

Hoofdstuk 4

Financiële uitwerking

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de belangrijkste financieringsbronnen in het ruimtelijk fysieke domein, door een beeld te geven van de gereserveerde middelen voor het bereiken van de beleidsdoelen en het uitvoeren van de maatregelen. Ook wordt ingegaan op de brede doeluitkeringen die door het rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden.

4.2 Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijke domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit het Fonds Economisch Structuurversterking, de Europese Structuurfondsen, bijdragen van derden. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegeneereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

4.2.1 Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Voor de financiering van ruimtelijke investeringen kan onder meer geput worden uit het FES. Dit is een fonds waarbij middelen naar begrotingen van de relevante departementen worden verdeeld. Decentrale overheden kunnen derhalve geen direct beroep doen op dit fonds. Het fonds vindt zijn basis in de FES-wet. Hierin wordt de voeding van het fonds geregeld en aangegeven dat uit dit fonds

uitgaven worden gedaan voor investeringsprojecten van nationaal belang, die de economische structuur versterken.

De FES-wet onderscheidt enkele uitgavencategorieën: verkeer- en vervoerinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen, bodemsanering, stedelijke en ecologische hoofdstructuur, technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur. Dit kabinet heeft besloten de uitgavencategorieën waterbeheer, verduurzaming van de energiehuishouding en ruimtelijke investeringen hieraan toe te voegen. Voor de periode 2008 - 2020 is circa € 1 miljard voor de Nota Ruimte en circa € 6,5 miljard voor de Nota Mobiliteit gereserveerd. Na toekenning van de desbetreffende FES-middelen maakt dat bedrag deel uit van de reguliere begroting van de betrokken departementen.

In het Coalitieakkoord is afgesproken dat de FES-wet wordt gewijzigd. Er is een nieuwe voedings- en uitgavensystematiek geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding). De voeding wordt voor deze kabinetsperiode vastgezet, door deze gelijk te stellen aan de begrote uitgaven uit het FES. Voor de jaren daarna wordt voorgesteld om het FES te voeden met het rendement van de waarde van het aardgasvermogen, volgens de formule: $FES\text{-voeding} = \text{risicovrije reële rente} \times \text{waarde aardgasvermogen} \times \text{een nader te bepalen percentage van maximaal 100\%}$.

Hierdoor wordt (een deel van) het resterende

aardgasvermogen omgezet in een structurele en stabiele reeks aan FES-voeding, waardoor ook na het opdrogen van het aardgasvermogen voeding blijft. Met de waarde van het aardgasvermogen wordt bedoeld de contante waarde van de reeks (te verwachten) aardgasbaten vanaf de inwerkingtreding van de systematiek, nu voorzien in 2012. Het is de bedoeling dat deze systematiek samen met de aangepaste FES-domeinen integraal in één wijziging van de FES-wet worden vastgelegd. Deze wetwijziging wordt momenteel voorbereid (TK, 31200 D, nr. 11).

4.2.2 Europese Structuurfondsen

Op de begroting van de Europese Unie (EU) staat als uitgavencategorie de post Structuurfondsen. Deze fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid en dienen ter versterking van de sociaaleconomische samenhang in de EU. Het gaat hierbij onder andere om: Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO), Europees Sociaal Fonds (ESF), Cohesiefonds. Ten behoeve van investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze fondsen. Deze fondsen moeten een belangrijke bijdrage leveren aan de Lissabonagenda die de EU in 2010 tot de meest concurrerende economie moet maken. Het Europese cohesiebeleid moet hier een bijdrage aan leveren. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentie kracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese

territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU. Nederland komt in aanmerking voor doelstellingen 2 en 3 en ontvangt hiervoor in de periode 2007 - 2013 in totaal € 1.907 miljoen uit het ESF en het EFRO. Daarvan is € 1.660 miljoen voor doelstelling 2 en € 247 miljoen voor doelstelling 3. In het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) is vastgelegd waar Nederland dit geld aan besteedt. Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2 met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve steden en (3) attractieve regio's, relevant. In de periode 2007 - 2013 is € 830 miljoen beschikbaar voor de vier landdelen. Uitgangspunt is dat minimaal 45% wordt besteed aan de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kennis-economie.

