

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL	2
	Wetsartikel 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
B.	ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING	3
C.	TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL	32
	1. Uitgaven en verplichtingen	32
	2. Ontvangsten	132
D.	BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING	147
Bijlage 1	Projectoverzichten	148
Bijlage 2	Economische en functionele classificatie	173

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL

Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 vast te stellen. Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2001. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2001.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 2001 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in de onderdelen B en C van deze memorie van toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

B. ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING

1.	VOORWOORD	4
2.	ALGEMEEN	4
2.1	Doelstelling	4
2.2	Reikwijdte	4
2.3	Voeding	5
3.	ACTUELE ONTWIKKELINGEN	5
3.1	De belangrijkste budgetveranderingen	5
3.2	Budgettair kader	7
3.3	Publiek-Private Samenwerking	8
3.4	Implementatie van de beleidslijn	9
3.4.1	Droge infrastructuur	9
3.4.2	Natte infrastructuur	17
3.4.3	Megaprojecten	20
4.	BEDRIJFSVOERING	21
4.1	De beheersing van infrastructuurprogramma's	21
4.2	De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat	22
4.2.1	Rijkswaterstaat	22
4.2.2	Overige uitvoeringsorganisaties	28
5.	AFKORTINGENLIJST	30

1. VOORWOORD

Ook dit jaar verschijnt, conform de wettelijke eisen, de begroting van het Infrastructuurfonds. Deze begroting heeft het karakter van een produktbegroting: de projecten staan centraal, uitvoeringsuitgaven worden zoveel mogelijk naar de projecten toegerekend. In de begroting zijn overzichten opgenomen van verkenningen, planstudie- en realisatieprogramma's. Nadere informatie per project kan vervolgens aangetroffen worden in de dit jaar voor het eerst te verschijnen projectenboek. Het projectenboek sluit, uiteraard, cijfermatig aan op deze begroting.

2. ALGEMEEN

2.1 Doelstelling

In de wet op het Infrastructuurfonds staan twee doelstellingen van het Infrastructuurfonds voorop:

- het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten;
- het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

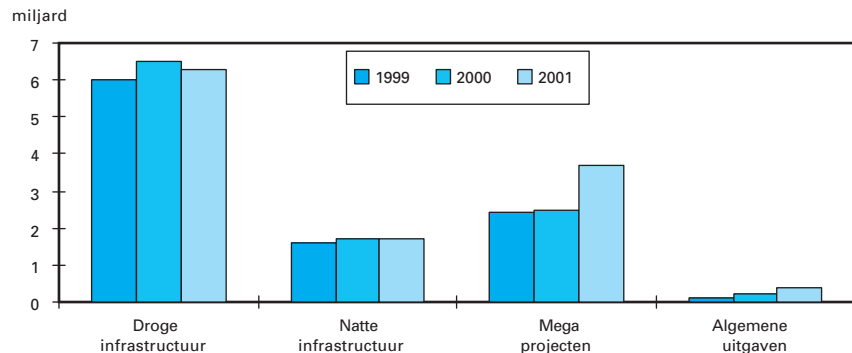
Door een apart fonds voor infrastructuur kunnen deze twee doelstellingen beter nagestreefd worden. Het fonds mag jaarlijkse saldi overhevelen, hetgeen de continuïteit bevordert. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen niet meteen tot budgettaire knelpunten.

2.2 Reikwijdte

Sinds de begroting 1998 is een gewijzigde reikwijdte van het Infrastructuurfonds van kracht. Het fonds bevat de uitgaven en ontvangsten van de droge infrastructuur, de natte infrastructuur, de megaprojecten en enkele algemene uitgaven en ontvangsten.

Onderstaande figuur geeft een verdeling van het budget over de verschillende beleidsterreinen over de jaren 1999–2001.

Reikwijdte infrastructuurfonds 1999–2001



Hieruit valt op te merken dat de totale uitgaven van het infrastructuurfonds in relatie tot 2000 toenemen als gevolg van een toename van de uitgaven voor de mega projecten en een lichte toename van de algemene uitgaven. De toename van de uitgaven voor de mega projecten komt voornamelijk door de versnelling van het programma van Deltaplan Grote Rivieren en de verantwoording van de aanleg van de Rijksweg 16 op het

budget van de HSL in plaats van op droge infrastructuur. De toename van de algemene uitgaven komt door de storting van de Rijksbijdrage in de Mobiliteitsfondsen. Hiervoor is een nieuw artikel op de infrastructuurfondsbegroting opgenomen.

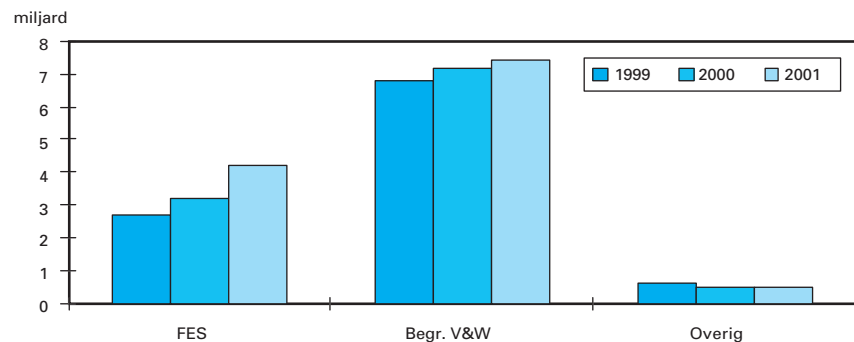
2.3 Voeding

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat en daarmee uit de algemene middelen.

Verder bestaat de voeding uit een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In dit kader worden bijdragen ontvangen voor de investeringsimpuls, de Betuweroute, de HSL-Zuid, bodemsanering, maatregelen in het kader van Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB) en Transport in balans (TiB) en het BOR-pakket (BereikbaarheidsOffensief Randstad). Het aandeel FES in het infrastructuurfonds is hoger geworden door de intensivering uit deze begroting (zie paragraaf 3.1) en door het zogenaamde «bruggetje» te hanteren. Dit laatste impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

Tenslotte bestaat een relatief klein gedeelte van de voeding uit bijdragen van derden. Voorbeelden van derden zijn andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

Voeding infrastructuurfonds 1999–2001



3. ACTUELE ONTWIKKELINGEN

Paragraaf 3.1 gaat in op de belangrijkste budgetveranderingen en de afwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld. Paragraaf 3.2 behandelt het budgettaire kader.

3.1 De belangrijkste budgetveranderingen

In deze begroting worden diverse budgettaire mutaties voorgesteld. De belangrijkste worden in deze paragraaf toegelicht en zijn daarvoor in de volgende categorieën ingedeeld:

- * het BereikbaarheidsOffensief Randstad (BOR)
- * niet-BOR; dit betreft overige mutaties in het kader van het oorspronkelijke f 71 mld-pakket (zie MIT 1999), overige nieuwe projecten en mutaties voor natte infrastructuur

* overige belangrijke budgetveranderingen

BereikbaarheidsOffensief Randstad (BOR)

Als gevolg van de economische groei en toegenomen mobiliteit komt de bereikbaarheid van ons land in het algemeen en de Randstad in het bijzonder extra in gevaar. Daarom komt Verkeer en Waterstaat op korte termijn tot een BereikbaarheidsOffensief voor de Randstad (BOR), een pakket infrastructurele maatregelen van overheid en private sector in aanvulling op de introductie van Spitsheffing.

Daarbij worden ten behoeve van de vier grote steden regionale mobiliteitsfondsen gevormd, waarvoor door de Rijksoverheid een bedrag van f 1 mld beschikbaar is gesteld naast de subsidies ter hoogte van de opbrengst van Rekeningrijden in de periode 2002–2010. Het BOR-pakket zal voor een deel bestaan uit versnelling van reeds voorgenomen projecten in het zogenaamde oorspronkelijke f 71 miljard-programma (zie MIT 1999). Daarnaast is een aantal nieuwe projecten in het programma opgenomen.

Het totale BOR-pakket is te splitsen in wegen (f 4,8 mld), openbaar vervoer (f 3,2 mld) en de regionale mobiliteitsfondsen (f 1,8 mld). Om welke projecten het concreet gaat is opgenomen in paragraaf 3.4.1 *droge infrastructuur*.

Niet-BOR

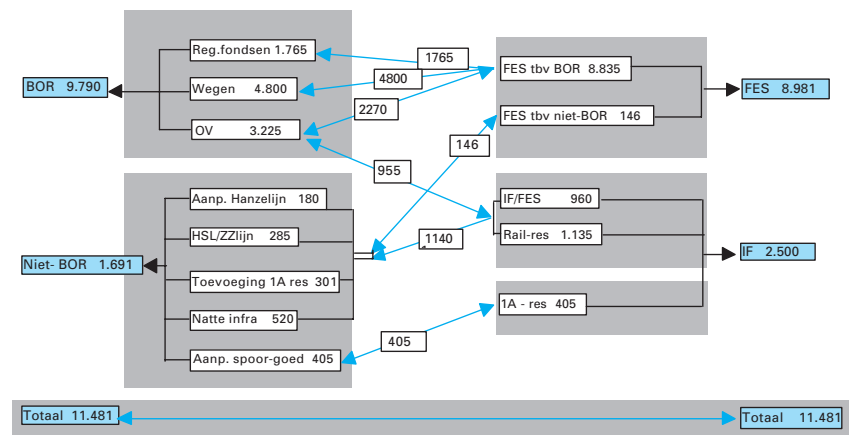
Met betrekking tot versnelling van het programma van reeds voorgenomen projecten in het zogenaamde oorspronkelijke f 71 miljard-programma is de versnelling van de A73 gedeeltelijk toegekend. Daarnaast vindt er voor de IJsselmeerdijken een intertemporele kasschuif van 2003/2004 naar 2001 plaats in verband met de versnelling van het programma. Onder uitbreiding van het programma is ten gunste van het openbaar vervoer f 180 mln voor aanpassing van de Hanzelijn, f 35 mln voor de studie Zuiderzeelijn en f 250 mln voor het aanbestedingsresultaat HSL-zuid beschikbaar gesteld. Daarnaast is een bedrag van f 405 mln voor diverse aanpassingen in het kader van het vervallen van de Noord-Oostelijke Verbinding toegekend.

Voor natte infrastructuur is f 520 mln toegekend voor uitbreiding van het programma uit hoofde van de veiligheid. Dit betreft versterkingen van het Markermeer en van de zee- en IJsselmeerdijken in het kader van veilige kust.

Tenslotte heeft toevoeging aan de 1A reserve van f 301 mln plaatsgevonden. De categorie 1A betreft de grootschalige projecten zoals de HSL-Oost en de Zuiderzeelijn, waarvoor op dit moment studies lopen. De financiering van deze projecten moet nog vastgesteld worden. Totaal is dus f 1,7 mld beschikbaar gesteld voor het niet-BOR pakket.

Het bovenstaande (BOR en niet-BOR) is samengevat in onderstaande figuur, tevens is hierbij de financiering van het totale pakket aangegeven. Een korte toelichting volgt daarna.

Investerings V&W 2000–2010 (Ministerraadbesluit d.d. 19 mei 2000)



De totale investeringen, waarover in de Ministerraad van 19 mei 2000 besloten is, komen hiermee op circa f 11,5 mld in de periode 2000 t/m 2010. Van dit bedrag zal circa f 9 mld via het FES gefinancierd worden uit hogere aardgasbaten (hogere olieprijs en dollarkoers) en rentebaten als gevolg van verkoop staatsbezit. Daarnaast zullen de investeringen voor circa f 2,5 mld gecompenseerd worden uit de nog niet belegde ruimte in het Infrastructuurfonds. Het gaat concreet om de ruimte binnen het railprogramma, een deel van de ruimte voor 1A-projecten en een deel van de vrijval in verband met de contractering van een Infraprovider bij de HSL-Zuid.

Overige belangrijke budgetveranderingen

In het kader van de kostenbeheersing zijn de infrastructuurprojecten herijkt. De effecten hiervan op het investeringsprogramma en de inpassingsmogelijkheden van de scopewijzingen zijn in de thans voorliggende begroting verwerkt. Verwezen wordt hiervoor naar de artikelsgewijze toelichting. Afgezien van de HSL zijn er op het totale investeringsniveau geen overschrijdingen. Een deel van de overschrijding voortvloeiend uit het aanbestedingsresultaat van de HSL-Zuid is binnen het totaal van de begroting van het Infrastructuurfonds opgevangen (het gaat hier om een bedrag van f 555 mln).

3.2 Budgettair kader

Het budgettair kader bevat een overzicht van de belangrijkste mutaties uit de begrotingsvoorbereiding 2001. Dit overzicht geeft inzicht in de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2000. Onderstaande tabel toont de mutaties groter dan f 10 miljoen.

Beleidsmatige verschuivingen (w.o. ombuigingen) t.o.v. raming in de vorige begroting (incl. 1e suppletoire wet 2000) groter dan f 10 mln voor de jaren 2001 t/m 2004 (in NLG 1000)

Artikel	Mutatie	2001	2002	2003	2004
<i>1e suppletoire wet 2000</i>					
03.03	Overboeken A 16 naar HSL	114 500	145 500	188 200	158 200
03.04	Bijdragen van derden voor Deltaplan Grote Rivieren	15 000	27 000	33 000	35 000
03.03	Overboeken Breda-Breda aansluiting naar HSL	25 000	25 000	30 000	35 000
01.01	Hubertustunnel	15 000	25 000	10 000	
03.02	Kasritmeversnelling Betuweroute	- 3 000	317 000	- 69 000	- 22000
03.03	Kasritmeversnelling HSL	309 000	403 000	407 000	- 435 000
01.03	Project Randstadrail	20 000	20 000	20 000	20 000
<i>Nieuwe mutaties</i>					
01.01	Compensatie HSL-Zuid		- 74 000	- 211 000	- 113 000
03.03	Verhoging budget HSL		75 000	235 000	125 000
03.03	toevoeging middelen voor afsluiten contracten onderbouw HSL				100 000
02.02	extra gelden voor uitvoeren Motie Herrebrugh			40 000	40 000
<i>Nieuwe mutaties i.h.k BOR/niet-BOR</i>					
01.01	Hoofdwegennet; sommatie div. mutaties	125 000	273 000	932 000	925 000
01.02	Railwegen; sommatie div. mutaties		35 000	85 000	130 000
01.03	Regionaal/lokaal; sommatie div. mutaties	- 24 000	- 31 000	76 000	278 000
03.03	studie Zuiderzeelijn (f 10 mln voor 2001-2003) en aanbestedingsresultaat	10 000	10 000	60 000	50 000
03.04	Versnelling IJsselmeerdijken en uitbreiding Markermeer	83 000	45 000	21 000	16 000
04.07	Regionale Mobiliteitsfondsen	358 750	404 875	399 750	92 250
M 05.04	Intensivering uit FES	544 000	727 000	1 564 000	1 489 000

3.3 Publiek-Private Samenwerking

Steeds meer aandacht gaat uit naar de betrokkenheid van de private sector bij de totstandkoming van infrastructuur. Dat blijkt onder meer uit het toenemende aantal projecten waarbij publiek-private samenwerking (PPS) aan de orde is of als serieuze mogelijkheid wordt beschouwd, zoals de grote projecten Hogesnelheidslijn-Zuid en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, maar ook kleinere projecten zoals enkele wegenprojecten uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Recente ontwikkelingen in de verhouding tussen markt en overheid laten zien dat de rol van publieke sector verandert. PPS past goed binnen deze veranderende rol. Het Rijk zal niet meer in alle gevallen de primaire ontwikkelaar en opdrachtgever van infrastructuur zijn. Private partijen dienen vroegtijdig bij de planvorming te worden betrokken en kunnen ook als initiatiefnemer optreden. PPS vraagt dan ook om een naar buiten gerichte organisatiecultuur zodat in samenspraak met derden creatieve concepten en oplossingen bedacht kunnen worden.

