



Onderwerp
Vaststelling Beleidskader voeding en benutting Infracfonds

Registratienummer
680810
Datum
13 mei 2008
Auteur
A. van Tuijl
Afdeling/Bureau
WVV

Doel van deze notitie:
Vorbereiden van een beleidskader Infracfonds.

Agendapunt
11.b.2

Openbaarheid
Passief openbaar

Portefeuillehouder:
Dijkma, H.

Vergadering Commissie Werk
26 juni 2008

Inleiding:

De Nota Mobiliteit Flevoland is een uitwerking van het Omgevingsplan voor het onderdeel verkeer en vervoer. In de Nota Mobiliteit Flevoland is voor de drie deelgebieden: Noordelijk-, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland aangegeven wat er tot 2020 in deze gebieden moet gebeuren en is er een doorkijk gemaakt naar 2030 toe. Tijdens de algemene beschouwingen in 2006 is besloten dat de extra opbrengst van een verhoging van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting alleen voor grote infrastructurele projecten aangewend mag worden. Het gaat hierbij om grote investeringen die niet te dekken zijn binnen het PMIT. Vanuit de extra verhoging van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting is er in oktober 2007 een "Reserve Infracfonds" ingesteld, waarvoor in 2008 richtlijnen vastgesteld moeten worden die de onttrekking van middelen vanuit dit "Infracfonds" regelen.

Bij de behandeling van het bestedingsvoorstel Infracfonds op 17 april jl. is door Provinciale Staten van Flevoland al ingestemd met het maken van een nader uit te werken beleidskader voor het ingestelde Infracfonds, bestaande uit de volgende uitgavenmogelijkheden:

- a. uitgaven aan in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten cq. capaciteitsprongen op het eigen (vaar)wegennet, van (voor)verkenningfase tot en met realisatiefase
- b. provinciale bijdragen aan in de Nota Mobiliteit Flevoland aangegeven grote rijksinfracprojecten die voor de ontsluiting of ontwikkeling van Flevoland essentieel zijn, voor zover die bijdragen voor agendasetting, (voor)verkenning of realisatie onontkoombaar zijn

Voorliggende discussienota geeft een verdere uitwerking van het reeds voorgestelde kader.

Het probleem:

Afspraken zijn gemaakt met Provinciale Staten, dat er in 2008 een beleidskader wordt vastgesteld voor het Infracfonds, waarin wordt aangegeven hoe de voeding en inzet van het Infracfonds gaat plaatsvinden. Via deze discussienota wordt invulling gegeven aan deze afspraak. Via het vaststellen van een beleidskader kan Provinciale Staten invulling geven aan haar kaderstellende rol, waarbij Gedepu- teerde Staten vooraf, tussentijds en achteraf bij mutaties in het Infracfonds Provinci- ale Staten informeren.

Het speelveld:

Als we beleidskaders laten vaststellen door Provinciale Staten dan moeten we ons realiseren dat er zich omstandigheden voor kunnen doen die er toe leiden dat er

Akkoord:

Portefeuilleh	Afd.hoofd	Medp FIN/P&O
Secretaris	Bureau- hoofd	Prog.manag
Directeur	Beleidsmed.	Overige

snel actie ondernomen moet worden. Hierbij kan dan incidenteel worden afgeweken van de in 2008 vast te stellen beleidskaders. Duidelijk mag zijn dat het afwijken van deze beleidskaders te allen tijde een bevoegdheid is van Provinciale Staten. Voor het overige kan Gedeputeerde Staten binnen de vastgestelde beleidskaders tot uitvoering overgaan, waarbij de regels en voorschriften van de planning- en controlcyclus van toepassing zijn.

Navolgend zijn een aantal discussiepunten benoemd die er bij beantwoording toe leiden dat er een beleidskader geformuleerd wordt. Per discussiepunt worden voorstellen gedaan voor de formulering van het beleidskader. De diverse discussiepunten worden hierna individueel benoemd en toegelicht. Getracht is op hoofdlijnen elk afzonderlijk discussiepunt te benoemen.

Beslispunt 1.

Grote investeringen die gedaan worden buiten de provincie Flevoland en die onontkoombaar en van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van onze provincie zijn in beginsel ook te dekken vanuit het Infracfonds.

