

Vergaderjaar 2004–2005

**30 100 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2004**

**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 2004 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 2004 (slotwet) (in EUR 1 mln.)

	Art.nr.	Uitgaven	Ontvangsten
<b>Stand ontwerpbegroting 2004</b>		<b>5 860,7</b>	<b>5 807,2</b>
<b>Stand 1e suppletore begroting 2004</b>		<b>6 030,4</b>	<b>6 016,7</b>
<b>Stand 2e suppletore begroting 2004</b>		<b>6 385,9</b>	<b>6 372,3</b>
– belangrijkste mutaties Slotwet:			
1. Rijkswegen	01.01	– 138,1	13,6
2. Railwegen	01.02	– 29,3	
3. Regionaal/lokaal	01.03	121,5	6,1
4. Waterkeren	02.01	– 43,8	– 8,1
5. Waterbeheren en vaarwegen	02.02	– 24,4	
6. Betuweroute	03.02		– 5,7
7. HSL	03.03		27,3
8. Regionale mobiliteitsfondsen	04.07	– 11,9	
9. Railinfrabeheer	04.08	9,7	9,7
10. Bijdrage tlv Hoofdstuk XII	05.01		– 9,3
11. Diversen		– 4,5	1,5
Realisatie 2004		6 265,2	6 407,4

### Toelichting

#### 1. Rijkswegen

De onderuitputting op het artikel 01.01 Rijkswegen is ontstaan bij:

- *Aanleg rijkswegen*

De onderuitputting van ca € 69 mln. op het aanleg artikelonderdeel is met name het gevolg van:

- Vertraging in de omzetting van het budget voor de RW 31 Leeuwarden-Drachten naar een beschikbaarheidsvergoeding voor de afgesloten PPS-overeenkomst (ad € 11 mln.).
- Rw1/6/9 Craag benutting: de procedures m.b.t goedkeuring van de Wegaanpassingsbesluiten (WAB's) zijn vertraagd als gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake de luchtproblematiek (ca. € 37 mln.).
- Vertraging bij de bouw van de Verkeerscentrale Rhooen (ca € 5 mln.).
- Vertraging in de voorbereiding van de Spoedwetprojecten (Fileplan ZSM) als gevolg van de uitspraak van de Raad van State (ca € 10 mln.).
- Vertraging bij de aanbesteding van de ombouw aansluiting Leek als gevolg van een te optimistische planning van de provincie Groningen, ontwerpfouten in het bestek en het niet rond zijn van de grondaankoop.

- *Beheer en onderhoud*

De lagere realisatie van ca € 55 mln. wordt veroorzaakt door vertraging in de uitvoering van project Moerdijkbrug, de aanbesteding van de aanleginrichting Texel en een aantal projecten die wel zijn uitge-

voerd, maar waarvan de betaling in 2005 zal plaatsvinden. Daarnaast is een onverwacht aanbestedingsvoordeel opgetreden.

- *Overig*

Het restant van de onderuitputting bij artikel 01.01 Rijkswegen ad € 14 mln. wordt o.a. veroorzaakt binnen:

- het programma Beheer en Onderhoud Rijkswegen: voorbereiding ad € 6 mln. als gevolg van vertragingen in het groenbeheerplannen en bij enkele ICT-gerelateerde projecten;
- het artikelonderdeel basisinformatie ca € 6 mln. doordat uitgaven zijn vertraagd bij de ontwikkeling en vulling van regionale verkeersmodellen en bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

De meerontvangsten houden verband met Beheer en Onderhoud Rijkswegen en hebben betrekking op een aanvullende bijdrage van VROM voor het herstel geluidsscherm Zwijndrecht (€ 3,8 mln.), afwikkeling groot onderhoud A10-west (€ 1 mln.) en meerinkomsten uit schaderijdingen (€ 10,4 mln.).