Om een gecontroleerde verbreding van PPS mogelijk te maken, is gekozen om te beginnen met een aantal projecten dat kansrijk wordt geacht. In 1999 zijn na overleg met de regionale overheden en de Tweede Kamer en in samenwerking met het kenniscentrum PPS enkele projecten geoormerkt, die zullen worden bezien op mogelijkheden voor publiek-private samenwerking. Dit overzicht (zie hieronder) is niet statisch en is inmiddels aangepast aan de veranderende werkelijkheid. Bij de selectie is gestreefd naar een gevarieerde lijst van projecten uit verschillende sectoren, verschillende fasen in het MIT en verschillende MIT-categorieën. De vorm van publiek-private samenwerking kan per project verschillen, zodat voor het Rijk een maximaal leereffect kan worden bereikt.

Overzicht van projecten voor Verkeer en Waterstaat waarbij de mogelijkheden voor PPS worden gezien

Uit korte termijnprogramma Kenniscentrum PPS	Uit lange termijnprogramma Kenniscentrum PPS
HSL Zuid Infraprovider	A2 Passage Maastricht
A59 Rosmalen-Geffen	Betuweroute
MTC Valburg	A5 Westrandweg/2e Coentunnel/Halfweg
N31 Leeuwarden-Drachten	Sloelijn
N34/35 Zwolle-Almelo (Ommen)	Delft Spoorzone
A4 Midden Delfland	Noord-Zuidlijn Amsterdam
Metroshuttle Kop van Zuid	OLS Schiphol
Project Mainportontwikkeling Rotterdam	Zeepoort IJmond
	A13/16 Rotterdam-Noord

Om bij projecten een andere aanpak dan de traditionele mogelijk te maken, is het noodzakelijk om projecten integraal te bekijken. Dit betekent inclusief onderhoud en exploitatie maar ook in samenhang met de omgeving. De exploitatiemogelijkheden en de kosten van instandhouding dienen de initiële investeringsbeslissing in belangrijke mate te bepalen. Dit sluit aan bij de ontwikkeling naar een zakelijker en meer bedrijfsmatig werkende overheid. Producten zullen steeds meer in termen van output en functionele eisen worden geformuleerd en in de markt worden gezet. De overheid moet vooraf haar doelstellingen helder en meetbaar formuleren en de publieke randvoorwaarden aangeven. Er zijn diverse internationale voorbeelden van deze manier van werken, onder andere bij de Britse Private Finance Initiative, de Øresund-link tussen Denemarken en Zweden en bij de brug over de Taag in Portugal.

Voorlopig zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat de nadruk leggen op het bereiken van voortgang bij de geselecteerde projecten en de projecten uit het BOR. Nieuwe, kansrijke initiatieven zullen daarbij niet uit de weg worden gegaan en serieus op PPS-mogelijkheden worden onderzocht.

3.4 Implementatie van de beleidslijn

In hoofdstuk 3 van het algemeen deel van de Memorie van Toelichting van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) is de beleidslijn voor de komende periode toegelicht. Een deel van de beleidslijn wordt uitgevoerd met middelen uit het Infrastructuurfonds. Deze paragraaf licht dat deel nader toe. Onderscheid is gemaakt tussen droge infrastructuur, natte infrastructuur en megaprojecten.

3.4.1 Droge infrastructuur

Inleiding

De beleidslijn voor de droge infrastructuur is gericht op een verbetering van de veiligheid, een klantgerichte personen- en goederenvervoermarkt, een versterking van het netwerk en het waarborgen van de leefbaarheid. Doelstellingen hierbij zijn: verlaging van het aantal doden en gewonden door verkeer en vervoer, een betere bereikbaarheid onder optimaler verdeling van de lusten en de lasten en van vraag en aanbod en maatregelen op het gebied van geluid (leefbaarheid). Onderstaand worden de beleidsaccenten voor de komende periode nader toegelicht.

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

De kernelementen van het pakket zijn:

1) *De instelling van mobiliteitsfondsen en een impuls voor regionale infrastructuur.*

De fondsen worden gevoed door alle betrokken bestuurlijke partners, dat wil zeggen Rijk, provincie en gemeenten. Tot en met 2010 wordt hierin de terugsluis van de opbrengsten van het spitstarief gestort. Dit geld dient besteed te worden binnen de verkeer en vervoersector. Het Rijk zal daarnaast een eenmalige bijdrage in het fonds storten. Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het Rijk de eigen bijdragen van de regionale partners zal verdubbelen, tot een maximum van 250 miljoen gulden per startende regio. Financiering hiervan vindt plaats uit het Fonds Economische Structuurversterking.

2) *Een impuls voor openbaar vervoer en hoofdwegen.*

Het gaat om een versnelling van een aantal vóór 2010 geplande infrastructuurprojecten toe te passen en om het realiseren van nieuwe infrastructuurprojecten voor 2010. Bovendien liggen er nu ook concrete kansen om in samenwerking met private partijen tot een hoogwaardige bereikbaarheid van de Randstad te komen. De middelen voor deze extra impuls worden gedekt uit een invulling van de nog in het MIT bestaande vrije ruimte en door een extra bijdrage uit het FES.

3) *Het bieden van meer keuze voor de (auto-)mobilitist.*

De mobilitist gaat betalen naar rato van gebruik. De bedoeling is dat de consument daardoor een bewuster mobiliteitsgedrag gaat vertonen. Op plekken waar betaalstroken of tolwegen zijn is de keus te maken om daar gebruik van te maken tegen een tarief of gebruik te maken van het tariefloze alternatief. Verder is er te allen tijde de keuze aanwezig voor alternatieven in de zin van openbaar vervoer, car-poolen, buiten de spits reizen of thuiswerken. De burger heeft dus keuzes en krijgt bovendien meer regionale verkeers- en vervoersvoorzieningen, meer openbaar vervoer, meer wegcapaciteit en verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

4) *De introductie van tarieven voor mobiliteit en bereikbaarheid.*

Het streefbeeld is variabilisatie. In plaats van de huidige lasten voor de automobilist (BPM en MRB) zal op termijn een prijs per kilometer in rekening gebracht worden. Het kilometertarief is echter niet eerder operationeel dan 2010. De aanpak geldt twee fasen:

a. *Proeven met spitstarieven en pilots met betaalstroken.*

Eind 2002 vindt de invoering van het spitstarief plaats voor in ieder geval een periode van twee jaar op een elftal locaties rond de grote steden in de Randstad. Na twee jaar zal een evaluatie van de verkeerskundige effecten plaats vinden. De regio's, waar het spitstarief zal worden ingevoerd, ontvangen een bedrag dat overeenkomt met de opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegennet, te storten in de op te richten regionale mobiliteitsfondsen. Afhankelijk van de ervaringen na 2 jaar en de regionale wensen kan overgegaan worden naar uitbreiding van de plekken rond de vier grote steden in de ochtendspits.

Daarnaast is besloten om pilots met betaalstroken te starten in 2002/2003. Het gaat om vier opties, nl. op de A4 (de 2e Benelux-tunnel), de A16 (tussen Dordrecht en Klaverpolder), op de A1 (wisselstrook) en op de A5 (Verlengde Westrandweg).

- b. Vanaf 2006 zullen op basis van verdere concrete planuitwerking en de bij behorende PPS-constructies betaalstroken en tolwegen in gebruik worden genomen.
- 5) *De publiek-private samenwerking inzake infrastructuur.*
Voor de in dit pakket aan te leggen tolwegen en betaalstroken is samenwerking vereist tussen private partijen en Rijk (en mogelijke regionale partijen) waarbij investeringen, risico's en opbrengsten worden gedeeld. De daarbij te kiezen juridische samenwerkingsvorm zal nog nader worden bepaald.
- 6) *De modernisering van de wetgeving.*
De juridische basis voor mobiliteitstarieven krijgt vorm in een wet bereikbaarheid en mobiliteit. Die wetgeving zal als geheel tijdig beschikbaar moeten zijn om het plan ook in de tijd mogelijk te maken. Het gaat hierbij om het spitstarief, de tarieven voor betaalstroken en tolwegen, de inrichting van de mobiliteitsfondsen en een doorkijk op de toekomstige invulling van het kilometertarief.
- 7) *De flankerende maatregelen.*
Het bereikbaarheidsoffensief bestaat tenslotte uit regionaal toegespitst flankerend beleid. Het gaat dan om maatregelen rondom bijvoorbeeld locatiebeleid, parkeerbeleid, fietsbeleid, telewerken en vervoersmanagement. Omdat het hier gaat om maatregelen die ingrijpen op het (individueel) mobiliteitsgedrag, wordt ook wel gesproken over mobiliteitsmanagement. Het spreekt voor zich dat naast overheden, ook het bedrijfsleven hier een uitdrukkelijke verantwoordelijkheid heeft.

Deze elementen vertalen zich naar de volgende projecten:

Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR)

Intensivering 2000–2010 (in mln)

OV-programma BOR		Hoofdwegennet-programma BOR	
<i>Uitbreidingen</i>		<i>Diverse intensivering</i>	
Studie BOAS/Z-tangent	50	Studiekosten	30
Randstadspoor vervolg	725	Rijksbijdrage N201	200
Rijn-Gouwe lijn	100	A12 West (benutting)	400
Regionet Amsterdam	400	A12 Utrecht West (benutting)	200
Tunnel Delft	280	Brug bij Muiden	120
Metro Rotterdam	100	Knooppunt Badhoevedorp	200
Risico RR	100	Versnelling H'drecht-Oudenrijn	100
Den Haag CS	60	Utrecht-Deil	500
Agglonet	190	Uitvoeringsuitgaven	415
UCP	150		
Rails HSL-stations	535	<i>Doorstroomroute: gereser</i>	
Kop van Zuid	10	<i>veerde Rijksbijdrage PPS</i>	2 635
BB21	525	2e Coentunnel	
Snelle treinverbinding Randstad	PM	Westrandweg/Halfweg	
		Strook A9 (A9-A6/A9)	
<i>Versnellingen</i>		A6/A9 A'dam Almere	
NZ-lijn		Strook A'dam Den Haag	
HSL-stations		A4 Midden Delfland	
		Strook B'lux-Vaanplein A15	
Totaal OV-programma Rijk	3 225	A4 Dóord-Bergen op Zoom	
	+ PM	A13/A16	
		<i>Versnellingen</i>	
Regionale mobiliteitsfondsen		Benutting A1/A9	
<i>Storting regio in regionale fondsen</i>	1 000	Benutting A12 Utrecht-grens	
<i>Totale rijksbijdrage aan regionale fondsen</i>	1 765	Totaal hoofdwegennet	4 800
* Verdubbeling storting regio in regionale fondsen door Rijk	1 000		
* Storting Rijk cf. opbrengsten Spitsheffing	765		
Totale omvang regionale fondsen	2 765		

Landsdelige overeenkomsten

In 2000 zijn de overleggen binnen de landsdelen, een aantal provincies, en tussen de landsdelen en het Rijk, op gang gekomen. Het doel is om, zoals gesteld in het Regeerakkoord, overeenkomsten te sluiten tussen de provincies en het Rijk. Hiertoe stellen de provincies gezamenlijk bereikbaarheidsprofielen op. Op basis hiervan kan worden geïnventariseerd wat de belangrijkste knelpunten zijn en welke maatregelen provincies en Rijk kunnen treffen om deze op te lossen. Voor Verkeer en Waterstaat zullen het MIT tot en met 2010 en de afspraken in het kader van het BOR en het NVVP richtinggevend zijn voor de inzet in de landsdelige overeenkomsten.

Beheer en onderhoud

Het budget voor beheer en onderhoud staat onder druk. De ontwikkeling van het budget heeft geen gelijke tred gehouden met de uitbreiding van het areaal, de prijsontwikkeling en het toenemend gebruik van elektronica. Binnen het budget zijn derhalve nadere prioriteiten gesteld. Voorrang

wordt gegeven aan de instandhoudingsmaatregelen. Daarnaast is er enige ruimte voor maatregelen die ten doel hebben om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en langs de weg te verbeteren. Om dit structurele probleem op te lossen zullen nog meer dan voorheen op een systematische wijze de totale kosten, van ontwerp tot vervanging worden meegenomen in de ontwerpkeuzes. Hierdoor ontstaat vooraf een beter inzicht in de beheer en onderhoudskosten van infrastructuurprojecten. Deze kosten kunnen aldus integraal meegenomen worden bij de besluitvorming over investeringsprojecten.

Teneinde zoveel mogelijk schade aan het wegdek als gevolg van overbeladen vrachtwagens te voorkomen, zal de handhaving de komende jaren worden geïntensiveerd. Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van weggebonden elektronische weegsystemen, WIM-VID-systeem (Weigh-in-Motion met Video-systeem). Het aantal locaties waar een WIM-VID-systeem in de weg is aangelegd (A15 en A16) zal in december 2000 worden uitgebreid tot zeven. De uitbreiding zal plaatsvinden op de A12 bij Linschoten (in beide richtingen), A4 bij Hoofddorp (in beide richtingen) en A16 bij de Moerdijkbrug (noordelijke richting). In 2001 zal de werking van de systemen en het effect op het terugdringen van de overbelading worden geëvalueerd. Aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie wordt al dan niet gewerkt aan de uitbreiding tot een landelijk dekkend net van 30 meetsystemen. In relatie tot de toename van het aantal weegsystemen worden de handhavingsinspanningen met RVI en KLPD afgestemd.

Benutting weginfrastructuur

Met een optimale benutting van het beschikbare aanbod van rijkswegen wordt niet alleen een bijdrage geleverd aan de doorstroming van het verkeer, maar ook aan de betrouwbaarheid en de verkeersveiligheid van het hoofdwegennet. De maatregelen die gericht zijn op verbeterde benutting van hoofdwegen lopen sterk uiteen en kunnen bestaan uit infrastructurele voorzieningen, inzet van informatietechnologie, voorlichting en handhaving of combinaties hiervan. Het stimuleren van het gebruik van benuttingsinstrumenten ter verbetering van de bereikbaarheid loopt langs een tweetal lijnen:

1. zekerstellen dat in planstudies benuttingsvarianten meegenomen worden;
2. initiëren en evalueren van nieuwe ontwikkelingen op benuttingsgebied.