Nederland kan ook een beroep doen op middelen voor de realisatie van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN). Dit netwerk wordt van belang geacht voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de Lissabon-doelstellingen. De EU draagt in beperkte mate financieel bij. Voor het Meerjarenprogramma 2007 - 2013 is circa € 8 miljard beschikbaar, terwijl de kosten voor de totstandkoming van alleen al de in 2004 gedefinieerde 30 prioritaire projecten op € 250 miljard zijn geraamd. Vanwege het beperkte budget schenkt de Europese Commissie (EC) bij de verdeling met name aandacht aan kritische grensoverschrijdende trajecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Tevens geeft de EC prioriteit aan de financiering van implementatie het Europese treinbeveiligingssysteem (ERTMS/ETCS) en aan projecten op het gebied van Air Traffic Management (ATM), River Information Services (RIS) en Intelligent Transport Systems (ITS) (wegvervoer). Nederland heeft met name ingezet op het maximaliseren van de subsidie voor de Maasroute, ERTMS implementatie en op het ITS programma EASYWAY. Eind november 2007 heeft de EC voor het project Vaarwegverbetering Maasroute € 81,78 miljoen toegekend. Ook heeft Nederland subsidies gekregen voor diverse ERTMS-projecten (€ 27,2 miljoen), het verhogen van de spanning van een resterend onderdeel van de Betuweroute (€ 19,88 miljoen) en voor EASY WAY (ITS Weg) (bijna € 5 miljoen). Nederland zal bij de EC blijven pleiten voor subsidieverlening

aan de oplossing van niet-prioritaire, nationale knelpunten met een Europese dimensie, zoals de A2 Passage Maastricht. Zodra de realisatie van de A2 start, zal een subsidieaanvraag worden ingediend. In 2004 en 2006 heeft dit project al een TEN-T bijdrage gekregen voor te maken studiekosten.

4.2.3 Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. In hoofdstuk 5 is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

4.2.4 Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd, die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Nota Mobiliteit zijn verschillende maatregelen met budgettaire effecten opgenomen; deze zijn noodzakelijk om de Nota financieel gedekt te krijgen.

Een eerste maatregel is Anders Betalen voor Mobiliteit, waarbij voor het gebruik van het motorvoertuig wordt betaald en niet voor het bezit. Centraal staat: het bezit en niet het gebruik, het verbeteren van de betrouwbaarheid van de weg, het verbeteren van de leefbaarheid, het beperken van de reistijd en daarmee het versterken van de economie. Het kabinet treft alle voorbereidingen om de invoering van een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken mogelijk te maken. In deze kabinetsperiode wordt een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een – binnen het eindbeeld passende – kilometerbeprijzing. Het verwachte effect is dat invoering van prijsbeleid invloed heeft op de vraag naar automobilititeit.

Een andere maatregel is tolheffing op wegenprojecten. Met de invoering van tol wordt beoogd aanvullende inkomsten te genereren om wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) te bekostigen. Tolheffing biedt ook de mogelijkheid inkomsten te genereren waarmee projecten eerder kunnen worden

gerealiseerd (versnellingsprijs). Voor het mogelijk maken van tolheffing op bestaande wegen en de versnellingsprijs is aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit noodzakelijk. De wet ligt ter bespreking voor in de Tweede Kamer. Op dit moment (september 2008) wordt gedacht aan mogelijke tolopbrengsten bij Utrecht (ring Utrecht en driehoek A1/A27/A28), projecten in het noorden van de Randstad, (zoals de A6/A9), de A27 Lunetten - Hooipolder en de A13/A16 Rotterdam¹⁾.

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van publiek-private samenwerking. Met deze maatregelen wordt beoogd allereerst efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals Design, Build, Finance, Maintenance (DBFM)-contracten). Ten tweede wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door gebiedsontwikkeling en de opbrengsten daarvan voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in.

4.3 Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 4.1 een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van VROM, VenW, EZ en LNV. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2009. Voor de begrotingsreeksen van LNV en VROM (bufferzones) geldt dat daarin ook de middelen uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn opgenomen.

4.4 Doeluitkeringen

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, gaat dit MIRT niet in op projecten die door decentrale overheden uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en het ILG

1) Daarnaast worden tolopbrengsten verwacht bij de A12/A15. Deze dienen niet ter financiering van de Nota Mobiliteit.

