

Vergaderjaar 2007–2008

31 444 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2007

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 2007 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 2007 (slotwet) (in € mln.)

	Art.	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen
Stand ontwerpbegroting 2007		7 094,4	7 038,3	
Stand 1e suppletore begroting 2007		6 822,2	6 825,6	
Stand 2e suppletore begroting 2007		6 432,9	7 141,9	8 277,3
- belangrijkste mutaties Slotwet:				
1. Hoofdwatersystemen	11	- 37,5		- 10,5
2. Hoofdwegennet	12	99,0		- 558,8
3. Spoorwegen	13	- 43,8		- 1 138,8
4. Regionale, lokale infrastructuur	14	- 23,4		- 204,4
5. Hoofdvaarwegennet	15	- 14,6		- 120,9
6. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	16	- 38,4	13,2	- 76,9
7. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	17	- 41,3	- 13,9	- 120,3
8. Bijdragen andere begrotingen Rijk	19		- 21,7	
9. Diversen		- 2,4	- 5,5	- 8,5
Realisatie 2007		6 330,5	7 114,0	6 038,2

Toelichting

1. Dit betreft lagere uitgaven voor de «100 mln. regeling» (de Tijdelijke Regeling Eenmalige Uitkering Bestrijding Regionale Wateroverlast). Vanaf de eerste helft van augustus tot laat in oktober zijn in totaal 42 voorschotverzoeken ingediend door de subsidieontvangers. Hoewel de afhandeling gedeeltelijk in het derde kwartaal is gestart, heeft er nog geen uitbetaling van voorschotten plaatsgevonden. De betaling zal derhalve in 2008 plaatsvinden.

Daarnaast wordt de lagere realisatie verklaard door de achterblijvende verzoeken tot uitkering van subsidies aan waterschappen ten behoeve van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en bij sanering waterbodems door vertraging bij een aantal projecten, waaronder de sanering Malburgerhaven die is vertraagd vanwege het aantreffen van explosieven.

2. De hogere uitgaven doen zich met name voor bij het project A2 Tangenten Eindhoven (€ 41,3 mln). Bij Najaarsnota was de verwachting nog dat deze uitgaven niet meer in 2007 zouden worden gerealiseerd. Hetzelfde was het geval bij de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Daarnaast is de oplevering van de A35 Wierden-Almelo versneld, waardoor ongeveer € 10 mln. meer is uitgegeven. Ten slotte betreft dit hogere uitgaven voor de A12 Den Haag-Gouda (€ 24 mln.).

De lagere verplichtingenrealisatie is met name het gevolg van vertraging als gevolg van een aantal procedurele wijzigingen bij de aanleg van hoofdwegen. Dit betreft dan met name de A73/74 Venlo-Maastricht (€ 40 mln.), N57 (€ 140 mln.) en de A2 (€ 183 mln.). Daarnaast is een

aantal projecten vanwege luchtkwaliteit niet in uitvoering genomen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het planstudieproject A1/A6/A9 (€ 52 mln.).

Met de NV Westerscheldetunnel is overeengekomen dat VenW gedurende 30 jaar na de openstelling van de tunnel een bijdrage verstrekt. Deze bijdrage is geïndexeerd en wordt jaarlijks aan het begin van het jaar betaald. De verplichting moet jaarlijks opgehoogd worden op basis van het laatst bekende bedrag van de bijdrage (eindsaldo verplichting per jaareinde = laatste betaling * resterend aantal jaren). Voor een correcte administratieve vastlegging is € 174 mln. aan verplichtingen vastgelegd, mede omdat deze bijstelling in 2006 niet heeft plaatsgevonden.

3. Voor een klein deel van de middelen voor beheer en instandhouding geldt de betaalbaarstelling begin 2008 is geschiedt in plaats van in 2007. Het overschot is verder ontstaan doordat in verband met opgelegde boetes (voor te late oplevering van het Noordelijke deel, niet-beschikbaarheid en nog niet afgehandelde meerwerkonderdelen) niet het gehele beschikbare bedrag aan Infrasppeed is betaald. De boetes zijn hierop ingehouden.

Infrasppeed heeft bezwaar aangetekend tegen de boete en heeft daarmee nog mogelijkheden om met nadere onderbouwingen te komen. De afhandeling van de meerwerkonderdelen zal in 2008 plaatsvinden.

Voor het overige is sprake van het saldo van diverse plussen en minnen binnen de aanlegbudgetten, welke in het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2007 op projectniveau zijn toegelicht.

De belangrijkste oorzaak van de lagere verplichtingenrealisatie is gelegen in de verwerking van negatieve bijstellingen (technisch), voornamelijk door omzetting van BTW-ramingen op artikelonderdeelniveau naar afzonderlijke projecten.