Het eerste kan gerealiseerd worden door de genoemde voorwaarde standaard in richtlijnen voor planstudies op te nemen. Het tweede krijgt vorm in 2001 via de uitvoering van het lopende programma Verkeersbeheersing. Projecten in dit kader zijn allereerst gericht op het oplossen van knelpunten in bestaande infrastructuur.

In de tweede helft van 2001 is de evaluatie voorzien van de proef met een inhaalverbod voor vrachtwagens op een 2x3 strooks weg. Deze proef zal gehouden worden op de A12 Knooppunt Gouda Knooppunt De Meern. De evaluatie wordt uitgevoerd om na te gaan of de doorstroming en de verkeersveiligheid worden verbeterd met een inhaalverbod op een dergelijk wegvak. Afhankelijk van de resultaten van de proef wordt bezien of uitbreiding van het inhaalverbod naar 2x3-strooks wegen zinvol is. Uitbreiding op 2x2-strooks wegen wordt beoordeeld op basis van de bestaande criteria en de samenhang daarvan met de huidige inhaalverboden.

Benutting railinfrastructuur

Het vervoer per spoor zal volgens de prognoses fors groeien. Met het vernieuwde beveiligings- en beheersingssysteem BB21 dat kortere afstanden tussen treinen toelaat kan de bestaande spoorcapaciteit worden vergroot.

Naast de vergroting van de bestaande spoorcapaciteit, betekent de implementatie van BB21 een verbetering van de veiligheid, de effectiviteit en de punctualiteit van het spoorsysteem. Vooralsnog richt BB21 en de inzet van middelen zich op de ontwikkeling en implementatie van BB21-deelsystemen bij nieuwe projecten zoals de Betuweroute en de HSL-Zuid.

Door gelijktijdig de energievoorziening om te bouwen van de huidige 1500 Volt gelijkstroom naar 25 kiloVolt wisselstroom, wordt een maximale benutting mogelijk. De vertrekprocedures van treinen kunnen dan bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook kunnen nog meer en zwaardere (dubbeldekkers)treinen tegelijkertijd van stations vertrekken. Railned heeft onderzocht op welke wijze de nieuwe systemen ingevoerd kunnen worden. Het bij Verkeer en Waterstaat opgestarte project Beter Benutten Spoorwegen werkt een besluitvormingstraject en implementatiestrategie uit voor de invoering van de nieuwe systemen. Opgemerkt dient te worden dat er nog geen besluitvorming is genomen over de implementatie op het rompnet.

HSL-Oost

Voor nadere toelichting op dit project wordt verwezen naar de toelichting bij het artikel 03.03 «Hogesnelheidslijn» verderop in deze begroting.

Light rail

Naar aanleiding van de notitie Light rail in uitvoering (TK 1999–2000, 26 828 nr. 3) wordt nog eens benadrukt dat light railprojecten een decentrale aansturing kennen. De nieuwe light raildiensten zullen daardoor uitstekend ingebed zijn in het totale regionale openbaar vervoer. De Rijksoverheid kent als beheerder van het landelijke spoorwegnet en belangrijkste financierder echter een grote betrokkenheid bij light railprojecten.

Een belangrijke voorbeeldwerking is uitgegaan van het project IGO⁺ (Integratiestudie Gelderland Oost), dat onder leiding stond van de provincie Gelderland. Naar verwachting zal streekvervoerder Syntus medio 2001 de door haar aangekochte lightrailvoertuigen in gebruik nemen. Daaraan voorafgaand zijn in opdracht van Verkeer en Waterstaat de betreffende spoorlijnen aangepast: treindetectie, automatische treinbeïnvloeding, geluidhindermaatregelen, aanpassing aan baanvak-snelheid van 130 km/u, nieuwe halte en maatregelen bij een deel van de 140 overwegen.

Met het bereikbaarheidspakket voor de Randstad heeft light rail een extra impuls gekregen.

Naar verwachting kan in 2001 worden gestart met de infrastructuur-aanpassingen voor het project RandstadRail.

Voorts zijn enkele onderdelen van RegioNet (ROA-gebied) in uitvoering genomen; voornemen is op diverse trajecten ten noorden van Amsterdam een hogere frequentie te kunnen bieden. Op andere RegioNetprojecten (m.n. WTC-Schiphol en Zuidtangent fase 2) wordt verder gestudeerd. Voor de projecten Rijn Gouwelijn (Leiden e.o.) en Randstadspoor Utrecht (spoorprogramma) kan volgens de huidige planning in 2001 de planstudiefase worden afgerond. Buiten de Randstad lopen de projecten Light rail Zuid-Limburg, Hoogwaardig Stadsbestuurlijk Openbaar Vervoer

Knooppunt Arnhem Nijmegen (waaronder Regionale rail Arnhem Nijmegen) en Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen (STOV). De planstudie voor het project Light rail Zuid-Limburg zal waarschijnlijk in 2001 worden afgerond. De verkenning voor het project in het KAN-gebied is reeds afgerond. Tevens zal in 2001 waarschijnlijk de verkenningfase kunnen worden afgesloten voor het project STOV.

Gebruiksvergoeding

Op 1 januari is het besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999 in werking getreden. Met de invoering van de gebruiksvergoeding wordt een deel van de kosten voor beheer en onderhoud in rekening gebracht bij de gebruikers van die infrastructuur. Daarnaast wordt de gebruiker geprikkeld tot een doelmatig gebruik van de infrastructuur. De invoering van gebruiksvergoeding per 1 januari 2000 op het Nederlandse spoorwegnet is een direct gevolg van Europese regelgeving. Het betreft de richtlijnen 91/440 EEG artikel 8 van 29 juli 1991 en 95/19 EEG artikel 10 van 19 juni 1995.

Nieuwe Sleutelprojecten

In het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten werkt Verkeer en Waterstaat in rijksbrede projectteams samen met gemeenten en private partijen om te komen tot ontwikkelingen in de knooppunten van de vier grote steden en Breda en Arnhem. Het gaat er om de kansen die ontwikkelingen, als de komst van de HSL, bieden te benutten. De waardestijging van de locaties, als gevolg van de aanlanding van de HSL, biedt commerciële mogelijkheden die deels in de publieke ruimte en infrastructuur geïnvesteerd kan worden. De gemeenten treden op als initiatiefnemer; het Rijk stimuleert deze ontwikkeling actief, zowel in de vorm van expertise, het doorlopen van procedures als financieel. Verkeer en Waterstaat maakt per project concreet een referentie-variant ten aanzien van de basisverantwoordelijkheid voor de hoofdinfrastructuur en het basisstation in het kader van het bereikbaarheidsoffensief is de financiële bijdrage van Verkeer en Waterstaat die hieraan is gekoppeld zeker gesteld). In samenwerking en onderhandeling met de andere partijen wordt nagegaan in hoeverre door gecombineerde planvorming en uitvoering er kwaliteit toegevoegd kan worden aan deze basiskwaliteit. Hierover zullen intentieovereenkomsten worden afgesloten. Vervolgens wordt nagegaan of deze een basis zijn voor het verder vorm geven van PPS-constructies.

Intermodale terminals

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

Om het terminalnetwerk te complementeren en capaciteitsuitbreiding van bestaande terminals te faciliteren is de SOIT ontwikkeld. De regeling is gericht op terminals buiten het beheersgebied van zeehavens. Verkeer en Waterstaat kan een investeringssubsidie verstrekken onder een aantal voorwaarden, bijvoorbeeld dat de initiatiefnemer een substantiële hoeveelheid risicodragend kapitaal inbrengt en dat een investering tot daadwerkelijke modal-shift leidt. De regeling is tijdelijk en loopt tot en met 2003. Na goedkeuring van de Europese Commissie kan in het najaar van 2000 met de uitvoering van de regeling worden gestart. Dat zal in de periode 2000–2003 leiden tot een beperkte toename van het aantal terminals en tot een forse toename van de overslagcapaciteit van de bestaande binnenlandse terminals.

Multimodale Transport Centrum (MTC) Valburg

De voorgenomen ontwikkeling van het Multimodaal Transport Centrum Valburg heeft betrekking op een te realiseren bedrijfsterreinencomplex in samenhang met een multimodaal logistiek knooppunt dat moet gaan bestaan uit een Binnenvaart Service Centrum (BSC) en een Rail Service Centrum (RSC). Voor dit project wordt uitgegaan van een publiek-private samenwerking (PPS). De publieke deelnemers aan dit project zijn de Provincie Gelderland, het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) en de gemeenten Arnhem, Nijmegen, Elst en Valburg. Deze publieke partijen hebben private partijen geselecteerd op basis van hun verwachte meerwaarde voor het project. Die meerwaarde kan betrekking hebben op inhoudelijke expertise, risicodragende participatie, inbrengen van grondexploitatie en/of risicodragende exploitatie van de terminals. Het betreft hier een regionaal initiatief. Het Rijk is niet direct betrokken. De initiatiefnemers hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat verzocht om te participeren door het verstrekken van een subsidie voor (onderdelen van) dit project. Momenteel wordt naar aanleiding van dit verzoek onderzocht op grond van welke beleidslegitimatie Verkeer en Waterstaat bij kan dragen, onder welke voorwaarden en voor welke onderdelen van het MTC en wat daarvan de risico's zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de hoogte van een eventuele bijdrage afhankelijk zal worden gesteld van de aangetoonde noodzaak ervan voor een verantwoorde ontwikkeling en exploitatie. Bovendien kan de subsidie alleen betrekking hebben op de verkeer- en vervoeraspecten die bijdragen aan een adequate multimodale ontsluiting van het MTC. Aan de verlening van de subsidie zal in principe de voorwaarde van een benefit-sharing-regeling worden verbonden. Dit komt er op neer dat het Rijk meedeelt in de resultaten van het gesubsidieerd project, wanneer die uitkomen boven een vooraf afgesproken redelijk niveau. Op een eventuele subsidie voor dit project is in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor de periode 2005–2007 reeds geanticipeerd door het voorlopig opnemen van een bedrag van maximaal f 100 miljoen.

Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV)

Modal shift blijft een belangrijk doel voor verbetering van de bereikbaarheid en betere benutting van de infrastructuur. Voor wat betreft de binnenvaart is in dit kader de TBBV van belang. Op 31 december 2000 loopt de huidige TBBV-regeling na een looptijd van 5 jaar af. Omdat de TBBV-regeling goed bijdraagt aan de gestelde modal shift beleidsdoelen zal deze verlengd worden voor een periode van 3 jaar. Hiervoor is in het Infrastructuurfonds reeds budget gereserveerd. Daarbij zal de regeling op enkele onderdelen worden aangepast, zodat deze beter aansluit bij de praktijk en bij andere beleidsregelingen.

Duurzaam Veilig tweede fase

In 2000 wordt in samenwerking met de bestuurlijke partners een plan van aanpak opgesteld voor een mogelijk vervolg van Duurzaam Veilig. Hierin zal een integrale veiligheidsbenadering centraal staan. Dit betekent bijvoorbeeld dat de drie-eenheid weggebruiker-voertuig-infrastructuur volgens de filosofie van Duurzaam Veilig meer in samenhang en in samenspraak met de diverse (bestuurlijke) partners wordt benaderd. Voor de verkeersveiligheid op de weg liggen de grootste knelpunten op regionale en lokale wegen. Het instrument risiconormering levert een belangrijke bijdrage aan het waarden van onveilige situaties. Met behulp van risiconormen wordt duidelijk waar de risico's groot zijn. Op basis hiervan kunnen maatregelen genomen worden – in de juiste samenhang – om de veiligheid te verhogen. De zwaarste taakstellingen

liggen bij de meest onveilige situaties. De risicobenadering wordt momenteel samen met de decentrale overheden en betrokken private partijen uitgewerkt. De nationale doelstellingen worden volgens een open beleidsprocesaanpak met behulp van risiconormen vertaald in regionaal gedifferentieerde streefbeelden.

3.4.2 Natte infrastructuur

Inleiding

De regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding (NW4) bevat de kaders voor de verdere uitbouw van het integrale waterbeleid. Voor de implementatie van NW4 is een actiepuntenlijst opgenomen in NW4. Aan de hand hiervan zal jaarlijks via de rapportage «Water in beeld» over de voortgang worden gerapporteerd. De vertaling van het regeringsbeleid naar concrete maatregelen vindt plaats in het beheersplan voor de rijkswateren. Het beheersplan geeft volgens de wettelijke vereisten (Wet op de waterhuishouding) inzicht in en uitwerking aan onder andere de functies die zijn of worden toegekend aan de oppervlaktewateren die het Rijk beheert. Ook bevat het beheersplan het programma van maatregelen en voorzieningen voor de bescherming van de waterhuishoudkundige systemen en het milieu.

De programmering van de maatregelen en voorzieningen vindt plaats op basis van een integrale afweging van de functies van het betreffende watersysteem. Daarbij gelden de volgende overwegingen:

- bescherming tegen hoogwater en de afvoer van water, ijs en sediment heeft uit oogpunt van veiligheid prioriteit boven andere functies;
- een goede kwaliteit van water en bodem is voor de meeste gebruiksfuncties (zoals drinkwatervoorziening) van wezenlijk belang;
- ter versterking van de scheepvaartfunctie wordt prioriteit toegekend aan maatregelen op de hoofdtransportassen. Dit gaat boven hoofdvaarwegen respectievelijk overige vaarwegen.

Veiligheid

Bij de programmering van de maatregelen voor de beveiliging van Nederland tegen overstromingen wordt onderstaande prioriteitenstelling gehanteerd:

1. Kustgebieden: direct levensgevaar, korte waarschuwingstijd;
2. Bedijkt rivierengebied: levensgevaar, langere waarschuwingstijd;
3. Onbedijkte Maas: geen levensbedreigende situatie.

Concrete maatregelen op het gebied van veiligheid bestaan uit:

- Het op peil houden en versterken van de waterkeringen
Naast het Deltaplan Grote Rivieren (zie paragraaf 3.4.3.) betreffen de resterende maatregelen het normale beheer en onderhoud van waterkeringen en het herstel van dijkbekledingen. Vooruitlopend op de toetsing van de waterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering is reeds begonnen met het herstel van de bekledingen van de zeedijken in Zeeland. Parallel hieraan wordt een landelijke inventarisatie verricht die in 2000 gereed zal zijn. Op basis van een eerste globale inventarisatie wordt verwacht dat het herstel van de dijkbekledingen tot 2015 zal lopen.
- Het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren
In het jaar 2000 zijn de adviezen «Ruimte voor Rijntakken» en «Integrale verkenning Benedenrivieren» uitgebracht, waarna in 2000

nadere besluitvorming plaats vindt volgens de MIT-systematiek. Vervolgens wordt in 2001 de uitvoering voorbereid. Met het beschikbaar budget is inmiddels een aanvang gemaakt met de zogenaamde no-regret projecten. De uiteindelijke doelstelling voor de Rijn is om de verwachte verhoging van 15 000 m³/s naar 16 000 m³/s te compenseren door middel van het programma Ruimte voor de Rivier.