1. Voorwaarden waaronder dekking mag plaatsvinden door het Infracfonds.

In de nota mobiliteit Flevoland is een groot aantal projecten benoemd die gerealiseerd moeten worden. De vraag is nu welke grote investeringen en soorten van investeringen in aanmerking komen voor dekking vanuit het Infracfonds.

In het bestedingsvoorstel Infracfonds dat is vastgesteld door Provinciale Staten op 17 april 2008 is een aantal projecten benoemd dat in aanmerking komt voor dekking vanuit het Infracfonds. Als voorbeelden kunnen genoemd worden de N23 en de verdubbeling van de Gooiseweg.

Besloten moet worden of onttrekking van middelen uit het Infracfonds ook mag als het grote investeringen betreft buiten de Provincie Flevoland, zoals een busbaan A1. Als een dergelijke investering die buiten de provincie Flevoland gedaan wordt onontkoombaar en van groot belang is voor de bereikbaarheid van de Provincie Flevoland wordt voorgesteld een dergelijke investering mede te dekken vanuit het Infracfonds.

Beslispunt 2:

Grote investeringen zullen vrijwel altijd hun dekking vinden uit meerdere bronnen, waaronder het Infracfonds. Per investering zal een dekkingsarrangement worden ontwikkeld, waarbij in beginsel steeds eerst zal worden gekeken naar dekking vanuit andere beschikbare bronnen: Rijk, EU, BDU etc.

2. Dekking vanuit het infrafonds in relatie tot de andere bronnen.

Naast de dekking van grote investeringen in de infrastructuur vanuit het Infracfonds zijn er ook nog een aantal andere bronnen die voor dekking kunnen zorgen.

Genoemd kunnen worden:

- Bijdrage Rijk (MIT)
- Bijdrage overige overheden
- Bijdrage derden (voorbeeld: bijdrage van private partijen)
- BDU

Afhankelijk van de specifieke situatie gaat het bij grote investeringen in de infrastructuur steeds vaker om een combinatie van bijdragen vanuit diverse bronnen. Voorgesteld wordt om eerst naar de mogelijkheden van andere bronnen te kijken alvorens tot een besluit tot (co)financiering uit het Infracfonds te komen. Een volgorde van onttrekking vanuit de andere bronnen kan zijn : 1) Rijk 2) Bijdrage overige overheden 3) Bijdrage derden en 4) BDU Afhankelijk van de specifieke situatie kan deze volgorde wijzigen.

Beslispunt 3.

Het Infracfonds wordt ingezet voor de ontwikkeling en realisatie van grote projecten. Daaronder vallen dus niet: structureel onderhoud, exploitatie openbaar vervoer.

3. Reikwijdte Infracfonds

Na realisatie ontstaan er onderhoudskosten voor de infrastructuur die in eigendom komt of is van de Provincie Flevoland. Deze bestaan uit jaarlijkse onderhoudslasten (wegverlichting, bermonderhoud, gladheidbestrijding etc.) en reserveringen vanuit de exploitatie voor niet jaarlijks onderhoud (vervangen deklagen, kunstwerken, wegmarkeringen, etc.). Het gaat hierbij om zowel jaarlijkse en niet jaarlijkse onderhoudslasten bij zowel wegen, vaarwegen en openbaar vervoer. Als het gaat om het onderhoud van provinciale wegen en vaarwegen is het een taak van de provincie om deze goed te onderhouden. Ofschoon de exacte toekomstige omvang van het extra onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen tengevolge van de uitbreidingen nog niet bekend is, gaat het om een substantieel bedrag. Gelet op het feit dat de reserve Infracfonds is ingesteld met als doel om grote investeringen te kunnen realiseren, is het niet aan de orde om structurele jaarlijkse uitgaven of niet jaarlijks onderhoud voor wegen en vaarwegen te dekken vanuit het infracfonds. Deze structurele onderhoudslasten (jaarlijks en niet jaarlijks onderhoud) zullen gefaseerd moeten worden ingepast in de provinciale begroting. Ook ligt het gezien het instellingsdoel niet voor de hand dat de exploitatie van het openbaar vervoer vanuit het Infracfonds kan worden betaald.

Beslispunt 4.

Het infracfonds kan worden benut om grote investeringen in de infrastructuur in uitzonderingssituaties voor te financieren.