## **2. Railwegen**

De lagere uitgaven binnen het railwegenprogramma zijn met name ontstaan op:

- *Verkenningen en planstudies* (€ 6,1 mln.)  
Het overschot wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de beschikking voor het project Planning Toedeling Infrastructuur (PTI), slechts gedeeltelijk, voor de eerste fase, is verleend. Besluitvorming over de volgende fase zal naar verwachting pas in 2005 plaatsvinden. Daarnaast is er, als gevolg van het onderzoek door de commissie Brinkman, vertraging opgetreden in de TN/MER Zuidas.
- *Aanleg Railwegen* (€ 12,0 mln.)  
Het overschot betreft met name de BTW. Dit is ontstaan door dat tijdens het opstellen van de Najaarsnota de BTW raming werd gebaseerd op een te hoge uitgavenraming. Te veel toegevoegde BTW zal met het ministerie van Financiën worden verrekend (zie ook de toelichting bij 10.)
- *Beheer en onderhoud* (€ 6,4 mln.)  
Het onderliggende programma is herzien. Als gevolg van het niet slagen van de pilot voor werkzoneschakelaars zijn de betreffende werkzaamheden uitgesteld. Hierdoor is ca. € 25 mln. minder uitgegeven. Vooralnog zijn ook activiteiten in het kader van gehandicaptenvoorzieningen uitgesteld, omdat daar intern Prorail nog geen overeenstemming over was, waardoor een bedrag van ca. € 25 mln. niet werd besteed. Daartegenover staat dat ca. € 45 mln. meer aan groot- en kleinschalig onderhoud is uitgevoerd. Per saldo leidt dit tot een overschot van ca. € 4,5 mln. Het restant van € 1,8 mln. betreft de lagere BTW.

## **3. Regionale en lokale infrastructuur**

Vanwege de voortvarende activiteiten ten behoeve van Randstadrail en de daarmee gerealiseerde mijlpalen hebben in de laatste maanden van 2004 (voorzien) forse betalingen kunnen plaatsvinden.

De meerontvangsten ad € 6,1 mln. betreffen de rentevergoedingen over de betaalde voorschotten aan de provincies en kaderwetgebieden van de gebundelde doeluitkering (GDU) en een terugvordering van de provincie Overijssel (N348)(€ 4,6 mln.) vanwege een te hoog betaald voorschot.

#### 4. Waterkeren

De onderuitputting binnen 02.01 Waterkeren is met name ontstaan bij:

- *Aanleg waterkeren*  
De lagere realisatie op het aanlegartikel van totaal ad € 13,3 mln. wordt veroorzaakt door o.a. vertraging bij het project IJsselmeerdijk (te weinig steenzetters beschikbaar), vertraging van de financiële afhandeling van het deelproject Vossemeerdijk en het niet op tijd ontvangen van verwachte facturen voor onder meer spoorburg Oosterbeek en de eindafrekeningen met betrekking tot het dijkversterkingsproject Alblasserwaard.
- *Beheer en onderhoud waterkeren*  
De lagere realisatie binnen beheer en onderhoud waterkeren ad € 22,5 mln. is een gevolg van:
  - overloop van betalingen inzake suppleties en kades Marken naar 2005;
  - lagere realisatie toetsing waterkeringen, Veiligheidsnormering dijken, B&O Afsluit- en Houtribdijk, omdat de plannen van aanpak nog niet zijn opgemaakt en uitgevoerd aangezien eerst de noodzaak via een geavanceerd toetsspoor moest worden onderbouwd;
  - vertraging van de uitvoering van het project «bestorting Ellewoutsedijk» a.g.v. juridische procedures (verschuiving naar 2005);
  - Vertraging bij suppletiewerkzaamheden. Door één van de inschrijvers is bezwaar aangetekend tegen de aanbestedingsprocedure. In hoger beroep heeft de arbitragecommissie bepaald dat Verkeer en Waterstaat de contracten opnieuw moest aanbesteden en de aangegane contracten moest ontbinden.
- *Maaswerken*  
De lagere realisatie ad € 5,3 mln. wordt voornamelijk veroorzaakt op het onderdeel Zandmaas door vertraging in de grondaankopen, meevallende aanbestedingen archeologisch onderzoek en het niet kunnen realiseren van de uitgaven voor het retentiegebied lateraal Kanaal West door vertraging als gevolg van partiele herziening POL zandmaas.