- Het bestrijden van de structurele kusterosie
Om de doelstelling «dynamisch handhaven van de Nederlandse kustlijn (niveau 1990)» te realiseren worden voornamelijk zandsuppleties uitgevoerd. Met ingang van 2001 wordt ook de erosie op dieper water bestreden, zoals in de tweede Kustnota (Kamerstukken II, 1995/96, 21 136, nr. 22) is aangekondigd. Daartoe is een voorlopig werkschema van onderwatersuppleties langs de kust van centraal Holland en de waddeneilanden vastgesteld. De derde Kustnota is in 2000 uitgebracht, waarin de contouren voor de bebouwing langs de kust en een reservering van ruimte voor een «zwaardere» waterkering om onder andere de effecten van zeespiegelstijgingen te kunnen weerstaan, aan de orde komen.

Regeringsstandpunt Waterbeheer 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw brengt in september 2000 haar advies uit.

Naar aanleiding hiervan zal het Kabinet hierop eind 2000 een regeringsstandpunt uitbrengen. De verwachting is dat zowel op korte termijn als op langere termijn de nodige maatregelen aan het watersysteem uitgevoerd moeten gaan worden. Het betreft dan maatregelen voor zowel het hoofdsysteem als de regionale systemen als ook van technische en ruimtelijke aard. Daarnaast zullen sturingsmaatregelen worden voorgesteld op bestuurlijk/organisatorisch, juridisch, financieel en communicatief vlak.

Herstel en inrichting van watersystemen

In verband met internationale afspraken wordt de komende jaren prioriteit gegeven aan de afronding van vispassages in Rijn en Maas. In het IJsselmeer worden natuurontwikkelingsprojecten aangelegd, de middelen hiervoor worden overgeheveld van de begroting van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Natte Natuur) naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. Met medefinanciering vanuit Natte Natuurgeld wordt in de periode 2001–2003 het doorlaatmiddel Veerse Meer aangelegd. Naar aanleiding van het besluit om de Haringvlietsluizen op een kier te zetten, worden in de periode 2001–2005 compenserende maatregelen voor onder meer de zoetwatervoorziening uitgevoerd.

Waterkwaliteit

De verbetering van de waterkwaliteit vanaf 1970 tot nu is voor een belangrijk deel te danken aan de sanering van het huishoudelijk en het industrieel afvalwater. Ondanks die goede resultaten is het uiteindelijke doel, een goede waterkwaliteit en een evenwichtig ecosysteem, nog niet bereikt. De inzet verschuift daarom op basis van een analyse van het eigen beheersgebied naar de sanering van diffuse bronnen, in het bijzonder landbouw, bouwmaterialen, scheepvaart en atmosferische depositie. Binnen de categorie puntbronnen, industrie en communale bronnen, worden de inspanningen in het kader van vergunningverlening, handhaving en heffing in toenemende mate geprioriteerd op basis van een risicoanalyse.

Waterbodems

In 2001 zal de uitvoering van het saneringsprogramma waterbodems rijkswateren worden voortgezet. De grote sanering van het Ketelmeer is in gang gezet. Voorzien is verder het begin van de aanleg van baggerdepot Koegorspolder in Terneuzen. Een structurele oplossing voor de baggerproblematiek in Noord-Holland wordt nog gezocht. Afhankelijk van de uitkomst van politieke besluitvorming zal de verwerking van baggerspecie tot nuttig toepasbare producten gestimuleerd worden.

Dat kan ook gevolgen hebben voor het gebruik van de bestaande en eventueel nog aan te leggen depotcapaciteit, die na verwijdering van het bruikbare zand bestemd is voor het bergen van (ernstig) verontreinigde baggerspecie die vrijkomt bij waterbodemsaneringen, vaarwegonderhoud en eenmalige projecten.

Versterking van de vaarwegfunctie

Voor alle economische en maatschappelijke processen die zich in Nederland afspelen is een goede bereikbaarheid een noodzakelijke randvoorwaarde. Het behouden en versterken van de rol van de transport- en distributiefunctie dient derhalve een belangrijke macro economische doelstelling. Om deze doelstelling op efficiënte wijze te vervullen moet een samenhangend infrastructureel netwerk worden aangeboden. In dit licht dient Nederland over adequate vaarweginfrastructuur te beschikken die deel uitmaakt van dit netwerk en in staat is de groei van de binnenvaart op efficiënte wijze op te vangen. Bottlenecks moeten worden aangepakt en aansluitingen met andere modaliteiten gefaciliteerd.

De doelen van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de binnenvaart komen tevens voort uit de algemene beleidsdoelen inzake het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid door het bieden van goede alternatieven voor het wegvervoer en het aldus bevorderen van modal shift. Het verbeteren van de vaarweginfrastructuur dient dit doel aanzien adequate vaarweginfrastructuur de concurrentiepositie van de binnenvaart bevordert. Investerings in vaarweginfrastructuur zijn derhalve, naast het bevorderen van een veilige vaart, gericht op het verbeteren van de vlotheid (vermindering van wachttijden bij kunstwerken) en efficiency (schaalvergroting) van de binnenvaart.

Naast het beheer en onderhoud van de bestaande vaarwegen en de bediening van sluizen en bruggen kent het programma voorbereidende planstudies en verkenningen. Te noemen zijn bijvoorbeeld de planstudie voor de modernisering van de Maasroute, de Waal, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de Zuid-Willemsvaart. In het kader van de aansluiting met andere modaliteiten en de te bereiken modal shift worden natte overslagpunten gestimuleerd. Dit geschiedt in het kader van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV).

Benutting

De binnenvaart kan sterk groeien zonder dat daar nieuwe vaarwegen voor nodig zijn. Het grootste gedeelte van de vaarweginvesteringen heeft tot doel het bestaande netwerk van vaarwegen beter te benutten. Met uitzondering van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch (planstudiefase) hebben alle geplande investeringen in het vaarwegennet betrekking op de verbetering van de bestaande vaarwegen. Knelpunten bij kunstwerken (sluizen en bruggen) worden opgelost voor een vlotte doorstroming van beroeps- en recreatievaart. Daarnaast worden

vaarwegen verdiept en verbreed zodat de huidige vloot efficiënt ingezet kan worden. Tenslotte wordt bij de nieuwe projecten bekeken in hoeverre verkeersmanagement zinvol kan zijn.

3.4.3 Megaprojecten

Naast informatie in de begroting wordt de Tweede kamer ook apart over de megaprojecten geïnformeerd. Conform de voorschriften in de procedureregeling «Controle Grote Projecten» ontvangt de Kamer voortgangsrapportages.

Deltaplan Grote Rivieren

De rivierdijkversterkingen naderen hun voltooiing. De urgente rivierdijkversterkingen en de aanleg van de Maaskaden zijn gereed (op de bouw van de Balgstuw bij Ramspol na). De tweede tranche rivierdijkversterkingen (en versterkingen in het kader van de Deltawet) dient in 2000 gereed te zijn. Naar huidige inzichten zal dit voor ongeveer 84% van de dijkvakken het geval zijn. Dit komt overeen met circa 749 kilometer. Verwacht wordt dat de vertraagde werkzaamheden voor eind 2002 gerealiseerd zullen worden.

Om de kans op overstroming door de Maas in Limburg te verkleinen heeft het kabinet na het hoogwater van 1995 besloten om de Maas in Noord- en Midden-Limburg te verdiepen (project Zandmaas) en de Grensmaas te verbreden. Beide projecten samen vormen de Maaswerken. Het uitvoeringstraject belooft de periode t/m 2015.

Voor de Grensmaas zal eind 2000 de inspraak op het aangepaste ontwerp-streekplan Grensmaas plaatsvinden, waarna het streekplan in 2001 vastgesteld kan worden. Voor de Zandmaas verschijnt naar verwachting het ontwerp-Tracébesluit in het najaar van 2000, en het Tracébesluit medio 2001.

HSL-Zuid

Nadat het parlement de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid had goedgekeurd, is op 15 april 1998 het Tracébesluit genomen door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De minnelijke verwerving van de benodigde gronden is inmiddels in volle gang en tevens kunnen de administratieve onteigeningsprocedures van start gaan. Gezien de sterke samenhang van de aanleg van de hogesnelheidslijn en de verbetering van de rijkswegen A4 en A16 worden deze projecten tegelijkertijd gerealiseerd. Hierbij zal nauw samengewerkt worden met de directies Noord-Brabant en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat.

Publiek-private samenwerking komt aan de orde bij de onderdelen infraprovider, vervoer en stations. Het kabinet heeft op 16 juni 2000 besloten dat zowel het internationale als het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid openbaar wordt aanbesteed. Het is de verwachting dat medio 2001 het contract getekend gaat worden.

De ontwikkeling van de HSL-stations komt in aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking tot stand. In het kader van het BOR zijn middelen uitgetrokken voor de aanleg van railinfrastructuur bij Amsterdam Zuid/WTC en Rotterdam CS, waarmee een hogere functionaliteit wordt bereikt en een betere exploitatie van de HSL-Zuid mogelijk is. Voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van het spoortechnische systeem van de HSL wordt een langlopend contract voorbereid met een particuliere «infraprovider». De aanbestedingsproce-

dure voor de het infraprovidercontract is in gang gezet. Op dit moment worden de aanbiedingen van de private partijen bekeken.

Met de bouwwerkzaamheden is inmiddels begonnen. De onderhandelingen over de definitieve contracten voor de bovenbouw zijn, na het sluiten van de intentieovereenkomst, in een vergevorderd stadium. De geplande opleverdatum van de HSL-Zuid is medio 2005.

Betuweroute

Het grootste deel van de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de Havenspoorlijn en de A-15 lijn zal in 2000 zijn afgerond. Vanaf 2000 hebben over het gehele traject van de Betuweroute bouwactiviteiten plaats. Voor de aanleg van de bovenbouw worden de mogelijkheden van aanbesteding door een Design, Build & Maintenance-contract onderzocht. Het streven is binnen de randvoorwaarden van tijd, geld, kwaliteit en functionele specificaties de gehele Betuweroute ultimo 2005 te realiseren. De Betuweroute vormt dan de ruggengraat van het goederenvervoer per spoor. Het beleid van de overheid is er opgericht dat bij de opening van de Betuweroute zowel het aanbod van de infrastructuurcapaciteit (kwantitatief en kwalitatief) als de vraagkant van vervoerders dusdanig op elkaar zijn afgestemd dat snelle inpassing van de Betuweroute in het goederennetwerk mogelijk is.

Exploitatie van de Betuweroute geschiedt idealiter door een bedrijfsmatige exploitant die een zelfstandig belang heeft bij meer railgoederenvolume. Gezien dit streven heeft het kabinet in 1999 de markt geconsulteerd. De meeste respondenten van de marktconsultatie onderschrijven de visie van de overheid dat voor een succesvolle exploitatie een nieuwe functie nodig is: het exploiteren van snelle, betrouwbare en internationale railgoederenpaden. Tevens stelt men dat de aanbodzijde nog onvoldoende ontwikkeld is. De marktpartijen zien daarom voor de overheid, zeker in de beginfase, een initiërende rol weggelegd.

Mede op basis van de reacties op de marktconsultatie wordt gekozen voor een ontwikkelingstraject, waarin intensief wordt samengewerkt tussen de betrokken overheidsorganisaties en de private sector. In dit traject neemt de overheid op zich om de onzekerheden aan de beleidskant zowel op nationaal als Europees niveau zo veel mogelijk weg te nemen. De overheid heeft inmiddels in voorbereiding al een aantal maatregelen zoals de wettelijke regeling voor de verdeling tussen personen- en goederenvervoer op het Nederlandse net en de uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS-concern.

Om tot een verbetering van de aanbodzijde te komen zullen de partijen die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van de snelle, betrouwbare internationale railgoederenpaden (inclusief afstemming met terminals) een samenwerkingsverband gaan vormen. De betreffende partijen zijn onder meer de taakorganisaties, het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) en DB Netz (de Duitse evenknie van onze taakorganisaties). Het samenwerkingsverband zal met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een plan van aanpak gaan uitwerken.

4. BEDRIJFSVOERING

4.1 De beheersing van infrastructuurprogramma's

Verkenningen nieuwe stijl

Volgens de MIT-systematiek vormt een verkenning de basis van elke infrastructuuringreep. Een goed uitgevoerde verkenning geeft inzicht in de

aard en omvang van verkeers- en vervoersproblemen in een regio of op een verbinding. De ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied kunnen aanleiding zijn voor, maar ook gevolg zijn van een infrastructurele ingreep. Tot op heden is daar nog onvoldoende zicht op bij de aanvang van de planstudie. Dit is reden om de verkenning als instrument nog eens goed onder de loep te nemen. Daarbij wordt gedacht aan een gebiedsgerichte aanpak waarbij bestuurlijke en private partners in een vroeg stadium betrokken worden. De wensen ten aanzien van infrastructuur, inpassing en andere inrichtingsproblemen staan in de Verkenning Nieuwe Stijl centraal. Aan de hand van een te ontwikkelen beleidskader zal getracht worden de meest fundamentele problemen op het gebied van verkeer en vervoer te identificeren. Hiermee zal een zekere prioritering van nieuw uit te voeren verkenningen gegeven worden zodat het aantal te starten verkenningen hanteerbaar en realistisch blijft.

Er zal in de Verkenning Nieuwe Stijl bijvoorbeeld met meer partijen en betrokkenen gecommuniceerd en eventueel onderhandeld gaan worden. Zoals genoemd gaat het daarbij dan om de meest fundamentele gevolgen van mobiliteit. De uitkomsten van dergelijke processen worden, na politieke besluitvorming, zoveel mogelijk vastgelegd in bestuurlijke convenanten en contracten. Dit maakt de verkenning en de besluitvorming daarover transparanter.

De Verkenning Nieuwe Stijl wordt zodoende vormgegeven aan de hand van een procesontwerp en een inhoudelijk beleidskader waarin aangegeven wordt welke aspecten rond een mobiliteitsprobleem minimaal onderzocht dienen te worden. In de besluitvorming rond de overgang van een project van de verkenningfase naar de planstudiefase worden de alternatieven voor een infrastructurele oplossing zwaar meegewogen. Bij die besluitvorming zal het referentiealternatief een belangrijke rol spelen.

