

Vergaderjaar 2005–2006

30 550 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2005

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 2005 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,
K. M. H. Peijs

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 en ontvangsten.

Overzicht belangrijkste uitgaven- en ontvangsten mutaties

Belangrijkste suppletore mutaties 2005 (slotwet) (in EUR 1 mln.)

	Art.nr.	Uitgaven	Ontvangsten
Stand ontwerpbegroting 2005		5 774,6	5 644,2
Stand 1e suppletore begroting 2005		5 864,0	5 798,2
Stand 2e suppletore begroting 2005		6 252,8	6 186,9
– belangrijkste mutaties Slotwet:			
1. Rijkswegen	01.01	– 96,8	43,6
2. Regionale/Lokale Infrastructuur	01.03	17,9	
3. Waterkeren	02.01	– 42,3	6,0
4. Waterbeheren en vaarwegen	02.02	– 65,2	
5. Westerscheldetunnel	03.01	– 7,5	
6. Betuweroute	03.02	– 48,5	– 9,3
7. Hogesnelheidslijn	03.03	– 14,9	19,6
8. Rail Infrabeheer	04.08	68,1	68,1
9. Bijdragen tlv de begroting van VenW	05.01		– 6,7
10. Bijdragen tlv het FES	05.04		– 9,0
11. Diversen		– 11,8	7,3
Realisatie 2005		6 095,4	6 306,5

Toelichting

In de verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds zijn de directe uitvoeringssuitgaven voorcalculatorisch op basis van de bij de begroting 2005 geplande inzet van FTE's toegerekend per artikel aan de artikelen. Dit in aanloop naar de werkwijze van de baten/lastendienst Rijkswaterstaat in 2006 (eveneens opgenomen in de leeswijzer van de ontwerpbegroting 2006). De indirecte uitvoeringsuitgaven van de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat zijn verantwoord in het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat (XII) onder artikel 22 Algemene Uitvoeringsorganisatie. Deze uitgaven worden niet direct aan een product toegerekend. In geval van majeure wijzigingen in de personeelsbezetting ten opzichte van hetgeen bij de begroting is vastgesteld zijn wijzigingen doorgevoerd in de toerekening van de uitvoeringsuitgaven aan de artikelen.

1. Rijkswegen

Op het gebied van Rijkswegen is in totaal een bedrag van € 96,8 mln. minder uitgegeven dan begroot. Hieronder is ingegaan op de belangrijkste oorzaken van dit overschot.

In de verkenning- en planstudiefase is er een overschot ontstaan omdat met name de aanpak van een aantal nieuwe verkenningen vertraging heeft opgelopen doordat de besluitvorming over de Nota Mobiliteit (NOMO) later heeft plaatsgevonden dan verwacht. Daarnaast is een aantal studies vertraagd als gevolg van extra onderzoek vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek.

In de aanlegfase zijn er met name overschotten ontstaan omdat er vertraging is opgelopen bij grondverwervingen en onteigeningen en door de luchtkwaliteitproblematiek bij een aantal ZSM projecten. Ook bij beheer en onderhoud is er minder uitgegeven dan begroot. Bij Najaarsnota zijn extra middelen aangevraagd met het doel om extra productie op het terrein van Beheer en Onderhoud te realiseren. Doordat niet de volledige extra productie is gerealiseerd zijn niet alle (extra) middelen uitgegeven. Daarnaast wordt er (conform de bepalingen in het prestatiecontract) niet betaald indien de overeengekomen prestatie niet is geleverd. Indien dit aan het eind van een jaar voorkomt, verschuift de gehele betaling naar het volgende jaar. Tenslotte is bij het onderdeel basisinformatie terughoudend gehandeld bij het doen van investeringen, in afwachting van de uitkomsten van interne onderzoeken, welke zich richten op de mogelijkheden om basisinformatie meer uniform en gestandaardiseerd te generen.

Er zijn meer ontvangsten binnengekomen als gevolg van de hogere bijdragen bij het variabel onderhoud en omdat er meer ontvangsten van derden zijn binnengekomen als bijdrage in de wegeaanleg. Dit betreft bijdragen van andere overheden voor werkzaamheden op dit artikel.

2. Regionale/Lokale Infrastructuur

Deze overschrijding is toe te schrijven aan de voorspoedige voortgang van de werkzaamheden bij Randstadrail, waardoor extra betalingen zijn verricht.

3. Waterkeren

Het overschot bij dit onderdeel is met name veroorzaakt doordat de bij Najaarsnota verstrekte middelen voor extra suppleties en overdrachten van waterkeringen op de Waddeneilanden niet volledig zijn ingezet. Daarnaast is het overschot veroorzaakt door het uitstellen van het masterplan Hoek van Holland naar 2006 en de vertraging van het project Active Directory (AD). Tenslotte is er bij Ruimte voor de Rivier minder uitgegeven omdat de uitgaven voor de PKB later zullen worden gedaan dan was voorzien.