De lagere ontvangsten worden onder andere veroorzaakt door het achterblijven van de IRMA-subsidie. Daarnaast zijn werkzaamheden vertraagd, waardoor bijdragen vanuit bijvoorbeeld provincies niet zijn ontvangen.

#### 5. Waterbeheren en vaarwegen

De lagere uitgaven zijn met name ontstaan bij:

- *Aanleg Waterbeheren en vaarwegen (€ 8,5 mln.)*  
Op dit onderdeel heeft een (extra) betaling van € 25 mln. aan het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam voor de overname van depotruimte in de Slufter plaatsgevonden (zie brief aan de Kamer d.d. 7 december 2004).  
De lagere realisatie van € 33,5 mln. wordt ondermeer veroorzaakt doordat de betalingen aan Vlaanderen voor investeringen Schelde Radar Keten lager zijn dan gepland, door enerzijds het niet tijdig verrekenen van de Radartoren Oostdijckbank en anderzijds door het niet doorgaan van de V&W bijdrage in de door Vlaanderen geplande en voor 100% voor te financieren projecten. Daarnaast zijn facturen voor de projecten «doorlaatmiddel Veerse Meer», wrakopruiming Westerschelde (afrekening) en «Twenthekanalen» niet ontvangen. Ook heeft er een overloop plaatsgevonden bij het project «Noordzeesluizen» en is een grondaankoop en een gemeentelijke bijdrage dit jaar niet doorgegaan.
- *Watersystemen (€ 8,6 mln.)*  
In 2004 was een subsidiebedrag van €10 mln. beschikbaar voor

projecten bestrijding regionale wateroverlast. Tijdens de uitvoering in 2004 is achteraf gebleken dat het door de subsidieaanvragers aangegeven voorschotritme niet waargemaakt is.

Hieraan liggen twee redenen aan ten grondslag. Ten eerste is er een te optimistische raming opgegeven bij de subsidieaanvraag. Ten tweede dient om in aanmerking te komen voor een voorschot vóór 1 oktober een voortgangsrapportage te worden ingeleverd. Aangezien tevens een jaarrapportage dient te worden gemaakt, is door diverse aanvragers gekozen te wachten met de voorschotaanvraag tot het moment van de jaarrapportage.

- *Overig*

Het restant heeft o.a. betrekking op de verkenningen en planstudies. Dit wordt o.a. veroorzaakt doordat de provincie Groningen declaraties voor een uitgevoerde planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl niet heeft ingediend. Daarnaast is een vertraging opgetreden in de planstudie Twenthekanalen en is een declaratie door België i.v.m. 4e sluis Ternaaien niet ingediend.

## **6. Betuweroute**

De lagere ontvangst is een gevolg van het feit dat de afwikkeling van de bijdrage van de EU voor de onderbouw van de A15 over de jaargrens heen schuift. Deze wordt nu begin 2005 verwacht.

## **7. HSL**

De hogere ontvangsten van de HSL worden met name veroorzaakt doordat EU-middelen eerder zijn ontvangen eerder voorzien.

## **8. Regionale mobiliteitsfondsen**

In 2004 stond ruim € 23,260 mln. beschikbaar voor de stortingen van rijkswege in de regionale mobiliteitsfondsen. Voorwaarde voor een rijksbijdrage is dat de betrokken regionale partijen eerst zelf een bijdrage leveren in een daarvoor opgericht mobiliteitsfonds, waarna het rijk die bijdrage verdubbelt tot een bepaald maximum. Binnen het budget van € 23 mln. is in 2004 € 11,3 mln. betaald aan de regio Knooppunt Arnhem-Nijmegen.

## **9. Railinfrabeheer**

De schatkistleningen die RIB heeft afgesloten bij het ministerie van Financiën lopen via de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het tekort op de uitgaven ad € 9,7 mln. wordt gedekt door even hoge ontvangsten. De verschillen zijn ontstaan doordat Financiën de rente over de schatkistlening over het laatste kwartaal 2003 pas in 2004 in heeft verwerkt.

