

Vergaderjaar 2008–2009

**31 924 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2008**

**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 2008 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 2008 (slotwet) (in € mln.)

	Art.	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen
<b>Stand ontwerpbegroting 2008</b>		<b>7 190,7</b>	<b>7 188,1</b>	<b>6 212,2</b>
<b>Stand 1e suppletore begroting 2008</b>		<b>7 145,2</b>	<b>7 145,2</b>	<b>10 477,3</b>
<b>Stand 2e suppletore begroting 2008</b>		<b>7 306,3</b>	<b>7 306,3</b>	<b>11 299,3</b>
– belangrijkste mutaties Slotwet:				
1. Hoofdwatersystemen	11	– 40,2	– 6,9	– 416,5
2. Hoofdwegennet	12			– 1 091,6
3. Spoorwegen	13	– 116,9	– 8,1	– 1 316,9
4. Regionale, lokale infrastructuur	14	– 53,1		– 136,5
5. Hoofdvaarwegennet	15		– 7,2	– 66,7
6. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	16		19,2	– 287,2
7. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	17		23,6	– 36,2
8. Overige uitgaven en ontvangsten	18	– 18,2		
9. Diversen		– 3,7	– 3,9	– 0,1
<b>Realisatie 2008</b>		<b>7 074,2</b>	<b>7 323,0</b>	<b>7 947,6</b>

### Toelichting

#### 1. Hoofdwatersystemen

De lagere kasuitgaven betreffen vooral subsidies en projecten, waarbij de realisatie afhankelijk is van de lagere overheden (onder andere het project werken voor HHS Delflandse kust).

De lagere verplichtingenrealisatie houdt enerzijds verband met het in overeenstemming brengen van de verplichtingenraming met de uitvoeringsplanning en anderzijds met de lagere gerealiseerde uitgaven (waaronder het Hoogwaterbeschermingsprogramma).

De vertraging bij het project versterking Delflandse kust is er tevens de oorzaak van dat de ontvangsten ten opzichte van de begroting lager zijn. Verder is zowel voor Veiligheid Nederland in Kaart 2 (VNK-2) als de overige aanleg ontvangsten minder aan inkomsten gerealiseerd.

#### 2. Hoofdwegennet

Door vooral vertragingen zijn ten laste van dit artikel minder betalingsverplichtingen vastgelegd dan waarvan in de Najaarsnota werd uitgegaan. Dit heeft zich voorgedaan op de hieronder genoemde projecten. De onderliggende reden is veelal een bijgestelde planning van projecten door onder andere capaciteitsgebrek, regelgeving luchtkwaliteit en juridische procedures.

- Rijksweg 2 Everdingen;
- Rijksweg 2 Oudenrijn–Deil;
- Rijksweg 2 Rondweg Den Bosch;
- Rijksweg 7 Zuidelijke Ringweg Groningen;
- Rijksweg 9 Koedijk–De Stolpen;
- Rijksweg 12 Utrecht West: Woerden–Gouda;

- Rijksweg 73/74 Venlo–Maasbracht;
- 2e Coentunnel;
- Exploitatie Westerscheldetunnel.

### 3. Spoorwegen

Het kasoverschot is voor het grootste deel zichtbaar op het onderdeel Onderhoud en vervanging en wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat voor een aantal onderdelen in 2008 om verschillende redenen nog geen beschikking kon worden afgegeven (Actieplan Groei Spoor, stille treinen, Internet in de trein).

Op het aanlegonderdeel zijn niet alle geraamde uitgaven verricht doordat de voorgenomen maatregelen (Page risicoreductie) niet voldoende uitgewerkt waren om deze daadwerkelijk in uitvoering te nemen. Voorts heeft de Raad van State naar aanleiding van ingediende bezwaren (Sloelijn) geoordeeld dat besluiten van VROM inzake geluidsbelasting niet aan de wettelijke eisen voldoen.

Verder zijn in 2008 de voorbereidingskosten (50% voor rekening van Nederland) voor de IJzeren Rijn niet in rekening gebracht door de Belgische spoorinfrabeheerder. Ook is door ProRail in 2008 geen aanvraag gedaan voor hetgeen in het kader van het Nanovprogramma (Goederenroute Deventer–Elst Twente) tot en met 2008 is verricht.

Het verschil in de ontvangsten wordt veroorzaakt doordat gelden voor de taakstelling EAT(Engineering-, Administratie- en Toezichtkosten) in mindering zijn gebracht op de aan ProRail verleende subsidie. Hier is dus slechts sprake van een gewijzigde boekingsgang.

De lagere verplichtingenrealisatie is veroorzaakt door niet meer in het beheerplan 2008 opgenomen activiteiten (die zijn doorgeschoven naar 2009) en door het niet in 2008 afgeven van een beschikking waarvan de uitgaven in latere jaren plaatsvinden. Tevens is het schatkistbankieren voor de Zuidas in 2008 niet doorgedaan, waardoor ca. € 300 mln. aan betalingsverplichtingen niet behoeften te worden vastgelegd.