4.2 De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat

4.2.1 Rijkswaterstaat

Inleiding

Deze paragraaf geeft een beeld van de bedrijfsvoering bij Rijkswaterstaat en is onderverdeeld in twee delen, te weten de bedrijfsvoering op hoofdlijnen en de ontwikkeling van het bedrijfsvoeringsinstrumentarium. Bij het eerste deel, de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat op hoofdlijnen, worden kengetallen gepresenteerd die inzicht geven in de bedrijfsvoering. Het tweede deel besteedt aandacht aan de ontwikkeling van instrumenten die een rechtmatige, effectieve en doelmatige bedrijfsvoering moeten bewerkstelligen. In vergelijking met voorgaande jaren zal er dit jaar meer aandacht zijn voor het waarnemen van trends, bedrijfseconomische analyses en (interne) bedrijfsvergelijkingen.

Bedrijfsvoering Rijkswaterstaat op hoofdlijnen

Output

Naar aanleiding van het interdepartementaal beleidsonderzoek «Van middelen naar producten; een nieuwe bedrijfsvoering bij Rijkswaterstaat», is een nieuwe bedrijfsvoeringsfilosofie ontwikkeld. Rijkswaterstaat streeft daarbij onder andere naar een betere beheersing van de werkprocessen en doet dit door onder meer de output duidelijk te omschrijven. De ontwikkeling van deze nieuwe bedrijfsvoeringsfilosofie heeft er toe geleid dat er in deze bedrijfsvoeringparagraaf meer en betere outputgegevens

gepresenteerd worden. Tabel-1, presenteert een aantal van deze kengetallen die op hoofdlijnen inzicht bieden in de output van Rijkswaterstaat. Ook blijkt dat Rijkswaterstaat, de komende jaren, consistent doorwerkt aan de taken en producten die in de tabel worden weergegeven. Voor een uitgebreide terugblik op de prestaties van het afgelopen jaar wordt verwezen naar de Verantwoordingsrapportage Rijkswaterstaat 1999.

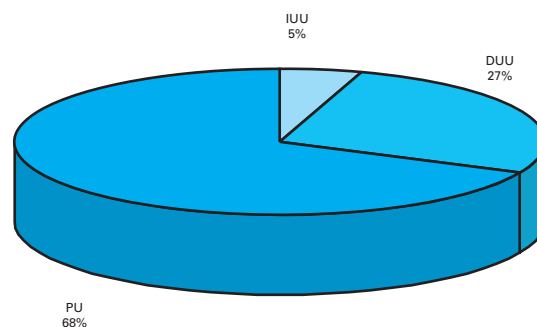
Kerngegevens Rijkswaterstaat in 1998 tot en met 2001

		1998	1999	2000	2001
Areaal rijbaan voor beheer en onderhoud	km	pm	5 610	5 645	5 650
Opengestelde rijksweg	km	pm	41	7	8.4
Rijbaan voorzien van verkeerssignalering	km	807	961	984	984
Zandsuppleties	miljoen m ³	7,0	6,7	6,2	10,7
Areaal vaargeul voor beheer en onderhoud	km	2 601	2 649	2 700	2 701
Rijkswaterkering in beheer	km	291	291	291	291
Aantal bediende objecten (droog)		42	48	48	48
Aantal bediende objecten (nat)		204	204	204	207
Aantal te onderhouden objecten (droog)		ca. 3 600	3 550	3 555	3 555
Aantal te onderhouden objecten (nat)		581	512	512	512
Beheergebied Noordzee	km ²	57 065	57 065	57 065	57 065

ProductUitgaven en Directe UitvoeringsUitgaven

Bij de werksoorten wordt, sinds 1998, een onderscheid gemaakt in de soorten uitgaven. Deze soorten uitgaven zijn: ProductUitgaven (PU), Directe UitvoeringsUitgaven (DUU) en Indirecte UitvoeringsUitgaven (IUU)¹.

Onderverdeling RWS-uitgaven 2001



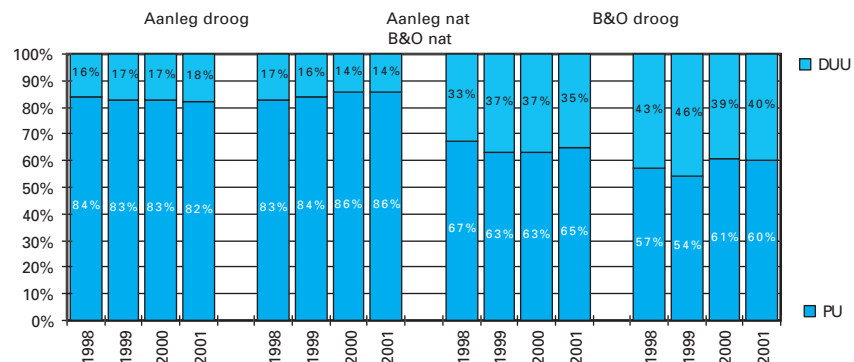
¹ Onder productuitgaven wordt verstaan: uitgaven die nodig zijn om het product te maken (uitbesteding in het kader van besteksuitgaven).

Onder *directe uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken (uitgevoerd door Rijkswaterstaat of derden, zoals ingenieursbureaus voor voorbereiding, die toezicht op de uitvoering van werken houden, inclusief hieraan gerelateerde uitbesteding) die nodig zijn om taken uit te voeren, de productie voor te bereiden, aan te sturen en te controleren. Het gaat hier dus niet alleen om personele uitgaven.

Onder *indirecte uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: uitgaven die niet direct aan een product zijn toe te rekenen. Daarbij gaat het vooral om management, staven, Rijkswaterstaatsbrede activiteiten (bijvoorbeeld automatisering)

De IUU zijn niet te koppelen aan concrete producten die Rijkswaterstaat levert en kunnen derhalve worden beschouwd als kosten voor overhead. Ongeveer 5% van alle uitgaven betreffen IUU. ProductUitgaven komen alleen voor op de grote werksoorten Beheer en Onderhoud en Aanleg. De verhouding tussen PU en DUU is een hulpmiddel bij de beoordeling van de doelmatigheid waarmee Rijkswaterstaat haar producten realiseert. Ook een vergelijking tussen de doelmatigheid van de individuele diensten is hiermee mogelijk. Rijkswaterstaat vordert gestaag met het ontwikkelen van kennis over en inzicht in de inzet van middelen voor de verschillende producten op de diverse werksoorten. Zo is Rijkswaterstaat inmiddels steeds beter in staat goede ramingen te maken van PU en DUU. Onderstaande grafiek biedt inzicht in de ontwikkeling van de PU/DUU-verhouding voor de twee belangrijkste werksoorten met daarbij een onderscheid tussen droog en nat.

PU-DUU verhouding

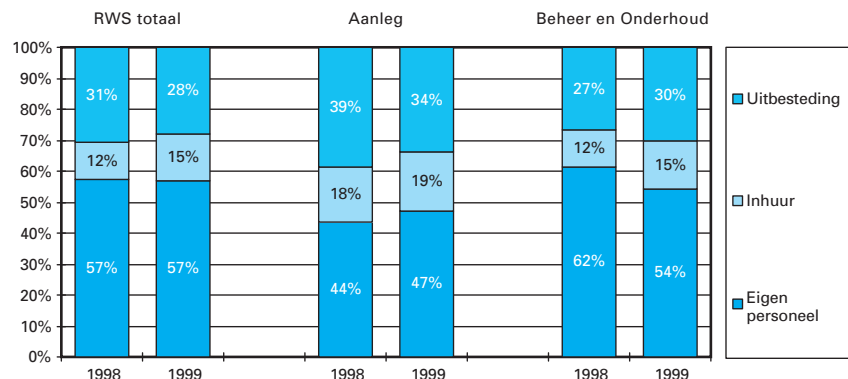


Bovenstaande figuur maakt duidelijk dat de DUU's voor de werksoort Beheer en Onderhoud hoger zijn dan bij de werksoort Aanleg. Dat dit aandeel hoger ligt, is logisch als bedacht wordt dat op de werksoort Beheer en Onderhoud een aantal activiteiten voorkomt die bij Aanleg helemaal niet voorkomen. Dit betreft dan dagelijkse exploitatie-uitgaven zoals varende en rijdende materieel, dienstkringgebouwen en -steunpunten, sluis- en brugwachterhuisjes, bedieningsgebouwen, verkeerscentrales, of de stroomvoorziening van gemalen, stuwen, wegverlichting en verkeers-signaleringsystemen. Door bij deze werksoorten de verhouding, in de jaren, tussen PU en DUU te volgen en te analyseren streeft Rijkswaterstaat naar het bereiken van een optimale doelmatigheid bij de inzet van haar middelen.

Arbeidsmix

Om de personele component binnen de DUU's te kunnen analyseren en controleren wordt het instrument arbeidsmix gehanteerd. De arbeidsmix kan worden gezien als een beslismodel met drie keuzemomenten: (1) zelf doen of uitbesteden, (2) bij «zelf doen»: eigen personeel of ingehuurd personeel, (3) bij «eigen personeel»: vaste of tijdelijke aanstelling. Hiermee kan rond de kern van vaste medewerkers een flexibele schil worden gecreëerd van tijdelijk eigen personeel, inhuurkrachten en uitbesteden van opdrachten. De verhouding tussen deze varianten van personeelsinzet moet met zorg worden bepaald en moet tenminste zijn gebaseerd op de visie op kerntaken en kerncompetenties van Rijkswaterstaat. Uiteraard ligt er een relatie met de toekomstige personeelsbehoefte en de aanwezige kwaliteiten. Het uiteindelijke doel is een flexibele schil van voldoende omvang. Dit om in te kunnen spelen op fluctuaties in de omvang van en verschuivingen binnen het takenpakket met daarnaast een beheersbaar aantal medewerkers met een vast dienstverband. Door de uitgaven aan de verschillende componenten binnen de arbeidsmix in de jaren te vergelijken, zoals in onderstaande grafiek, ontstaat een beeld waaruit duidelijk moet worden of de doelstellingen worden gerealiseerd.

Arbeidsmix



Het beleid is nog jong en het bereiken van concrete resultaten bij een proces als dit duurt enige tijd. Om deze reden is de uitwerking ervan in de jaren nog niet goed te meten, waardoor het trekken van conclusies nog niet mogelijk is. Verwachting is wel dat er in de nabije toekomst meer en betere resultaten gepresenteerd kunnen worden over het ingezette beleid. Bij de uitwerking van het beleid rond de arbeidsmix moet er constant een doelmatigheids-afweging worden gemaakt. Deze afweging is noodzakelijk omdat het bijvoorbeeld niet automatisch voordelig is om weinig eigen personeel te hebben. Reden hiervoor kan zijn dat tijdelijk eigen personeel in veel gevallen aanzienlijk minder kosten met zich meebrengt dan inhuur en uitbesteding. Daarnaast dient het besef te blijven bestaan dat er verschillen kunnen bestaan tussen Diensten en Werksoorten. Zo hebben bijvoorbeeld Specialistische Diensten door hun specifieke taken en behoefte aan tijdelijke expertise een hoger percentage inhuur.

Personeel en omzet

De toe- en afname van het personeel en de fluctuaties in de omvang van het pakket van werken op de werksoorten kunnen, zeker in samenhang met de arbeidsmixgegevens, een indicatie geven van de flexibiliteit en de personele inzet. De onderstaande tabel geeft absolute aantallen voor het vast en tijdelijk (ambtelijk) personeel, afgezet tegen bedragen in guldens die bij de werksoorten horen. Deze tabel biedt de mogelijkheid absolute aantallen en getallen te vergelijken en geeft daardoor een verklaring voor bijvoorbeeld de uitkomsten van PU/ DUU-analyses. Door de korte tijdsreeks is het nu nog niet mogelijk conclusies te trekken. De verwachting is dat dit in de toekomst wel het geval zal zijn.

Omzet en inzet Rijkswaterstaat in 1998 en 1999

Werksoort	Uitgaven 1998	Aantal fte 1998	Uitgaven 1999	Aantal fte 1999
Aanleg	3 074	2 439	2 823	2 562
Beheer en Onderhoud	2 133	4 078	2 217	4 145
Bediening	108	1 057	132	1 090
Beleidsvoorbereiding	109	611	114	626
Anticiperend onderzoek	39	76	42	50
Basisinformatie	131	479	128	439
Subsidies	584	21	783	40
Indirect	350	1 891	370	1 900
Totaal	6 527	10 652	6 609	10 851

Ontwikkeling bedrijfsvoeringinstrumentarium

Inleiding

In de afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat gewerkt aan de implementatie van een outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie. Essentie van die filosofie is het helder maken van de producten en diensten die worden geleverd en de middelen die daarvoor moeten worden ingezet. Om deze filosofie in de praktijk te kunnen uitvoeren zijn bedrijfsvoeringsinstrumenten noodzakelijk. In dit tweede deel van de paragraaf zullen kort een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze instrumenten aan de orde komen.

Financieel beheer

Voor een doelmatige besteding van de belastingmiddelen is het essentieel dat wordt beschikt over doeltreffende doch eenvoudige bedrijfsvoeringsinstrumenten. In het kader van de uitwerking van IBO (toerekenen van middelen aan de producten) is het criterium «eenvoud» wel eens op de achtergrond geraakt. Binnen RWS is een stuurgroep in het leven geroepen die de RWS-bedrijfsvoering beziet op mogelijke vereenvoudigingen. In dit verband zijn o.a. voorstellen gedaan om het opdrachtgever/ opdracht-nemermodel te vereenvoudigen en het werken met verplichtingen minder complex te laten verlopen. Ook is onder deze vlag gezien of de bedrijfsadministratie en dan met name de koppeling met de begrotingsadministratie niet eenvoudiger vorm kan worden gegeven. Tot slot bestaat er veel aandacht voor de accountantsverklaring. Ondanks dat alle diensten deze in 1999 hebben verkregen bestaat de wens de bedrijfsprocessen binnen Rijkswaterstaat te vereenvoudigen, zodat ook de rechtmatigheid eenvoudiger en doelmatiger kan worden aangetoond. Om dit te bewerkstelligen is een apart project, Vereenvoudiging Rechtmatigheid, gestart.

Personeels Management

Kwantiteit

Met de invoering van IBO zijn de (personele) middelen direct gekoppeld aan producten. De afzonderlijke externe sturing op het personeelsvolume is daarmee verdwenen. Dat wil niet zeggen dat dit volume ongebreideld kan groeien. Want op het moment dat er minder producten nodig zijn krijgt de Rijkswaterstaat minder budget en dan is er vanzelf ook minder budget voor het personeel beschikbaar. Vandaar dat Rijkswaterstaat in 1996 heeft besloten om een interne vorm van volumebeheersing te ontwikkelen, die schommelingen in takenpakket/budget zou kunnen opvangen en tevens voldoende waarborgen zou bieden voor kennis-behoud, innovatie, goed opdrachtgeverschap en goed/betrouwbaar werkgeverschap (werkzekerheid, motivatie en loopbaanperspectief). Het eerder besproken instrument arbeidsmix speelt bij het verwezenlijken van dit beleid ook een belangrijke rol.

Kwaliteit

Alleen met de juiste mensen op het juiste moment op de juiste plaats, kan een organisatie zijn taken goed uitvoeren. Met «kwaliteiten» (competenties) wordt bedoeld: bekwaamheden in termen van kennis, vaardigheden, houding en gedrag. Voor vrijwel alle programma's geldt dat niet alleen vakkennis belangrijk is maar dat ook niet-vakinhoudelijke kwaliteiten moeten worden versterkt of ontwikkeld. «Kostenbewustzijn», «integraal denken en doen» en «relationele vaardigheden» worden in dat kader regelmatig genoemd. Met het opzetten van pilots rond competentie-

management streeft Rijkswaterstaat ernaar op een gestructureerde wijze niet alleen vakkennis, maar ook andere kwaliteiten en vaardigheden te kunnen volgen en ontwikkelen.

Prestaties hangen niet alleen af van de kwaliteiten van medewerkers, ook van hun motivatie en de inzet van het management. Inzet, betrokkenheid, verantwoordelijkheidsgevoel, plezier hebben in het werk zijn even belangrijk en onmisbaar als vakkennis en vaardigheden. Een zeer gemotiveerd en loyaal medewerkersbestand was en is nog steeds de kracht van de Rijkswaterstaat. Een eigenschap die gerust tot de kernkwaliteiten van de Rijkswaterstaat mag worden gerekend. En dus is het zaak om permanent alert te zijn op ontwikkelingen die kunnen leiden tot haarscheurtjes of mogelijk barsten in deze vitale peiler. Nieuw is dat Rijkswaterstaat dit zal vormgeven door tweejaarlijks de tevredenheid van de medewerkers te peilen.

Het zijn het management en de medewerkers die bepalen of Strategisch Personeelsmanagement succesvol is. Centraal staat dat naast het belang van de inhoud de manager ook de visie van Rijkswaterstaat weet te vertalen naar de praktijk. Verder coacht hij of zij het team, neemt initiatieven en stimuleert creativiteit. Het aantrekkelijk werkgeverschap vraagt van Rijkswaterstaat dat zij haar medewerkers een interessant werkpakket biedt en beschikt over goede secundaire arbeidsvoorwaarden.

Externe audits

De doorkijk naar 2010 in de sector Beheer en Onderhoud geeft op dit moment een niet zo'n rooskleurig beeld. Een reden voor dit beeld is dat er sprake is van hogere kosten die met name veroorzaakt worden door uitbreiding van areaal en het complexer en duurder worden van het onderhoud door hogere milieu-eisen en Arbo-wetgeving. De budgetten, zoals opgenomen in de meerjaren begroting, staan hierdoor onder spanning. Om een beeld te krijgen van deze spanning en een juist kostenniveau te kunnen vaststellen is er besloten om een drietal externe audits te laten verrichten. Het gaat hierbij om de volgende drie uit te voeren audits:

1. een externe audit naar de productuitgaven van Beheer en Onderhoud Nat,
2. een externe audit naar de productuitgaven van Beheer en Onderhoud Droog,
3. een externe audit naar de directe uitvoeringsuitgaven van zowel Beheer en Onderhoud Nat als Droog.

Naast bovengenoemde ontwikkeling moeten de audits zorgdragen voor het verkrijgen van een onafhankelijke toets of Rijkswaterstaat het beheer uitvoert volgens de regels die de beheersplansystematieken stellen en of dit efficiënt en effectief gebeurt. De resultaten van de eerste audit, Beheer en Onderhoud in de natte sector zijn inmiddels bekend en zullen eind 2000 aan de Tweede Kamer worden gepresenteerd. De overige twee audits bevinden zich in een vroeger stadium. De resultaten van deze audits worden later verwacht. De audits moeten informatie opleveren voor de politiek en input vormen voor het verder doorvoeren van het implementatietraject van de verschillende systematieken.

Innovatief aanbesteden

Op 1 december 1999 (TK 1998–1999, 26 942, nr 1) is het rapport «Van uitzondering naar regel: innovatief aanbesteden bij Rijkswaterstaat» aangeboden aan de Tweede Kamer vergezeld van het kabinetsstandpunt. Het kabinet onderschrijft de analyse in het rapport dat er kansen bestaan voor nieuwe, moderne vormen van aanbesteding. Innovatief aanbesteden heeft substantiële maatschappelijke voordelen, zoals het vergroten van de

innovatiekracht en internationale concurrentiepositie van de markt. Het kan bijdragen aan een betere prijs/kwaliteitverhouding bij de realisatie van overheidsprojecten. Dit wordt in hoofdzaak bereikt door de creativiteit in de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer maximaal te benutten.

Het kabinet heeft de aanbeveling van de werkgroep overgenomen om het concept van innovatief aanbesteden binnen Rijkswaterstaat op grote schaal toe te passen en langs deze weg ervaring op te bouwen met deze nieuwe werkwijzen. Hiermee kan het beoogde doel worden gerealiseerd om in 2005 enkele tientallen procenten van het pakket van werken van Rijkswaterstaat (in zowel de aanleg- als de onderhoudssector) via innovatief aanbesteden op de markt te zetten.

Het plan van aanpak voor de uitvoering van het IBO is op 17 maart 2000 aangeboden aan de Tweede Kamer. Bij de begroting 2002 zal over de voortgang verslag gedaan worden.

4.2.2 Overige uitvoeringsorganisaties

Voor railwegen: NS Railinfrabeheer

Voor de aanleg, het beheer en onderhoud van railinfrastructuur werkt NS Railinfrabeheer (RIB) als taakorganisatie voor de Rijksoverheid. Het begrip taakorganisatie wordt gehanteerd wanneer een organisatie een functie/taak vervult voor één andere organisatie en daarmee strategisch afhankelijk is van die andere organisatie. Strategische afhankelijkheid betekent in dit verband dat NS Railinfrabeheer (NS-RIB) wordt aangestuurd en gefinancierd door Verkeer en Waterstaat.

Als gevolg van de overeenkomst met NS van 29 juni 1995 over de verzelfstandiging van de NS maakt NS-RIB nog deel uit van het NS-concern. Deze hybride positie van NS-RIB als overheidstaakorganisatie binnen NS zal per 1 januari 2001 worden opgeheven door de ontvlechting van NS-RIB (en de andere taakorganisaties Railned en NS-verkeersleiding) middels een aandelenoverdracht. Deze overdracht heeft vooralsnog geen gevolgen voor de structuur van de taakorganisaties. De positie van NS-RIB is dusdanig dat de begroting ongeschikt is als instrument om te rapporteren over de bedrijfsvoering van taakorganisaties. Dit heeft onder andere tot gevolg dat in deze Memorie geen kengetallen over de bedrijfsvoering van NS-RIB zijn opgenomen. Informatie omtrent de bedrijfsvoering is terug te vinden in het jaarverslag van de NV NS en het jaarverslag van NS RIB.

Voor megaprojecten: de projectdirecties Betuweroute, HSL-Zuid en Westerscheldetunnel

Voor de huidige werkzaamheden voor de Betuweroute, de HSL-Zuid en de Westerscheldetunnel zijn binnen Verkeer en Waterstaat aparte organisatorische eenheden geformeerd. Deze zogenoemde projectdirecties fungeren dus ook als uitvoeringsorganisaties die specifieke producten van grote omvang tot stand brengen. In de artikelsgewijze toelichting worden deze producten toegelicht.

Voor regionale en lokale infrastructuur: provincies, gemeenten en Kaderwetgebieden

Nadat is afgezien van het concept van vervoerregio's, volgt Verkeer en Waterstaat voor regionale en lokale infrastructuur het beleid inzake de reorganisatie van het binnenlands bestuur. Dit heeft geresulteerd in een akkoord tussen Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken, IPO en VNG

waarin een taakverdeling is gemaakt tussen Rijk, provincies en gemeenten voor het verkeer en vervoer buiten de Kaderwetgebieden. Dit akkoord is door partijen uitgewerkt in het convenant VERDI van 29 maart 1996. De taakverdeling op het gebied van verkeer en vervoer binnen de Kaderwetgebieden is verankerd in de Kaderwet bestuur in verandering.

Verkeer en Waterstaat stuurt de regionale en lokale infrastructuur op twee manieren aan:

- *Financiële sturing van kleine projecten (subsidiabele kosten lager dan f 25 miljoen).*

Vanaf 1 januari 1996 is de sturing van Verkeer en Waterstaat op kleine projecten gewijzigd. Provincies, gemeenten en besturen van Kaderwetgebieden ontvangen de Gebundelde Doeluitkering (GDU) voor kleine projecten. Daarmee zijn ze zelf verantwoordelijk geworden voor prioritering, voorbereiding en uitvoering van de projecten. Verkeer en Waterstaat beheert het budget en de uitkering wordt door de Minister vastgesteld.

Over de financiële verantwoording is in het Besluit Infrastructuurfonds een bepaling opgenomen. Gedeputeerde Staten brengt voor november van het jaar, volgend op het jaar waarin de doeluitkering is betaald, een financieel verslag uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit verslag bevat de besteding van de GDU voor dat jaar en een accountantsverklaring. Voor de zeven kaderwetgebieden geldt een dergelijke bepaling, zij het dat zij elke maand september financieel verslag moeten uitbrengen aan de minister.

De voorziene overheveling van deze middelen naar provincie- en gemeentefonds is conform de motie Remkes (kamerstukken II, 1997/98, 25 337, nr. 9) uitgesteld. Aanvankelijk werd afgesproken het ijkpuntenonderzoek naar de kostenstructuur van gemeenten op het terrein van de infrastructuur af te wachten. Hoewel dat inmiddels is afgerond, is inmiddels besloten af te zien van overheveling naar de fondsen en de doeluitkering verder uit te bouwen. Het voornemen in het concept NVVP is om per 1-1-2003 de GDU grens fors te verhogen.

- *Financiële sturing van grote projecten (groter dan f 25 miljoen)*
Voor projecten waarvan de subsidiabele kosten groter zijn dan f 25 miljoen is de regeling conform de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds van kracht. De regionale partners kunnen voor subsidiëring van deze projecten een beroep doen op het infrastructuurfonds. De projecten volgen dan de normale MIT-systematiek. Ze worden door Verkeer en Waterstaat getoetst, geprogrammeerd en vervolgens gesubsidieerd (na overleg daarover met betrokken regionale partners). Verkeer en Waterstaat is dus niet voor deze projecten verantwoordelijk, maar uitsluitend betrokken vanwege de (mede-)financiering.
- In het afgelopen jaar is een interdepartementaal beleidsonderzoek «Verbetering afweging infrastructuur» uitgevoerd, op grond waarvan een aantal aanbevelingen zijn gedaan om te komen tot substantiële decentralisatie van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur. Daarmee wordt besloten, genieten en betalen meer in één hand gelegd. Het kabinet neemt de aanbevelingen over. De nadere uitwerking daarvan vindt plaats in het kader van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan.

5. Afkortingenlijst

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
B.	
BB21	= Beheer en Beveiliging 21e eeuw
BER	= Beleidseffectrapportage
BLS	= Besluit lokatieverbonden subsidies
B&O	= Beheer en onderhoud
BPM	= Belasting Personen Motorrijtuigen
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheersplan voor de rijkswateren
BOR	= Bereikbaarheids Offensief Randstad
BR	= Betuweroute
C.	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
D.	
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EEG	= Europese Economische Gemeenschap
EFRO	= Europees fonds voor regionale ontwikkeling
EU	= Europese unie
F.	
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G.	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H.	
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
IBO RWS	= Outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie RWS
ICES	= Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking
IF	= Infrastructuurfonds
IFS	= Intermodal freightport Schiphol
IGO	= Integratiestudie Gelderland Oost

IPO	= Interprovinciaal overleg
IRMA	= INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IUU	= Indirecte uitvoeringsuitgaven
K.	
KAN	= Knooppunt Arnhem Nijmegen
KLPD	= Korps Landelijke Politie Diensten
L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LNV	= Landbouw natuurbeheer en visserij
M.	
MD	= Meetkundige dienst
MER	= Milieu effectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	= Motorrijtuigenbelasting
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N.	
NOV	= Noord-oostelijke verbinding
NMP	= Nationaal milieu beleidsplan
NS	= Nederlandse spoorwegen
NURG	= Nadere uitwerking rivierengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O.	
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerp-tracébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Overige wegennet
P.	
PAGE	= Plan van aanpak goederen emplacementen
PEMBA	= Wet Premiedifferentiatie en marktwerking bij arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
PKB	= Planologische kernbeslissing
PMA	= Personeel, materieel en automatisering
PRI	= Project ramingen infrastructuur
PPS	= Publiek private samenwerking
PU	= Productuitgaven
R.	
RIB	= NS Railinfrabeheer
ROA	= Regionaal Orgaan Amsterdam
RR	= Rekening Rijden
RSC	= Railservice center
RVI	= Rijks Verkeers Inspectie
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat

S.	
SOIT	= Subsidieregeling openbare inland terminals
SN	= Startnotitie
SPM	= Strategisch personeelsmanagement
STOV	= Stadsgevestelijk openbaar vervoer
STOWA	= Stichting toegepast onderzoek water
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid

T.	
TB	= Tracébesluit
TBBV	= Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTP	= Tweede tactisch pakket

U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijks-wateren
UvW	= Unie van waterschappen

V.	
VERDI	= Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	= Volkhuysvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht

W.	
WIM-VID	= Weigh In Motion met Video-systeem
WST	= Westerscheldetunnel
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	= World Trade Center

Z.	
ZOAB	= Zeer open asfaltbeton

C. TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL

Uitgaven en verplichtingen

Inleiding

Voor de belangrijkste budgettaire wijzigingen wordt verwezen naar de paragraaf budgettair kader in het algemene deel van deze memorie.

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil 2000. De loon- en prijsbijstellingstranche 2000 is in zijn geheel verdeeld naar de loon- en prijsgevoelige artikelen.

Bij de mutaties op de opbouw van de verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting is de volgende indeling gehanteerd.

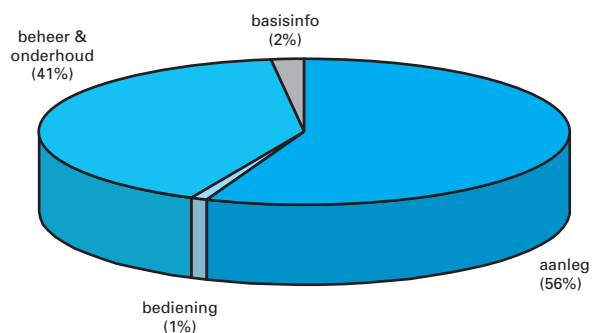
- Amendementen/Nota van Wijziging:
dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 2000;
- 1e Suppletoire wet:
deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 2000 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe Mutaties:
dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

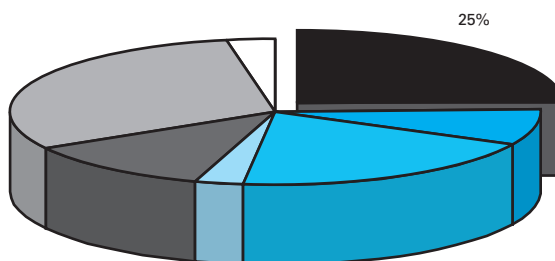
01.01 Rijkswegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën RW



Aandeel Rijkswegen in totaal Infracfonds 2001



De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds.

Voor wat betreft de aanleg van rijkswegen gaat het om uitgaven die enerzijds zijn gemoeid met het opstellen van verkenningen en planstudies van rijkswegenprojecten en anderzijds uitgaven ten behoeve van de realisatie van rijkswegenprojecten, inclusief de Dynamische Verkeersmanagementmaatregelen. De uitgaven voor verbeteringswerkzaamheden en beheer en onderhoud van rijkswegen worden eveneens op dit artikel verantwoord, alsmede de uitgaven voor de bediening van objecten op rijkswegen.

Tenslotte bevat dit artikel basisinformatie voor verkeersveiligheid en basisinformatie voor rijkswegen, die zijn samengevoegd op een artikel-onderdeel vanwege de nauwe samenhang.

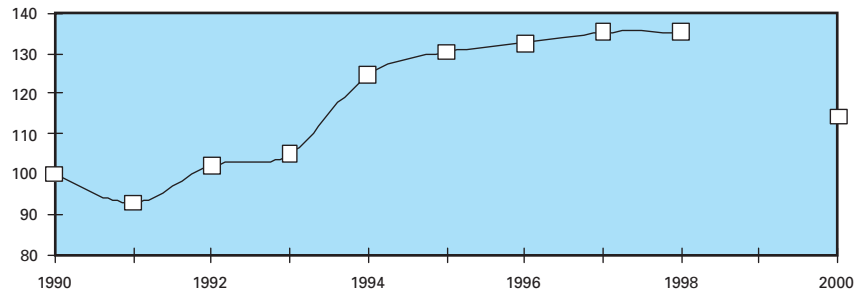
b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Rijkswegen?

Verkeer en Waterstaat zorgt voor de hoofdinfrastructuur in Nederland. De zorg voor de rijkswegen gebeurt uit het oogpunt van optimale mobiliteit, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid. Deze begrippen zijn geoperationaliseerd in een aantal indicatoren, die jaarlijks worden gemeten en waarvoor ook doelstellingen zijn geformuleerd. De indicatoren zijn:

- Voertuigverliesuren

Dit betreft een indicator op het gebied van bereikbaarheid. De indicator is ontwikkeld om een bereikbaarheidseffect beter te kunnen meten. Het aantal voertuigverliesuren is teruggerekend naar 1990 en bedroeg in dat jaar 14,2 mln uur. Het jaar 1990 is ook het basisjaar voor de index.

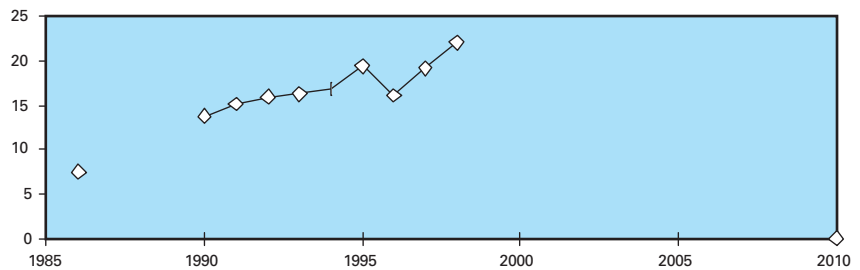
Index voertuigverliesuren 1990=100



- Congestiekans op de rijkswegen

De congestiekans mag volgens het SVV-2 in 2010 op de achterland-verbindingen (ALV) maximaal 2% bedragen en op de rest van de rijkswegen maximaal 5%. De grafiek geeft het percentage van de rijkswegen weer, waarop deze doelstellingen in de afgelopen jaren niet zijn gehaald. In 2010 moet het percentage gedaald zijn tot 0.

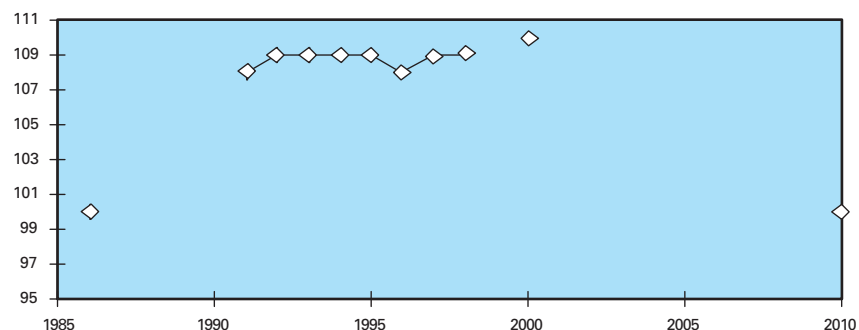
Percentage rijkswegen dat congestiekans overschrijdt



- Oppervlakte met > 50dBA geluidsniveau

De oppervlakte waarvan de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op rijkswegen groter was dan 50 dBA was in 1986 ongeveer 2660 km². De doelstelling voor deze indicator is een index van maximaal 110 in 2000 en maximaal 100 in 2010. De grafiek toont de ontwikkeling tot en met 1998.

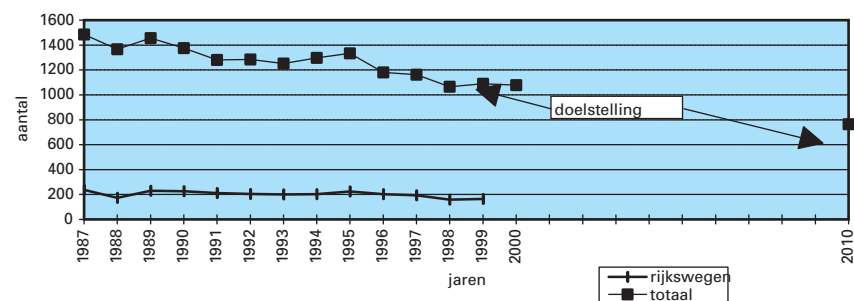
**Index oppervlakte > 50 dBA
1986=100**



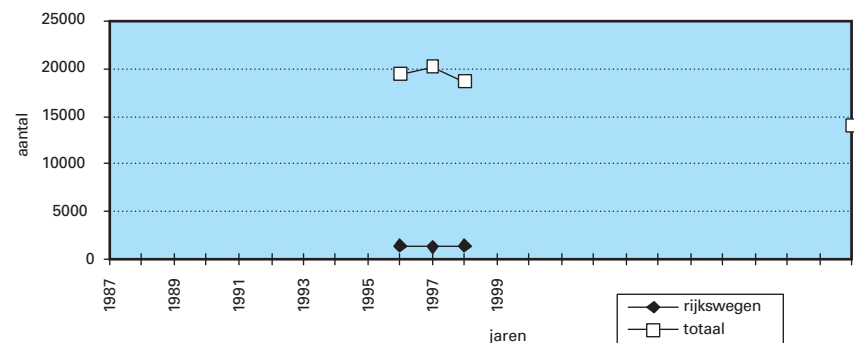
● **Doden en verkeersgewonden op de rijkswegen**

Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer.

Aantal verkeersdoden



Aantal ziekenhuisgewonden



De daling van het aantal verkeersdoden in 1998 is in 1999 niet doorgezet. Er is zelfs sprake van een lichte stijging. Alhoewel de doelstelling voor het jaar 2000 reeds in 1998 is gehaald is deze stijging van het aantal verkeersdoden een zorgwekkende ontwikkeling, die nauwlettend gevolgd zal worden.

De doelstelling voor het jaar 2010 met betrekking tot verkeersveiligheid op de weg wordt in het NVVP vastgesteld op maximaal 750 doden en 14 000 ziekenhuisgewonden. Onder verkeersdoden wordt verstaan: het aantal verkeersdoden geregistreerd door de politie. Onder ziekenhuisgewonden wordt verstaan: het aantal door de politie geregistreerde ziekenhuis-

gewonden gecorrigeerd voor de registratiegraad. De registratiegraad wordt (middels onderzoek) bepaald door het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden te vergelijken met het aantal door ziekenhuizen geregistreerde verkeersgewonden. In de grafiek zijn de gecorrigeerde cijfers voor verkeersgewonden vanaf 1996 opgenomen. In 1998 was het aantal gewonden gecorrigeerd voor de registratiegraad (63%) ca. 18 600. Tevens zal 1998 als nieuw basisjaar worden gebruikt.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

01.01.01. Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

Op dit artikelonderdeel worden de personele en materiële uitgaven van Rijkswaterstaat (directe uitvoeringsuitgaven) verantwoord voor het doen van verkenningen en planstudies. In de planstudietabel worden de productuitgaven van de projecten vermeld.

Ten opzichte van het vorige MIT hebben zich de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

Ontwikkelingen op projectniveau

Binnen een aantal categorie 1 projecten is nieuwe informatie beschikbaar gekomen met betrekking tot de scope en/of de kostenramingen van de te realiseren produkten. Op grond hiervan heeft een beperkte herverdeling van het totale budget tussen deze projecten plaatsgevonden. Het ijkpunt voor het project Tangenten Eindhoven is omlaag gegaan tot f 1094 mln vanwege een andere vormgeving van de knooppunten; de ijkpunten voor andere projecten zijn gestegen: voor A2 Rondweg Den Bosch tot f 596 mln, voor de RW7 Rondweg Sneek tot f 142 mln en voor de N31 Leeuwarden Drachten tot f 225 mln. Het positieve saldo van deze veranderingen (f 20 mln) is ingezet in het realisatieprogramma.

De planning van de projecten is geactualiseerd. Voorzover deze in de tijd naar achteren is geschoven heeft dit geen consequenties voor de afgesproken termijnen van uitvoering.

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

De wegenprojecten van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR, op 19 mei 2000 aangeboden aan de Tweede Kamer) zijn verwerkt in de planstudietabel. Nieuwe projecten in het kader van het BOR zijn A12 Den Haag en A12 Utrecht (beide benutting), de A1/A6 brug Muiden en de A4/A9 knooppunt Badhoevedorp. Het project A2 Utrecht-Deil is verschoven van categorie 2 naar categorie 1. De projecten A1/A9 benutting, A12 Utrecht-Duitse grens benutting en A2 Amsterdam-Utrecht stonden reeds in de planstudietabel en zullen in het kader van het BOR eerder tot uitvoering komen. Categorie 3a is uitgebreid met de projecten behorend bij de A4 doorstroomroute en andere tolwegen. Hiervoor is een rijksbijdrage van in totaal f 2635 mln (tot 2010) gereserveerd. De verdere procedure en de termijn van realisatie van deze projecten zullen in het kader van PPS-constructies nader moeten worden bepaald.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven verantwoord noodzakelijk voor de voorbereiding van de uitvoering van planstudieprojecten waarvan het tracébesluit is genomen alsmede voor het uitvoeren van het realisatieprogramma van nieuwbouw- en benuttingsprojecten. Enerzijds betreft het de budgetten benodigd voor de daadwerkelijke realisatie – de zoge-

naamde productuitgaven – anderzijds betreft het de personele, materiële, automatiserings- en uitbestedingsuitgaven: de zogenaamde directe uitvoeringsuitgaven.

Het realisatieprogramma Rijkswegen bevat zowel nieuwbouwprojecten als benuttingsprojecten. Nieuwbouwprojecten zijn vooral gericht op capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en dragen ook bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het benuttingsprogramma heeft tot doel het gebruik van de bestaande wegcapaciteit te verhogen. Het benuttingsprogramma levert een belangrijke bijdrage aan een betere doorstroming van het verkeer, een hogere betrouwbaarheid van het wegennet, en een grotere verkeersveiligheid.

In het realisatieprogramma wordt de planning van de uitvoering van de projecten afgestemd op de beschikbare begrotingsmiddelen. Om tegenvallers in de planning op te vangen wordt een overplanning gehanteerd in 2000, 2001 en 2002. De in het MIT genoemde opleverdata van de projecten zijn gebaseerd op deze overplanning. Het valt niet op voorhand te zeggen of en zo ja welke projecten met vertraging in de uitvoering te maken zullen krijgen.

Benuttingsmaatregelen

Het programma benutting omvat een grote hoeveelheid verschillende maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen zijn te onderscheiden in:

- maatregelen ter beperking van structurele files, zoals Toeritdoseerinstallaties, inhaalverbod vrachtverkeer, kleine infrastructurale verbeteringen en de inzet van extra politie (de zogenaamde verkeers-assistenten);
- maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie paneel), verbetering van netwerkmanagement;
- innovatieve projecten;
- verbeteren van de reisinformatie;
- spitsstroken en plusstroken.

V&W zal met voorstellen komen voor onderzoek naar en ontwikkeling van innovatieve benuttingsprojecten. Daartoe zullen de volgende innovatieve benuttingsprojecten in de periode 2000 – 2001 gestart worden:

1. A 28 Hoevelaken – Rijnsweerd: spitsstrook;
2. A 28 Zwolle: dynamische derde rijstrook;
3. DVM op regionaal wegennet rond Alkmaar;
4. A 2 – A 79 Kruisdonk.

Naast de bovengenoemde maatregelen wordt een deel van het budget besteed aan het opzetten van een goede beheersorganisatie en aan internationale afstemming. Ondoelmatig beheer en slechte kosten-beheersing zijn de grootste risico's voor het beoogde hoogwaardig verkeersmanagement. Voor een doelmatig beheer is in de toekomst naast een adequate organisatie vooral nodig een goede architectuur van de verkeersbeheersingssystemen (afgestemd binnen Connex en Europa) en een testcentrale, waarbinnen de ontwikkeling en het testen van nieuwe versies van hard- en software kan plaatsvinden.

De internationale afstemming van dynamisch verkeersmanagement (DVM) vindt op het gebied van de systemen plaats in Europees kader

(ontwikkeling en standaardisatie) en op maatregelniveau met onze burens in het kader van Centrico. Via dit laatste project worden ook Europese bijdragen ontvangen.

Met de meer dan 70 verschillende benuttingsmaatregelen wordt de benutting van het hoofdwegennet verder verbeterd. Dit is noodzakelijk om de netwerkcapaciteit te maximaliseren en de gevolgen van onverwachte files en files ten gevolge van wegenonderhoud te minimaliseren.

Wegenaanleg

Realisatieprogramma rijkswegen

In het realisatieprogramma MIT 2001 zijn de volgende projecten nieuw opgenomen, namelijk:

- Rw 15 Aansluiting Vondelingenplaat. Dit project betreft de aanpassing van de aansluiting op Rw 15 en het onderliggende wegnnet ter plaatse als gevolg van aanpassing van de Havenspoorlijn in het kader van de Betuweroute;
- Rw 31 Leeuwarden – Drachten.