## **10. Bijdrage t.l.v. Hoofdstuk XII**

De in dit wetsvoorstel opgenomen saldomutatie bestaat enerzijds uit een correctie c.q. terugboeking van ca. € 16,4 mln. aan BTW-gelden naar het ministerie van Financiën.

Anderzijds is in de saldomutatie een overboeking van het kasoverschot van € 7,5 mln. op artikel 12 (HXII) opgenomen. Dit kasoverschot wordt veroorzaakt doordat de aanbestedings-procedure voor de isolatie van de aan te besteden woningen langzamer verloopt dan verwacht alsmede het trager van start gaan van GIS III (fase 3). Verder zijn er minder schadeclaims toegekend en uitbetaald. Met het ministerie van Financiën is overeengekomen dit kasoverschot via uitgavenartikel 19 (Bijdragen aan het Infrastructuurfonds en Brede Doeluitkering) aan het Infrastructuurfonds

toe te voegen, waarna deze weer kunnen worden opgevraagd wanneer deze gelden benodigd zijn.

## **Verplichtingen**

Uit de slotwet blijken enkele grote verplichtingenmutaties. Deze zijn hieronder afzonderlijk van een toelichting voorzien.

### *Railwegen*

De belangrijkste redenen van het overschot van € 1 655 mln. zijn:

- het niet in 2004 aangaan van de verplichting voor Hanzelijn (wordt nu 1e kwartaal 2005) (€ 874 mln.);
- overboeking van de reservering voor het uitvoeringsprogramma geluid emplacements naar art IF 01.02.04 (€ 111 mln.); in de verplichtingenraming 2004 is rekening gehouden dat de verplichting voor geluid in één keer in 2004 zou worden vastgelegd op het aanlegprogramma. Dit is niet gebeurd want geluid is overgeboekt naar 01.02.04 Beheer en Onderhoud. De verplichting voor Beheer en Onderhoud wordt op een geheel andere manier vastgelegd, namelijk jaarlijks waarbij de verplichting wordt vastgelegd in het jaar voorafgaand aan de kasbetaling);
- het niet aangaan van de verplichting voor risicoreservering (€ 707 mln.). Omdat niet precies bekend was wanneer de overboeking naar BR en HSL zou plaatsvinden is de verplichting in één keer in 2004 in de begroting opgenomen. De verplichtingen voor risicoreserve worden, indien nodig, overgeboekt naar BR en HSL.

### *Waterkeren*

De aangegane verplichtingen in 2004 betreffen naast de directe uitvoeringsuitgaven (waaronder verkenningen en planstudies, voorbereidingskosten beheer & onderhoud, voorbereidings- en studiekosten Maaswerken en de PKB Ruimte voor de Rivier)(ca. € 118 mln.) o.a.:

- Verplichtingen t.b.v. het realisatieprogramma Aanleg: verbetering Steenbekledingen in Zeeland (ca. € 23 mln.), Europoortkering (inclusief aflossing renteclaim)(€ 10,5 mln.).
- Verplichtingen t.b.v. het realisatieprogramma Beheer & Onderhoud: Kustsuppleties (ca. € 14 mln.), Onderhoud primaire en niet-primaire waterkeringen (ca. € 7,5 mln.), Zwakker schakels (ca. € 8,5 mln.) en onderhoud Stormvloedkering (ca. € 15 mln.).
- Verplichtingen t.b.v. het programma Ruimte voor de Rivier: grond-aankopen Hondsbroeckse Pleij (ca. € 13 mln.).

### *Betuwroute*

Door verwerking van de meevaller is de verplichtingenstand neerwaarts bijgesteld. De BTW-verplichting is reeds bij het aangaan van de verplichting voor de beschikkingen in eerdere jaren vastgelegd.

### *HSL*

BTW-verplichtingen zijn grotendeels reeds in eerdere jaren meerjarig vastgelegd (€ 88,9 mln.). Daarnaast is als gevolg van voortschrijdend inzicht op basis van de voortgang van de contracten bij de HSL wordt een deel van de verplichtingen op artikelonderdeel 03.03.01 doorgeschoven naar 2005 en 2006.