Verder kon nog geen beschikking worden afgegeven voor onder meer de volgende aanlegprojecten:

- voor het project sporen in Arnhem kan pas in het voorjaar van 2009 het tracébesluit worden uitgebracht (een groot aantal organisaties hebben een nadere zienswijze ingebracht);
- voor Den Haag Centraal is de beschikkingsaanvraag door ProRail voor NSP Den Haag nog niet ingediend;
- de start van zuidwest/open havenfront en het project Bilthoven (aki veiligheidsknelpunten) zijn vertraagd;
- het stadsgewest Haaglanden/gemeente Den Haag is teruggekomen op haar voornemen om een ondergrondse aanlanding te realiseren als eindhalte voor de Erasmuslijn van RandstadRail (Haags startstation Erasmuslijn).

### 4. Regionale, lokale infrastructuur

Eenzijds zijn op het onderdeel grote regionale/lokale projecten op de projecten Beneluxmetro, Experimenteerfonds, N201 en Randstadrail 1e fase wegens het niet behalen van de afgesproken mijlpalen, lagere uitgaven verricht en anderzijds ten laste van het project Noord-Zuidlijn Noord WTC hogere uitgaven. Dit laatste in verband met een inhaalslag ten opzichte van het jaar 2007.

Het kasoverschot op de Regionale mobiliteitsfondsen is het gevolg van het feit dat de regio's niet voldoende stortingen in de fondsen hebben verricht. Hierdoor heeft VenW ook niet volledig bijgedragen. Tevens zijn de gelden, die ten gevolge van het amendement Cramer

(Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474 A, nr. 8) via de Voorjaarsnota aan de begroting zijn toegevoegd, niet besteed. Deze gelden worden in 2010 via de BDU beschikbaar gesteld.

Voornamelijk als gevolg van negatieve bijstellingen van in voorgaande jaren vastgelegde betalingsverplichtingen, wijkt de realisatie af van de raming zoals opgenomen in de Najaarsnota. Het verplichtingenbudget op dit begrotingsartikel kan hierdoor worden verminderd.

#### *5. Hoofdvaarwegennet*

Het verplichtingenoverschot op dit artikel is zichtbaar op de onderdelen Groot Variabel Onderhoud en het Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen, waar de planning was dat een aantal (deel)projecten al in het verslagjaar zou worden beschikt. Door met name vertragingen is dit niet in alle gevallen gerealiseerd. Het gaat dan voornamelijk om de volgende (deel)projecten:

- Rotterdam–Duitsland (baggeren en oevers);
- Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1 (verbetering tot klasse Va);
- Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen;
- Zuid-Willemsvaart, renovatie middendeel klasse II en
- Negatieve bijstellingen op in voorgaande jaren vastgelegde verplichtingen.

De lagere realisatie op de ontvangsten wordt veroorzaakt doordat in de raming van de VBS-ontvangsten (VerkeersBegeleidingsSysteem) rekening is gehouden met een tariefverhoging die echter niet is geëffectueerd. Verder zijn de bijdragen van derden (onder andere gemeenten en provincie) in de uitvoering van de projecten Maasroute, modernisering fase 1 en Zuid-Willemsvaart, sluizen 4, 5 en 6 lager dan in de begroting voor 2008 werd verwacht. Dit als gevolg van vertraging in de tracéwet-procedure.

#### *6. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer*

De hogere realisatie op de ontvangsten is voor een groot deel het gevolg van een uitvoering van de gemaakte afspraken van de Uitwerkings-overeenkomst (UWO) Landaanwinning artikel 4.7 die wordt gematerialiseerd als bijdrage in de aanleg van openbare infrastructuur op de Maasvlakte II.

De resterende hogere inkomsten betreffen bijdragen van derden (waaronder de Europese Unie) in de kosten van de projecten Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken.

De lagere verplichtingenrealisatie houdt verband met het in overeenstemming brengen van de verplichtingenraming met de uitvoeringsplanning. Dit geldt onder andere voor het realisatieprogramma Maaswerken waar de bijstelling van de planning tot een lagere verplichtingenstand leidt.

#### *7. Megaprojecten Verkeer en Vervoer*

De hogere realisatie op de ontvangsten betreffen niet in de begroting geraamde of hogere bijdragen van derden in kosten die gemaakt zijn voor de HSL en de Betuwelijn.

De lagere realisatie van de verplichtingen betreft een saldo van enerzijds hogere verplichtingen ten behoeve van de Betuweroute en anderzijds minder verplichtingen voor de Realisatie HSL-Zuid.

#### *8. Overige uitgaven en ontvangsten*

In het kader van de financiering van de toezeggingen die VenW heeft gedaan met betrekking tot de nieuwe staatkundige structuur van de drie BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) en logistieke innovatie (in het kader van het dieselakkoord) zijn via de Najaarsnota gelden aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd.  
Naar verwachting zullen deze gelden pas in 2009 tot betaling leiden.