4. Voorfinanciering vanuit het infracfonds.

Soms is het gewenst projecten eerder te realiseren dan via het normale toereikende financiële kader mogelijk is. Het Infracfonds kan in uitzonderingssituatie bij uitstek geschikt zijn, zowel extra rentelasten als extra beheerslasten die met een vervroeging samenhangen, voor te financieren. Telkens zal via een apart voorstel aan Provinciale staten besluitvorming hierover plaatsvinden.

Beslispunt 5:

Het Infracfonds in beginsel open houden voor andere voedingen dan alleen de extra opbrengst van de verhoging van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting.

5. Voeding met betrekking tot het Infracfonds.

Er is afgesproken dat de voeding van het Infracfonds gebeurt via een extra verhoging van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Uitgaande van de afgesproken gefaseerde extra verhoging van de opcenten wordt tot 2020 circa € 40,0 mio toegevoegd aan het Infracfonds.

Naast de voeding vanuit de afgesproken extra verhoging van de opcenten van de motorrijtuigenbelasting zou de discussie gevoerd kunnen worden om het Infracfonds nog extra te voeden met een overschot vanuit bijvoorbeeld de rekeningresultaten, en eventuele andere bronnen als dit noodzakelijk is gelet op de benodigde dekkingsmiddelen om grote investeringen in de infrastructuur te realiseren.

Rol van onze provincie:

Onze Provincie heeft in nauwe samenwerking met de zes gemeenten in de provincie Flevoland en Rijkswaterstaat via vaststelling van de Nota Mobiliteit Flevoland ons beleidskader vastgesteld. Deze

Nota Mobiliteit Flevoland is de basis van waaruit wij onze concrete verkeersprojecten en activiteiten zullen programmeren in het uitvoeringsprogramma PMIT (Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Het Infracfonds is een op initiatief van Provinciale Staten door ons ingestelde reserve die kan worden ingezet om toekomstige grote investeringen in het kader van de infrastructuur mogelijk te maken.

Politieke context:

Het is de rol van Provinciale Staten om het beleidskader aan te geven voor de voeding en benutting van het Infracfonds. Door het formuleren van spelregels worden door Provinciale Staten de kaders aangegeven waarbinnen Gedeputeerde Staten uitwerking kunnen geven aan de voeding en inzet van het Infracfonds.

Het vervolg:

Aan de hand van een presentatie zal deze discussienota in de Commissie Werk van 26 juni a.s. nog nader worden toegelicht en vervolgens onderwerp van discussie zijn. Het advies van de Commissie Werk zal input zijn voor een concept Spelregelkader Infracfonds dat zal worden voorgelegd aan de Commissie Werk van 11 september 2008. Hierbij zal ook het bredere financiële kader aangegeven worden. Vaststelling kan dan in de statenvergadering van 2 oktober 2008 plaatsvinden. Verder wordt voorgesteld om in het najaar van 2008 een discussienota te agenderen, waarin de problematiek van de structurele dekking van het beheer en onderhoud van infrastructuur in provinciaal eigendom aan de orde komt.

Verder informatie:

Voorgesteld wordt de planning en verantwoording door Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten over voeding en benutting van het Infracfonds te laten verlopen via de reguliere planning- en controledocumenten, zoals de programmabegroting, de voor- en najaarsnota en de programmaverantwoording.

Discussiepunten:

Samengevat zijn de volgende discussiepunten benoemd:

1. Grote investeringen die gedaan worden buiten de provincie Flevoland en die onontkoombaar en van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van onze provincie zijn in beginsel ook te dekken vanuit het Infracfonds.
2. Grote investeringen zullen vrijwel altijd hun dekking vinden uit meerdere bronnen, waaronder het Infracfonds. Per investering zal een dekkingsarrangement worden ontwikkeld, waarbij in beginsel steeds eerst zal worden gekeken naar dekking vanuit andere beschikbare bronnen: Rijk, EU, BDU etc.
3. Het Infracfonds wordt ingezet voor de ontwikkeling en realisatie van grote projecten. Daaronder vallen dus niet: structureel onderhoud, exploitatie openbaar vervoer etc.
4. Het Infracfonds kan worden benut om grote investeringen in de infrastructuur in uitzonderingssituaties voor te financieren.
5. Het Infracfonds in beginsel open houden voor andere voedingen dan alleen de extra opbrengst van de verhoging van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting.