

Bijlage III

Beheerskader spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur

1.1 Inleiding

In het kader van de Agenda van Brabant en het nieuwe bestuursakkoord is binnen het domein 'De bereikbare regio' maximaal € 750 mln. beschikbaar gesteld voor het spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur. Het fonds is bestemd voor:

1. Noordoostcorridor (incl. Grote ruit rond Eindhoven – Helmond);
 - * Capaciteitsvergroting N279 Veghel- Asten;
 - * Nieuwe Oost-West Verbinding;
2. N69: verbinding Eindhoven-Valkenswaard-België;
3. Verbreding noordelijk deel van de N279 ('s-Hertogenbosch-Veghel).

In deze notitie wordt een éénduidig beheerskader ten behoeve van de aanwending van het fonds geschetst. De doelstelling van deze notitie is het bieden van een aantal instrumenten om een integrale afweging van projecten mogelijk te maken en te borgen dat het maximumbedrag van het fonds niet wordt overschreden.

In het beheerskader zijn de financiële bandbreedten van de genoemde projecten opgenomen. Daarnaast is een aantal spelregels geformuleerd ten behoeve van de aanwending van het fonds. De bijlagen bevatten een aantal afspraken die meer technisch van aard zijn. Deze vormen tevens een leidraad voor de werkwijze van de ambtelijke organisatie.

De definitieve vaststelling van de projecten en de votering van het investeringskrediet door PS vindt separaat (per project) plaats uiterlijk bij de vaststelling van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP), een en ander onder verwijzing naar de gevolgen voor de overige projecten. In paragraaf 1.2.1 wordt hierop verder ingegaan.

1.2 Budgettaire kaders en spelregels

Voor het fonds gelden de volgende uitgangspunten¹:

- Provinciale Staten stellen separaat (per project) de definitieve uitvoeringsvariant en bijbehorend krediet vast, uiterlijk bij de vaststelling van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP), op basis van een integrale afweging.
 - Financiële afweging: De verschillende varianten van de genoemde projecten dienen op een dusdanige wijze te worden afgewogen, dat het totale beschikbare bedrag van € 750 mln. niet wordt overschreden;
 - Inhoudelijke afweging: Deze afweging richt zich op de ernst van de knelpunten en scenario's van oplossend vermogen met bijbehorende kosten;
- Bij ieder GS/PS besluit over de genoemde projecten wordt inzicht gegeven in de (financiële) stand van zaken van het fonds in relatie tot de projecten. In bijlage 3 zijn de afweegmomenten door GS en PS per project weergegeven.
- 4% van de totale omvang van het fonds, zijnde € 30 mln. wordt aangewend ter dekking van provinciale apparaatskosten, die gemaakt worden in het kader van de genoemde projecten. Deze zijn gedekt voor een periode van 8 jaar;
- Toekomstig beheer en onderhoud worden gedekt binnen de bestaande begroting;
- Geen bestuurlijke verplichtingen vóór de definitieve vaststelling van de uitvoeringsvariant door PS;

¹ In bijlage 1 zijn de technische uitgangspunten m.b.t. de financiering van het fonds opgenomen.

- De definitieve uitvoeringsvariant is mede afhankelijk van de uiteindelijke cofinanciering;
- Bij ieder GS/PS besluit over de genoemde projecten wordt inzicht gegeven in de totale stand van zaken van het fonds in relatie tot de voortgang van de projecten;
- Middels de reguliere P&C cyclus wordt verantwoording afgelegd aan GS en PS.

In de volgende paragrafen worden deze uitgangspunten nader toegelicht.

1.2.1 Statenbesluit definitieve uitvoeringsvariant bij PIP

Bij infrastructurele projecten wordt er onderscheid gemaakt in de verkenning-, planuitwerking- en realisatiefase. Aan het einde van de planuitwerkingsfase wordt het definitieve Provinciale InpassingsPlan door PS vastgesteld. Daarmee is de keuze van de voorkeursvariant definitief, en stelt PS de definitieve bijdrage uit het fonds vast. In het PS voorstel dient in beeld gebracht te worden wat de consequenties van het voorstel zijn voor de andere uit het fonds te financieren projecten. In bijlage 2 is beschreven aan welke eisen het statenvoorstel dient te voldoen.

1.2.2 Financiële afweging

De verschillende varianten van de genoemde projecten dienen op een dusdanige wijze te worden afgewogen, dat het totale beschikbare bedrag van € 750 mln. niet wordt overschreden. In onderstaande tabel zijn de projectramingen en de dekking aangegeven op basis van de op dit moment bekende gegevens.

Tabel financiële bandbreedten (* € 1 mln.)

Project	Dekking		Bandbreedten totale kosten project
	Provinciaal aandeel	Aandeel derden	
Noordoostcorridor: (Inc. Grote ruit rond Eindhoven – Helmond) - Capaciteitsvergroting N279 Veghel- Asten; - Nieuwe Oost-West Verbinding)	450	Rijk: 259 SRE: 112,5 Gemeenten en derden: PM	815- 1.300 + PM
N69: verbinding Eindhoven-Valkenswaard-België	84	Rijk: 70 Gemeenten en derden: PM	220-250
Verbreiding noordelijk deel N279 ('s-Hertogenbosch-Veghel)	186	Rijk: PM Gemeenten en derden: PM	120-300
Provinciale apparaatskosten	30	nvt	30
Totaal benodigd budget	max. 750	441,50 + PM	1.185-1.880 + PM

Toelichting bij de tabel:

Gegeven de gemaximeerde financiële ruimte van € 750 mln. en de beperkte financiële flexibiliteit, hebben de kosten van de variantkeuze bij het ene project directe invloed op de nog resterende financiële ruimte ten behoeve van de variantkeuze bij het andere project. Dit werkt als communicerende vaten. In principe zijn alle variantkeuzes mogelijk zolang het maximumbedrag van € 750 mln. niet wordt overschreden.

- Ten aanzien van de Noordoostcorridor is een benodigde onttrekking uit het fonds van € 450 mln. opgenomen. Samen met de bijdrage van het Rijk ad. € 259 mln. en het SRE ad. € 112,5 mln. is dit voldoende om de minimale variant te realiseren (totale kosten € 815 mln.).
- Ten aanzien van de N69 is een benodigde onttrekking van € 84 mln. opgenomen. Dit is inclusief gebiedsimpuls-maatregelen. Dit is maximaal 10% van de geraamde bijdrage voor infrastructuur en mitigerende maatregelen, in dit geval 10% van € 140 mln. Om de minimale variant te realiseren is er een cofinancierings-aandeel van minimaal € 66 mln. nodig. Deze gebiedsimpuls is bij de andere twee projecten niet meegenomen in de bepaling van de bandbreedte van de kosten. Deze kosten zullen binnen het fonds of andere bestaande middelen opgevangen moeten worden.
- Ten aanzien van de N279 is een bedrag van € 186 mln. opgenomen.

1.2.3 Apparaatskosten

Van de totale omvang van het fonds wordt 4%, zijnde € 30 mln. aangewend ter dekking van provinciale apparaatskosten, die gemaakt worden in het kader van de genoemde projecten. Deze zijn gedekt voor een periode van 8 jaar.

Wanneer de formatie voor een langere periode dan 8 jaar nodig is, dient hiervoor aanvullende dekking gezocht te worden. Een en ander kan leiden tot herprioritering binnen het fonds.

1.2.4 Onderhoudskosten

Het uitgangspunt is dat toekomstig beheer en onderhoud wordt gefinancierd uit de bestaande begroting.

Onderhoud betreft enerzijds operationeel onderhoud en beheer (bv. maaiwerkzaamheden en gladheidbestrijding), gefinancierd met exploitatiemiddelen (de onderhoudsbegroting), en anderzijds vervangingsinvesteringen (bv. een nieuwe asfaltlaag of vervanging van een viaduct), gefinancierd met investeringsmiddelen.

De kosten van het operationeel onderhoud en beheer zijn in grote mate afhankelijk van de te kiezen varianten. Wanneer wordt gekozen voor sobere varianten (zonder tunnels) kunnen de toekomstige kosten naar verwachting worden opgevangen binnen de bestaande onderhoudsbegroting. Op dit moment wordt er een visie op de onderhoudsbegroting ontwikkeld, waarin standaardnormen voor onderhoud worden bepaald. In dit kader zal worden gezien of er lagere onderhoudsnormen gehanteerd kunnen worden, waardoor er financiële ruimte ontstaat. Wanneer er voor meer complexe varianten gekozen wordt, zullen de bestaande onderhoudsmiddelen niet toereikend zijn en zal er binnen het fonds of de totale begroting van mobiliteit herprioritering moeten plaatsvinden (oud voor nieuw).

Ten aanzien van vervangingsinvesteringen geldt dat deze – middels herprioritering - opgevangen dienen te worden binnen de bestaande investeringsmiddelen provinciale wegen. Ook hiervoor geldt dat de kosten afhankelijk zijn van de te kiezen varianten. Meer complexe en duurdere varianten leiden tot een hoge druk op de investeringsmiddelen.

Bij de vaststelling van de definitieve uitvoeringsvariant door PS wordt tevens een besluit genomen over de hoogte en dekking van de onderhoudskosten ten laste van bestaande middelen.

Er geldt een maximale inspanningsverplichting voor het verkrijgen van een vergoeding voor het onderhoud vanuit de regio.

1.2.5 Het aangaan van verplichtingen en cofinanciering

- Tot het moment van de definitieve vaststelling van het PIP door PS en de vaststelling van de definitieve bijdrage uit het fonds worden er geen (bestuurlijke) verplichtingen aangegaan voor vervolgfases van het betreffende project. Dit betekent dat bij het aangaan van intentieverklaringen/convenanten altijd een duidelijk voorbehoud met betrekking tot definitieve besluitvorming door PS (m.b.t. het PIP) en de beschikbaarheid van financiële middelen wordt opgenomen, en wordt vermeld dat hieraan geen rechten ontleend kunnen worden. PS behouden hiermee het recht uiteindelijk voor een andere variant te kiezen.
- Er geldt een maximale inspanningsverplichting ten aanzien van het verkrijgen van een cofinanciering. Eventuele cofinanciering wordt verrekend met de bijdrage uit het fonds. De financiële ruimte die hierdoor ontstaat wordt binnen het fonds integraal afgewogen.
- Op het moment van de vaststelling van het PIP dient het cofinancierings-aandeel van derden 'hard' vastgelegd te zijn.
- De uitvoeringsvariant is mede afhankelijk van het uiteindelijke cofinancierings-aandeel.

1.2.6 Jaarlijkse voortgang en monitoring fonds

- Bij ieder GS/PS besluit over de genoemde projecten wordt inzicht gegeven in de (financiële) stand van zaken van het fonds door middel van de bovenstaande tabel.
- Wanneer er binnen het fonds financiële ruimte ontstaat doordat een bepaald project niet doorgaat of voordelig uitvalt (aanbestedingsvoordelen of aanvullende cofinancierings-bijdragen) kunnen aan GS/PS alternatieve bestedingsvoorstellen worden gedaan voor vergelijkbare projecten.
- De periodieke rapportages aan GS/PS over de genoemde projecten worden meegenomen binnen de reguliere P&C cyclus middels een vast (nader te ontwikkelen) format.

Bijlage 1 Uitgangspunten financiering

Investeringskrediet

- Het door PS vastgestelde investeringskrediet is maximaal € 750 mln. en als zodanig beschikbaar voor het doen van investeringen;
- Dit krediet wordt niet geïndexeerd, inflatie moet worden opgevangen binnen de € 750 mln. Eventuele (aanbestedings)voordelen komen ten gunste van het krediet;
- Aan het investeringskrediet wordt geen rente toegevoegd;
- Ten laste van het investeringskrediet van € 750 mln. mogen zowel provinciale investeringen als bijdragen in investeringen van derden worden gebracht;
- Aanpassingen in de investeringsplanning (verschuivingen tussen jaarschijven kunnen niet leiden tot een aanpassing (ophoging/verlaging) van het investeringskrediet van € 750 mln;
- Overprogrammering binnen dit investeringskrediet is niet toegestaan. Met andere woorden er mogen niet meer dan € 750 mln. aan harde verplichtingen worden aangegaan.

Financiering

- Om het investeringskrediet te financieren is de reserve spaar- en investeringsfonds provinciale Wegeninfrastructuur ingesteld;
- De reserve wordt gevoed door 15 jaarlijkse stortingen van € 50 mln. (2012 tot en met 2025), totaal € 750 mln;
- De financiële consequenties van de investeringen (uitgaven à fonds perdu) worden onttrokken aan de reserve;
- Zowel provinciale investeringen als bijdragen in investeringen door derden worden direct ten laste van de reserve gebracht (à fonds perdu);
- Indien er tussentijds een tijdelijk tekort binnen de reserve ontstaat, doordat de bestedingen niet parallel lopen met de voeding van het fonds, wordt er tijdelijk voorgefinancierd uit de algemene reserve;
- Een goede monitoring van de bestedingsplanning en rente-effecten is van belang voor de uitvoering van het treasurybeheer. De verrekening van eventuele rente-effecten wordt conform bestaand beleid opgevangen binnen de totale financieringsfunctie (het totale financieringsresultaat).

Uitgangspunten derde nota kapitaaldienst en BBV

- Investerings met een maatschappelijk nut, maar geen economisch nut (met name wegen) worden bij voorkeur niet geactiveerd. Dit is echter wel toegestaan, met de bedoeling dat op deze activa op zo kort mogelijke termijn wordt afgeschreven;
- In situaties waarbij kapitaalsuitgaven niet (volledig) worden geactiveerd en zodoende ineens ten laste van de exploitatie worden gebracht kan hiertoe een reserve opgebouwd/ gespaard worden om vervolgens de kapitaaluitgaaf ineens bij de resultaatbestemming te dekken middels een onttrekking aan de reserve. Deze vorm van activeren is alleen toegestaan voor investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut.

Bijlage 2 Inhoud Statenbesluit definitieve uitvoeringsvariant bij PIP

Bij infrastructurele projecten wordt er onderscheid gemaakt in de verkenning-, planuitwerking- en realisatiefase. Aan het einde van de planuitwerkingsfase wordt per project het definitieve provinciale inpassingsplan door PS vastgesteld. Met dit besluit geven PS definitief een formeel 'GO' voor het project.

Bij dit besluit dient een totaalbeeld te worden gegeven van de (financiële) effecten op alle projecten die gefinancierd moeten worden uit het fonds.

Het statenvoorstel bevat onder meer de volgende componenten.

- Inhoudelijke afweging variantkeuzes van de projecten die gefinancierd worden uit het fonds. Deze afweging dient zich te richten op de vergelijking van de ernst van de knelpunten en scenario's van oplossend vermogen met bijbehorende kosten;
- Welk financieel beslag legt de voorkeursvariant op het fonds;
- Biedt de gekozen variant voldoende ruimte om voor de overige projecten ten minste de minimumvariant te kunnen realiseren. Dit moet expliciet in beeld worden gebracht.
- Schriftelijke vastlegging cofinancieringsaandeel partners.

Inhoudelijke en financiële onderbouwing op projectniveau

- Inhoudelijke afweging varianten (kwaliteit/ effectiviteit) op projectniveau;
- Gewenste omgevingskwaliteiten en scope;
- Uitwerking tijdsplanning en mijlpalen project (inclusief bestedingsprognose);
- Deugdelijke financiële onderbouwing met o.a. de volgende componenten:
 - Voorbereidingskosten;
 - Grondverwerving;
 - Uitvoeringskosten;
 - Apparaatskosten.
- Bij de vaststelling van de definitieve uitvoeringsvariant door PS wordt tevens een besluit genomen over de hoogte en dekking van de onderhoudskosten ten laste van bestaande middelen. Hierbij wordt tevens het aandeel van derden in beeld gebracht.
- Uitwerken globale risico-analyse. Eventuele risico's dienen binnen het project financieel afgedekt en opgevangen te worden;
- Indien een project bestaat uit deelprojecten, zullen ook deze moeten worden gespecificeerd, en zullen de budgetten per deelproject in beeld moeten worden gebracht;
- De keuze voor het soort contract en de financieringsvariant dient onderbouwd en afgewogen te worden (Bijvoorbeeld de keuze voor een Publiek Private Samenwerking of een innovatief Design Built Finance Maintenance contract);
- In het geval van een provinciale bijdrage aan een investering door een derde worden de vigerende verordeningen en nadere regels gevolgd.

Bijlage 3 Indicatieve planning projecten inclusief afweegmomenten GS en PS

NoordOostcorridor

2011

- 30 juni PS besluit: Besluit structuurvisie deel D
'Brainport Oost', waarin de tracézone (zoekgebied) voor de NoordOostcorridor wordt vastgelegd
- Najaar Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur voor Ruimte en Transport (BO MIRT): Bespreken concept `businesscase Brainport Oost

2012

- Maart Stuurgroep: Ondertekening convenant Alternatieven , doelen en afwegingskader voor Notitie Reikwijdte en Detailniveau fase (NRD)
- Najaar BO MIRT: Bespreking definitieve businesscase Brainport Oost
- December Stuurgroep: voorbereiden advies GS Notitie NRD en ondertekening convenant

2013

- Januari GS besluitvorming (**afweegmoment GS**): Vaststellen NRD
- Februari Statencommissie: Vrijgeven NRD voor inspraak
- Mei GS besluitvorming (**afweegmoment GS**) NRD (na inspraak)

2014

- Begin GS besluitvorming (**afweegmoment GS**): vaststellen ontwerp Provinciaal InpassingsPlan (PIP)
- Begin Statencommissie: Vrijgeven ontwerp Inpassingsplan(nen) voor inspraak
- Najaar GS besluitvorming (**afweegmoment GS**): Vaststelling PIP
- Najaar PS besluitvorming (**afweegmoment PS/definitief besluit door PS**): Vaststelling PIP

N69: verbinding Eindhoven-Valkenswaard- België

2011/2012

PlanMER en Structuurvisie

- 17 juni Keuze voorkeursalternatief door Bestuurlijk Overleg Grenscorridor
- 28 juni Ontwerp Structuurvisie (SV) en Plan MilieuEffectenRapportage (MER) gereed
- 4 juli Bespreken dossier t.b.v. vrijgave Ontwerp structuurvisie (SV) en PlanMER in beleidsoverleggen
- 12 juli GS besluit **(afweegmoment GS)**: vrijgeven SV en Plan MER voor inspraak
- 20 juli – 5 oktober Inspraakperiode
- september Informatiebijeenkomst voor commissies MF, EH en ROW
- 9 september Behandeling door commissies
- Oktober –dec. Opstellen Nota van Reacties (incl. advies cie MER)
- Voorjaar 2012 Bespreken Nota van Reacties in cie's en Besluitvorming SV door PS **(afweegmoment PS)**

2012

Gebiedsakkoord Gebiedsopgave Grenscorridor

- Voorjaar GS besluit **(afweegmoment GS)**: Bespreking eindconcept Gebiedsakkoord door GS
- Voorjaar Bespreking in commissies t.b.v. advies
- Medio Vrijgave eindconcept Gebiedsakkoord door GS ter besluitvorming door PS **(afweegmoment GS)**
- Medio Bespreking commissies
- Medio Besluitvorming door PS **(afweegmoment PS)**

2012

ProjectMER en Provinciaal InpassingsPlan

- Voorjaar Opstellen Notitie Reikwijdte &Detailniveau (NRD) project-MER
- Voorjaar Vrijgave GS t.b.v. advies commissies
- Voorjaar Bespreking in statencommissie(s) om in te stemmen met de vrijgave voor inspraak
- Medio Vrijgave NRD voor inspraak door GS **(afweegmoment GS)**
- Medio Inspraakperiode
- Najaar Opstellen Nota van Reacties (incl. advies cie MER)
- Eind Vaststelling Nota van Reacties door GS **(afweegmoment GS)**

- Eind **GS)** en informeren cie's
Start onderzoeken projectMER en opstellen projectMER

2013

ProjectMER en Provinciaal InpassingsPlan

- Medio Tracékeuze
- Zomer Opstellen Ontwerp PIP
- Najaar GS besluit (**afweegmoment GS**): vaststelling projectMER, tracékeuze en vrijgave ontwerp Provinciaal InpassingsPlan (PIP) en informeren commissies
- Najaar Vrijgave ontwerp PIP en projectMER voor inspraak/ter inzagelegging
- Najaar Inspraak procedure, horen gemeenten en achterbannen overige samenwerkende partners
- Eind Opstellen Nota van Reacties (incl. advies Cie MER)

2014

ProjectMER en Provinciaal InpassingsPlan

- Voorjaar Bespreken Nota van Reacties en PIP in GS, cie's en Besluitvorming door PS (**afweegmoment GS en PS/definitief besluit door GS en PS**)
- Najaar Beroepstermijn Raad van State (beslissing binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn i.v.m. het feit dat het PIP valt onder de Crisis en Herstelwet)

Verbreiding noordelijk deel van de N279 ('s-Hertogenbosch-Veghel)

2011

- 7 juli Bespreking in de stuurgroep N279 van de studie door Royal Haskoning naar de aansluitingen A2 en A50
- Eind juli/augustus GS besluit (**afweegmoment GS**) met voorstel overname advies stuurgroep en mogelijke uitkomst tot aanpassing PIP (Provinciaal InpassingsPlan) en MER (MilieuEffectenRapportage)
- Augustus/november Ambtelijke aanpassing PIP en MER
- Najaar 2011 Overleg met het Rijk in het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur voor Ruimte en Transport (BO MIRT)
- December 2011 GS besluit (**afweegmoment GS**) concept MER tot vrijgave en GS besluit aangepast voorontwerp PIP

2012

- Februari Bespreking in statencommissie(s) om in te stemmen met de vrijgave van het voorontwerp PIP en concept MER
- Februari Ter visie legging van het voorontwerp PIP inclusief MER (MER)
- Voorjaar 2012 Horen van de gemeenteraden
- Medio 2012 GS besluit (**afweegmoment GS**) ontwerp PIP (Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4)
- Na besluit door GS Ter visie legging voor inspraak ten behoeve van de vaststellingsprocedure
- Najaar 2012 Verwerking inspraak en opnieuw naar GS (**afweegmoment GS**)
- Eind 2012 Behandeling ontwerp PIP in de statencommissies

2013

- Januari 2013 PIP besluitvorming door PS (**afweegmoment PS/ definitief besluit door PS**)

- Medio 2013 Beroepstermijn Raad van State (beslissing binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn ivm het feit dat het PIP valt onder de Crisis en Herstelwet)

Bijlage 4 Indicatief verloop bestedingen ten laste van de reserve spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur (à fonds perdu)

Jaar	Stand per 1/1	Voeding	Geplande investeringen	Stand 31/12
2011	0	0	2.000.000	-2.000.000
2012	-2.000.000	50.000.000	21.200.000	26.800.000
2013	26.800.000	50.000.000	34.200.000	42.600.000
2014	42.600.000	50.000.000	119.640.000	-27.040.000
2015	-27.040.000	50.000.000	122.080.000	-99.120.000
2016	-99.120.000	50.000.000	62.140.000	-111.260.000
2017	-111.260.000	50.000.000	44.400.000	-105.660.000
2018	-105.660.000	50.000.000	114.660.000	-170.320.000
2019	-170.320.000	50.000.000	79.680.000	-200.000.000
2020	-200.000.000	50.000.000	74.000.000	-224.000.000
2021	-224.000.000	50.000.000	45.000.000	-219.000.000
2021	-219.000.000	50.000.000	31.000.000	-200.000.000
2022	-200.000.000	50.000.000		-150.000.000
2023	-150.000.000	50.000.000		-100.000.000
2024	-100.000.000	50.000.000		-50.000.000
2025	-50.000.000	50.000.000		0
	0			
		750.000.000	750.000.000	

- Bovenstaande tabel is gebaseerd op indicatieve cijfers (opgave door E&M).
- Indien in enig jaar de bestedingen hoger zijn dan de voeding van het fonds, en er een tijdelijk tekort ontstaat, zal dit tekort tijdelijk worden aangevuld uit de algemene reserve (voorfinanciering).
- Eventuele rente-effecten worden conform bestaand beleid opgevangen binnen de totale financieringsfunctie.