvorming in de Tweede Kamer over de resultaten van de tweede toetsing en de financiering van de prioritaire projecten. Deze besluitvorming heeft pas in het najaar plaatsgevonden.

Anderzijds zijn uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën middelen toegevoegd ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW-uitgaven.