Artikel	Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VROM (XI)							
2	FES BIRK	101.915	50.967	9.437	17.730	500	0
2	FES Nieuwe Sleutelprojecten	274.528	24.289	1.800	0	0	0
2	Bufferzones (via ILG)	6.099	6.470	6.470	6.469	6.469	6.469
2/ FES	Nota Ruimtebudget (deels FES reservering, deels andere begrotingen)	101.552	152.550	152.550	77.112	177.585	177.585
2	Waddenfonds	33.906	33.905	33.903	33.900	33.900	33.900
4	Saneren van verontreinigde bodems	149.915	143.054	158.231	183.795	183.798	183.798
5	Verminderen van geluidshinder	26.373	25.159	26.786	27.580	27.580	27.580
VenW/IF (XII, A)							
11.02	Hoofdwatersystemen: Beheer en onderhoud	241.259	200.123	218.969	194.290	198.423	223.223
11.03	Hoofdwatersystemen: Aanleg	346.857	466.706	553.895	431.307	321.496	198.534
11.05	Hoofdwatersystemen: Verkenningen en planstudies	17.456	59.662	62.799	62.715	70.923	38.215
12.02	Hoofdwegennet: Beheer en onderhoud	874.113	806.215	816.927	968.896	1.031.990	1.048.828
12.03	Hoofdwegennet: Aanleg en planstudie na tracébesluit	1.142.622	1.152.223	1.001.388	793.698	920.960	432.068
12.04	Hoofdwegennet: Geïntegreerde contractvormen/PPS	294.542	327.253	265.733	252.754	201.595	180.158
12.05	Hoofdwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	92.601	340.103	815.477	190.891	387.037	1.232.121
13.02	Spoorwegen: Onderhoud en vervanging	1.519.691	1.633.831	1.733.104	1.362.550	1.280.119	1.281.669
13.03	Spoorwegen: Aanleg	616.776	668.918	784.114	837.719	590.921	396.912
13.04	Spoorwegen: Geïntegreerde contractvormen/PPS	144.741	138.383	139.271	140.179	141.489	142.776
13.05	Spoorwegen: Verkenningen en planstudies	169.336	300.711	114.610	147.356	312.213	402.231
14.01	Grote Regionale/lokale projecten	195.663	227.838	183.616	245.417	194.942	220.142
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	169.845					
14.03	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn: rijksbijdrage		45.517	94.226	48.561	165.950	160.906
15.02	Hoofdvaarwegennet: Beheer en onderhoud	369.440	497.213	481.560	408.661	410.086	394.282
15.03	Hoofdvaarwegennet: Aanleg en planstudie na tracébesluit	93.539	126.443	101.954	129.488	128.063	68.016
15.05	Hoofdvaarwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	38.945	34.367	98.475	152.588	155.189	141.006
16.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	23.743	31.441	35.930	426.790	405.698	272.301
16.02	Ruimte voor de Rivier	103.453	197.184	285.560	323.005	330.012	309.717
16.03	Maaswerken	36.697	59.480	35.211	41.250	36.834	41.048
17.02	Betuwerroute	181.176	10				
17.03	HSL-Zuid	201.051					
18.03	Intermodaal vervoer	1.126	2.219	5.671	2.646		
EZ (XIII)							
3	Herstructurering oude bedrijventerreinen van nationaal belang	14.854	14.241	15.765	26.771	25.465	25.465
LNV (XIV)							
22.11	Ruimte voor grondgebonden landbouw	18.929	22.816	22.130	25.418	26.170	24.507
22.12	Ruimte niet grondgebonden landbouw	24.187	36.584	18.526	7.100		
23.11	Verwerven EHS	77.540	84.523	88.229	74.198	78.936	86.524
23.12	Inrichten EHS	139.272	131.830	128.675	120.794	129.301	127.244
23.13	Beheren EHS	168.224	168.997	165.913	161.172	167.662	170.710
23.14	Beheer natuur buiten EHS	77.866	71.905	59.466	56.515	52.492	52.850
24.11	Nationale landschappen	19.793	24.671	22.874	22.380	23.371	23.154
24.13	Groen en de stad	87.925	79.503	80.760	50.860	51.310	49.419
24.14	Recreatie	38.573	39.048	38.424	36.160	35.872	34.879
27.11	Reconstructie zandgebieden	50.221	52.073	63.731	44.815	42.015	40.297
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		8.286.344	8.478.425	8.922.160	8.133.530	8.346.366	8.248.534

Tabel 4.1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

worden gefinancierd. Alleen voor het ILG wordt op programmaniveau een nadere toelichting gegeven. De doeluitkeringen worden door het rijk beschikbaar gesteld, maar de decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van hun projecten. Deze projecten zijn niet minder belangrijk, ze hebben immers ook effect op het ruimtelijk fysieke domein. In tabel 4.2 is een overzicht opgenomen van de drie doeluitkeringen. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2009. Tussen de tabellen 4.1 en 4.2 zit overlap voor wat betreft het ILG.

4.4.1 Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV)

Het ISV is een rijkssubsidie om de leefbaarheid van steden te verhogen. Het ISV vloeit voort uit de Wet stedelijke vernieuwing (Wsv), die op 1 januari 2000 in werking is getreden. Voorheen verstrekten VROM, LNV en EZ afzonderlijk van elkaar diverse bijdragen. Sinds 2005 zijn deze geldstromen samengevoegd tot één brede doeluitkering. Het ISV is speciaal ingesteld om door middel van een integrale aanpak de achterstanden in sommige buurten en wijken mee te helpen oplossen, de leefbaarheid te verbeteren en de aantrekkelijkheid van steden te vergroten. Gemeenten kunnen met ISV-geld hun voorzieningen voor wonen, ruimte, milieu (waaronder bodemsanering) én hun economische positie verbeteren. Het budget wordt verstrekt aan provincies en 31 grote(re) steden (G-31). Het ISV kent perioden van 5 jaar. Voor ISV II (2005-2009) is jaarlijks gemiddeld € 330 miljoen beschikbaar en voor ISV III (2010 - 2015) € 215 miljoen.

4.4.2 Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)-financiering van de exploitatie van het

regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Met de BDU wordt een belangrijke verbetering beoogd in de realisering van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau, in samenhang met dat op landelijk niveau. Belangrijk aspect is dat de geldstromen die vanuit het rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden wordt zo de ruimte geboden om prioriteiten te stellen (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt circa € 1.700 à € 1.800 miljoen per jaar.

Momenteel wordt de omvang van de BDU geëvalueerd. De evaluatie wordt in goed overleg met de decentrale overheden uitgevoerd. Er wordt in drie scenario's met oplopende ambitie gekeken naar de hoogte van de BDU. Referentie is het bestaande budget, inclusief onvermijdbare kosten als bijvoorbeeld luchtkwaliteit. In dit nul-scenario wordt eveneens geanalyseerd of de Nota Mobiliteitsafspraken worden gehaald.

4.4.3 Investeringsbudget landelijk Gebied (ILG)

De rijksdoelen, die betrekking hebben op de vitaliteit van het platteland, zijn neergelegd in de Agenda Vitaal Platteland. De concrete uitwerking van deze doelen voor de thema's natuur, landbouw, recreatie, landschap, water, bodem, reconstructie en sociaal economische vitaliteit zijn vastgelegd in het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2007 – 2013 (MJP2). Hierin zijn per operationeel doel de concreet te verrichten prestaties en de daarvoor beschikbare middelen opgenomen. Over die prestaties en middelen zijn afspraken gemaakt met provincies. Zij zijn nu verantwoordelijk voor

de realisatie van de rijksdoelen. Aan het eind van de periode wordt verantwoording afgelegd aan het rijk. De rijksbijdrage (ingebracht in het ILG) bedraagt € 3,2 miljard. Dit wordt verhoogd met bijdragen van EU, provincies en derden.

Artikel	Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VenW (XII)							
39	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	1.850.198	1.871.414	1.963.441	1.835.936	1.811.251	1.818.438
WWI (XVIII)							
1	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)	371.947	341.664	341.664	341.664	341.664	341.664
LNV (XIV)							
divers	Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)	482.262	494.399	498.772	431.173	424.229	414.820
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		2.704.407	2.707.477	2.803.877	2.608.773	2.577.144	2.574.922

Tabel 4.2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)