In de projectsfeer kan vermeld worden dat sprake is van vertraging bij de vastlegging van de NSP-projecten naar 2008 (€ -177 mln); het moment van afgeven van beschikking vergt bijvoorbeeld een sluitende business case. Voor Arnhem en Breda is er inmiddels overeenstemming en kan in 2008 worden beschikt. Voor Den Haag en Rotterdam wordt besluitvorming in 2008 verwacht.

Ook bij AKI (€ -47 mln.) en fietsenstalling Amsterdam CS (€ -27 mln.) is sprake van lagere realisaties.

4. De lagere uitgaven worden voor bijna € 11 mln. verklaard doordat vanuit de regionale mobiliteitsfondsen minder aanvragen zijn binnengekomen dan voorzien. Sommige regio's hebben meer tijd nodig om hun «eigen bijdrage» te regelen.

Het resterende bedrag wordt nagenoeg geheel veroorzaakt doordat er voor de experimenteerprojecten in 2007 geen experimenten of bijzondere projecten zijn uitgevoerd en er minder aanvragen voor planstudies waren dan geraamd.

De lagere verplichtingenrealisatie is vooral zichtbaar bij Rijn-Gouwelijn Oost (€ -142 mln.). De vertraging is ontstaan doordat geen overeenstemming bestaat tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden over de tracékeuze (naar aanleiding van het referendum in Leiden). Daardoor is er in 2007 geen subsidieaanvraag ingediend door de provincie en kon de beschikking niet in 2007 worden verleend.

Daarnaast werkt de kasvertraging ook door in de verplichtingsfeer, bijvoorbeeld bij de regionale mobiliteitsfondsen (€ -48,8 mln.).

5. De lagere uitgaven zijn voor het grootste deel het gevolg van minder overdrachten in het kader van Brokx-nat. Daarnaast is in het verslagjaar op het planstudieprogramma voor tracébesluit minder gerealiseerd op de

gelden die beschikbaar zijn gesteld uit het amendement Gerkens c.s. (Kamerstukken 2005–2006, 30 300A, nr. 43).

De lagere verplichtingenrealisatie op dit artikel is zichtbaar op het onderdeel Groot Variabel Onderhoud hoofdvaarwegen en het realisatieprogramma Hoofdvaarwegen, waar de planning was dat een aantal (deel)projecten al in het verslagjaar zou worden gecontracteerd. Door met name vertragingen is dit niet in alle gevallen gerealiseerd. Het gaat dan met name om de (deel)projecten:

- Maas (baggeren en kunstwerken);
- Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1 (verbetering tot klasse Va);
- Maasroute fase 2 (realisatie).

6. Ten tijde van de begrotingsvoorbereiding 2007 was de onzekerheid over het tijdstip van goedkeuring van de PKB voor Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) dusdanig groot, dat is afgezien van budgettaire bijstellingen op het onderdeel Uitvoeringsorganisatie. Ook voor het deelproject Natuurcompensatie waren de kasritmes van een aantal belangrijke onderdelen onvoldoende uitgekristalliseerd en is om die reden afgezien van voorstellen tot kasritme-aanpassingen. Deze bijstellingen worden thans aangebracht.

Tegenover een overschrijding van € 10 mln. bij Ruimte voor de Rivier, met name de projecten Hondsbroekse Pleij en Zuiderklip, waarbij de uitvoeringskosten zijn overschreden als gevolg van de hogere vastgoed-aankopen, is bij de Maaswerken sprake van lagere uitgaven van € 3 mln. voor diverse kleine projecten.

De hogere realisatie in de ontvangsten betreft Ruimte voor de Rivier en Maaswerken.

De lagere realisatie in de verplichtingen is met name veroorzaakt door Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken (met name de verkoop van het ruilbedrijf te Werkendam, de realisatie van de Zomerbedverdieping te Lith en een bijdrage van de provincie Limburg in de Planvorming).

7. De uitgaven op dit artikel zijn lager als geval van het feit dat een aantal claims voor planschade bij de Westerscheldetunnel nog niet is afgerond, een lagere realisatie bij de Betuweroute (tunnel technische installaties) en minder uitgaven in het kader van Anders betalen voor Mobiliteit. Door afspraken in het Coalitieaccord zijn de activiteiten van het project gewijzigd waardoor de oorspronkelijke planning, de grondslag voor de begroting, is aangepast. Als gevolg van de aanpassingen is een aantal opdrachten aan de markt vertraagd en/of aangepast. Deze verandering van werkzaamheden heeft de lagere realisatie in 2007 veroorzaakt.

8. en 9. De lagere ontvangsten worden voornamelijk veroorzaakt door lagere FES ontvangsten voor verschillende projecten zoals het hoogwaterbeschermingsprogramma en de A2 Maastricht.