In 2005 zijn ontvangsten voor het project Maaswerken binnengekomen, welke niet waren voorzien in de begroting.

4. Waterbeheren en vaarwegen

Door de vertraging van een aantal projecten bij waterbeheren en vaarwegen is een overschot in de verkennings- en planstudiefase ontstaan. In de aanlegfase is de uiteindelijke realisatie lager omdat er bij een aantal projecten betalingen zijn uitgesteld. Dit is het gevolg van vertragingen in de voorbereiding van een aantal projecten. Bij het beheer en onderhoud is er een overschot ontstaan omdat niet alle bij Najaarsnota toegevoegde middelen zijn uitgegeven. Deze middelen waren bestemd om extra productie te realiseren bij het onderhoud van de Rijkswaterwegen. Doordat deze extra productie niet volledig is gerealiseerd, zijn niet alle aanvullende middelen uitgeput. Tenslotte is ook bij Waterbeheren en Vaarwegen bij het onderdeel basisinformatie terughoudend gehandeld bij het doen van investeringen in basisinformatie, in afwachting van de uitkomsten van interne onderzoeken, welke zich richten op de mogelijkheden om basisinformatie meer uniform en gestandaardiseerd te generen.

5. Westerscheldetunnel

Op het artikel van de Westerscheldetunnel wordt de afhandeling van de nadeelcompensatie verwerkt. In 2005 is een deel afgewikkeld. Er is nog een 15-tal claims in behandeling. Deze zullen vermoedelijk in 2006 worden afgerond.

6. Betuweroute

Bij de Betuweroute is het overschot in 2005 bestaat onder andere uit een kasverschuiving op het deelproject «overkapping bij Barendrecht».

De lagere ontvangst is een gevolg van het feit dat de bijdrage van de EU voor de onderbouw van de A15 in 2006 wordt afgerond.

7. Hogesnelheidslijn

Het overschot op de HSL is voornamelijk veroorzaakt door het later ontvangen van prestatieverklaringen, eindafrekeningen en facturen, danwel het wijzigen of verlaat afsluiten van contracten. Hierdoor zijn betalingen naar 2006 doorgeschoven.

De extra ontvangsten van de HSL worden met name veroorzaakt doordat meer EU- middelen en bijdragen van andere overheden, voor door hen gewenste aanpassingen, zijn ontvangen dan bij het opstellen van de begroting was voorzien.

8. Rail Infrabeheer

Het tekort op de uitgaven en het overschot op de ontvangsten hebben betrekking op de vervroegde aflossingen van schatkistleningen bij het Ministerie van Financiën. Deze lopen via het Infrastructuurfonds. De op die leningen verschuldigde rente van VenW aan Financiën en van ProRail aan VenW worden op dezelfde manier in het IF verantwoord. VenW heeft in totaliteit € 75 mln aan ProRail gefourneerd als aandeelhouder, welke Prorail vervolgens aan Financiën heeft overgeheveld ten einde ca 65. mln aan uitstaande schuld te verlagen.

9. Bijdragen ten laste van de begroting van VenW

Bij Najaarsnota 2005 is een bedrag van circa € 457,4 mln. BTW uit de aanvullende post bij het Ministerie van Financiën naar het Infrastructuurfonds overgeboekt ten behoeve van de daarvoor in aanmerking komende artikelen. Thans blijkt dit circa € 11,5 mln. te hoog te zijn. Dit bedrag wordt teruggeboekt aan het Ministerie van Financiën. Voorts is een bedrag aan loonbijstelling van circa € 4,8 mln. naar het Infrastructuurfonds overgeboekt ten behoeve van de daarvoor in aanmerking komende loon-gevoelige artikelen.

10. Bijdragen tlv het FES

Bij ontwerpbegroting 2006 is reeds rekening gehouden met een FES bijdrage van € 9 mln. t.b.v. de ondertunneling van de A 2 Maastricht. In overleg met het FES is besloten de eerste tranche niet op te vragen maar bij VJN 2006 te laten doorschuiven naar latere jaren. Evenredig wordt het uitgaven artikel verlaagd.

Verplichtingen

Uit de slotwet blijken enkele grote mutaties op de verplichtingenramingen. Deze zijn hieronder afzonderlijk van een toelichting voorzien.

Rijkswegen

De mutatie in de verplichtingenraming bij het onderdeel Rijkswegen wordt onder andere veroorzaakt omdat er in 2005 een drietal grote projecten zijn aanbesteed: de A9 bij Badhoevedorp, de Rondweg Den Bosch en de A2 Maastricht.

Railwegen

Abusievelijk is bij Najaarsnota is er een te hoog saldo aan verplichtingen omdat de verplichtingen voor de projecten Hanzelijn en Vleugel (Vleuten-Geldermalsen) dubbel zijn opgenomen.