Twee projecten zullen eerder gereed komen dan in het MIT 2000 is aangegeven, namelijk

- Rw 15, Reconstructie van de aansluitingen bij Hardinxveld en Giessendam (2006 in plaats van 2008). De voortgang van het werk geeft aanleiding tot deze bijstelling van de planning;
- Rw 50, Kampen – Emmeloord. Conform de bestuurlijke afspraak vindt voorfinanciering door de regio plaats waardoor een eerdere oplevering mogelijk wordt (2002 in plaats van 2004). De terugbetaling van de voorfinanciering is apart weergegeven. De tegenboeking van deze voorfinanciering is opgenomen in de ontvangstenplanning.

Voorts zijn de realisatiekosten van planstudieprojecten weergegeven met inbegrip van de voorbereidingskosten. In de eerstkomende jaren betreft dit voornamelijk grondverwerving.

De projectkosten zijn ten opzichte van het MIT 2000 geïndexeerd naar prijspeil 2000.

In de kosten van enkele projecten hebben mutaties plaats gevonden. Ten opzichte van het MIT 2000 zijn deze mutaties kleiner dan 10% van de projectkosten. Per saldo zijn de mutaties voor alle rijkswegenprojecten kostenneutraal.

De projectkosten van Rw14 Wassenaar Leidschendam (Norah) zijn ten opzichte van het MIT 2000 verhoogd met f 80 mln waarvan f 60 mln uit het FES (het restant van f 20 mln is gevonden binnen de kostenbeheersingsoperatie). Hiertoe is besloten om de toepassing van een innovatieve boormethode bij de bouw van de Hubertustunnel mogelijk te maken. Hiermee komen de totale projectkosten op f 749 mln.

Voor Rw 50 Eindhoven – Oss loopt nog een nader onderzoek naar de afstemming tussen de projectscope en de projectkosten.

In het MIT-programma Aanleg Rijkswegen Realisatie worden per project de productuitgaven (PU) gepresenteerd. De directe uitvoeringsuitgaven (DUU) worden voor het programma als geheel gepresenteerd en worden geraamd op 20% van de totale productuitgaven (exclusief de productuitgaven voor de betaling van de aflossing van de tunnels).

01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding

Het voorbereidingsprogramma ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen bevat directe uitvoeringsuitgaven om een zo goed mogelijk onderhoudsprogramma op te stellen. Het gaat hier onder andere om het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits.

Uit dit artikelonderdeel worden uitgaven bekostigd voor onder andere de opstelling van instandhoudingsplannen en landschapsplannen, de uitvoering van verkeers- en geluidshinderonderzoeken en het verrichten van inspecties en inventarisaties.

In het kader van Wegbeheer 2000 wordt tevens het landelijk beheerplan en de regionale en lokale beheerplannen opgesteld. Hiermee wordt beoogd om op systematische wijze de knelpunten in het hoofdwegennet in kaart te brengen en oplossingen op programmaniveau inzichtelijk te maken. Als uitvoeringskaders gelden enerzijds de SVV-doelstellingen met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het hoofdwegennet en anderzijds de (technische) richtlijnen, normen en interventie niveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg.

Om de onderhoudsfilosofie beter op de bovengenoemde beleidsdoelstellingen te kunnen afstemmen, wordt door de Specialistische Diensten geregeld onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop deze doelstellingen in de huidige structuur van de Rijkswegen geïmplementeerd kunnen worden.

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

Uit dit artikelonderdeel worden uitgaven bekostigd voor het beheer en onderhoud van wegverhardingen, bruggen, viaducten, tunnels en aquaducten, verkeersvoorzieningen, voor de exploitatie van het Rijkswegennet (instandhouding) en voor het uitvoeren van werkzaamheden die voortkomen uit een goede zorg voor het landschap en het milieu rond de Rijkswegen. Tevens dient dit artikelonderdeel voor de financiering van kleine verbeteringswerken; vaak hebben deze ten doel de leefbaarheid en/of veiligheid te verbeteren.

Om te komen tot een betere onderbouwing van het instandhoudingsbudget is bij de realisatie onderscheid gemaakt tussen «vast» en «variabel» onderhoud.

Vast onderhoud betreft de werkzaamheden met een cyclisch karakter. De frequentie van de werkzaamheden varieert van enkele keren per jaar tot eens in de vier jaar. Werkzaamheden die hieronder vallen zijn bijvoorbeeld het herstel van schade aan verhardingen, verlichting, geleiderails en dergelijke, de aanschaf, vervanging en onderhoud van bewegwijzering, het kleinschalig conserveerwerk van kunstwerken, het onderhouden van waterafvoeren, het maaien van bermen, het exploiteren van de openbare verlichting langs Rijkswegen.

Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden aan verhardingen en kunstwerken, over het algemeen groot onderhoud. Dit betreft onder andere de aanleg of vervanging van openbare verlichting, het grootschalig onderhoud aan bruggen, tunnels of viaducten, het uitvoeren van levensduur-verlengend onderhoud, het vervangen van de

verharding, de vervanging van verkeersbeheersingssystemen, het aanleggen van een ecoduct over een bestaande Rijksweg, het aanpassen en vervangen van geluidsschermen.

Op het gebied van instandhouding doet zich een aantal ontwikkelingen voor die in de toekomst – en ook nu reeds – leiden tot een opwaartse druk op de instandhoudingskosten. De belangrijkste hiervan zijn de sterk toegenomen verkeersintensiteiten en de (hiermee samenhangende) forse uitbreiding van de dynamische verkeersbegeleidingssystemen, de strengere eisen op het gebied van arbeidsveiligheid en milieu, de wens om de incidentele files ten gevolge van wegwerkzaamheden te beperken en een aantal externe ontwikkelingen zoals het toenemende gebruik van breedbanden door vrachtverkeer.

01.01.05 Bediening Rijkswegen

Het artikelonderdeel Bediening Rijkswegen omvat de bediening van tunnels en verkeerssystemen in het Rijkswegennet. Daarnaast vallen ook de zogenaamde «droge bruggen» onder dit artikel. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de kosten van bediening betreffen personeel. In de kosten voor de bediening zijn ook de operators in de verkeerscentrale en de verkeersmanagers opgenomen, alsmede de kosten voor bediening van droge bruggen en veren;
- de voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij dit artikelonderdeel ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, etc.);
- in dit deelprogramma is tevens een post opgenomen voor onderhoud aan de systemen in de centrale, technisch systeembeheer, alsmede de opleiding van de operators.

In het programma bediening zijn de afgelopen jaren veel veranderingen opgetreden als gevolg van de toename van het aantal te bedienen tunnels en de snelle toename van het aantal verkeerssystemen (bijvoorbeeld de toename van verkeerssignalering van circa 50 km in 1992 naar circa 1 000 km eind 2000). Dit heeft geleid tot een snelle groei van het aantal operators en systeembeheerders. Inmiddels zijn deze werkzaam in een zestal centrales in de provincies Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland (2) en Noord-Brabant.

De te bedienen objecten zijn ondermeer:

- tunnels;
- bruggen;
- verkeerssignalering;
- Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP);
- toeritdosering;
- spitsstrook;
- wisselstrook;
- dynamisch inhaalverbod.

Daarnaast vervult het personeel in de verkeerscentrale een onmisbare rol inzake de regionale coördinatie van Incident Management.

01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid

Informatie over land-, spoor- en vaarwegen, benutting, verplaatsingsgedrag en verkeersongevallen maakt het mogelijk op een adequate wijze nieuw beleid voor te bereiden (bijvoorbeeld het NVVP) en bestaand beleid

te evalueren. Tevens staat de informatie ten dienste van wegontwerp en aanleg-, beheer- en onderhoudsprogramma's van Rijkswegen. Het programma Basisinformatie Rijkswegen en Veiligheid verzamelt de benodigde gegevens in samenhang, welke voor genoemde processen onontbeerlijk zijn. Het betreft het vastleggen en beschrijven van eigenschappen van de genoemde modaliteiten en het voor direct gebruik beschikbaar stellen aan grote groepen gebruikers. Daarbij gaat het in toenemende mate om het tijdig, met behulp van modellen, onderkennen van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beslissingen.

Voor de thema's waaruit het programma is opgebouwd, wordt verwezen naar paragraaf d (welke producten worden gerealiseerd).

d. Welke producten worden gerealiseerd?

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudie

In de onderstaande tabel wordt het realisatieprogramma weergegeven van de verkenningen- en planstudiefase.

	Prognose 1999	realisatie 1999	prognose 2000	bijgestelde prognose 2000	prognose 2001
aantal verkenningen	1	0	1	1	1
aantal trajectnota's	4	2	14	9	3
aantal tracébesluiten	2	1	5	1	11
aantal realisatiebesluiten	0	1	1	1	2

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

In de hierna volgende tabellen zijn de output van het nieuwbouwprogramma en de benuttingsmaatregelen opgenomen.

OUTPUT Aanleg rijkswegen Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 1999, 2000 en 2001

wegnr.	wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	toelichting	Produkt- uitgaven in Mf
2	Aansluiting Meibergdreef	2000	mei				verbeteren aansluiting rw2/rw9	70
9	Alkmaar – Den Helder lokale aanpassingen	2000	januari				aanleg parallelwegen en aanleg spoorkruising	68
16	Ridderkerk – Hendrik Ido Ambacht	2000	december	7	8	2		50
44	Aanpassing traject Wassenaar	2001		2				31
9	Heiloo-Alkmaar	2001					aanleg parallelwegen reconstructie Kooimeer- plein	48
50	Ens-Emmeloord	2001	september	6,4			reconstructie aw1x2	43

Benuttingsmaatregelen (op te leveren)	eenheid	1999	2000	2001
– Verkeerssignalering	km	169	23	0
– Toeritdoseerinstallaties (TDI's)	aantal	6	15	15
– Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	8	13	0
– Monitoring	km	15	389	181
– VerkeersManagement-centrales	aantal	1	0	0
– Inhaalverbod vrachtverkeer	km	1 625	0	0
– Spitsstroken	wegvakken	2	0	0
– Doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen)	aantal	4	2	2
– Videocamera's t.b.v. Incident Management (excl. tunnels e.d.)	aantal	15	1	0

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Aangezien vast onderhoud jaarlijks plaatsvindt aan het gehele areaal, vormt de tabel eveneens een prestatie-indicator voor het jaar 2000.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud (in NLG 1000)

Soort beheer en onderhoud	1999	2000	2001
– rijbaanlengte (in km)	5 610	5 645	5 650
– zwart onderhoud (in km ²)	77	78	78
– groen onderhoud (in km ²)	168	169	169

01.01.05 Bediening Rijkswegen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het bedieningsareaal voor zover het DVM-systemen (dynamisch verkeersmanagement) betreft.

Specificatie bedieningsareaal (in NLG 1000)

Systeemsoort	Eenheid	1999	2000	2001
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	961	984	984
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	15	404	585
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
DRIP's	aantal	64	77	77
Toeritdoseringen	aantal	26	41	56
Spitsstroken	wegvakken	5	5	5
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	33	35	37
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	30	31	31
Uitgaven bediening droog (totaal)	Mf	19,5	22,1	23,4

01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid

Het programma is opgedeeld in de volgende clusters:

1. *goederenvervoer*
informatieproducten op het terrein van goederenvervoer, waaronder overzichten ten behoeve van beleidsvoorbereiding en -evaluatie

2. *personenvervoer*
informatieproducten op het terrein van personenvervoer, waaronder overzichten ten behoeve van beleidsvoorbereiding en -evaluatie
3. *verkeer*
gegevens betreffende het wegverkeer en -vervoer
4. *nautisch*
gegevens betreffende het verkeer en vervoer te water
5. *infrastructuur en kenmerken*
het land- en waterwegennetwerk van Nederland en de kenmerken daarvan
6. *veiligheid*
basisinformatie t.b.v. veiligheid, w.o. gegevens betreffende verkeersongevallen
7. *innovatie*
innovatieve producten binnen basisinformatie
8. *diensten*
diensten die RWS uitvoert bij verstrekken van gegevens en informatie aan derden, zoals de servicedesk
9. *IT-infrastructuur*
de totale informatietechnologie voor basisinformatie (computers en netwerken)
10. *modellen*
verkeer- en vervoermodellen
11. *Actueel Hoogtebestand Nederland*
de fabricage, validatie, opslag en verstrekking van gegevens van het AHN
12. *Luchtvaartaanleggen*
informatieproducten op het terrein van luchtvaart, zoals hoogtekarten rond vliegvelden

e. *Wat kost het?*

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 023 049	2 932 873	2 535 182	2 336 882	2 173 322	
1e suppl. wet 2000			25 166	– 104 400	– 243 900	– 182 827	– 168 200	
Nieuwe mutaties			266 469	– 62 508	503 562	568 053	1 185 879	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 171 562	3 122 111	2 314 684	2 765 965	2 913 044	2 726 377	3 196 374	3 493 524
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 254 313	1 416 752	1 050 358	1 255 140	1 321 882	1 237 176	1 450 451	1 585 292

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		2 778 344	2 949 332	2 914 729	3 162 772	2 743 395	
1e suppl. wet 2000		171 832	- 138 700	- 194 500	- 202 200	- 170 200	
Nieuwe mutaties		69 871	159 492	207 562	855 053	1 023 313	
Stand ontwerp-begroting 2001	3 132 397	3 020 047	2 970 124	2 927 791	3 815 625	3 596 508	3 894 615
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 421 420	1 370 438	1 347 784	1 328 574	1 731 455	1 632 024	1 767 299
Overplanning		174 000	163 000	165 000			
Stand incl. overplanning		3 194 047	3 133 124	3 092 791			

*Toelichting nieuwe mutaties***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Compensatie directie uitvoeringsuitgaven voor Westerschelde-tunnel	- 3 394	- 3 452	- 3 576			
2. Voordelig saldo 1999	- 7 731	- 27 421	- 90 000	- 38 000		
3. Ontvangsten RW 37/RW 2		- 8 000	30 000	80 000	115 000	
4. Loonbijstelling	11 557	12 069	11 557	12 282	11 331	
5. Prijsbijstelling	62 089	61 296	60 581	79 771	74 982	
6. Compensatie HSL-zuid			- 74 000	- 211 000	- 113 000	
7. Bijdrage FES Hubertustunnel					10 000	
8. BOR		125 000	273 000	932 000	925 000	
9. benuttingsvariant A1/A9	5 000					
10. Project industriële tunnelbouwmethode	2 350					
11. Extrapolatie						298 107
Totaal	69 871	159 492	207 562	855 053	1 023 313	298 107

- ad 1. Dit betreft de compensatie ten behoeve van de onvoorziene hogere inzet van RWS-personeel voor de Westerscheldetunnel op artikel IF 03.01.
- ad 2. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999.
- ad 3. Betreft gelijktijdige bijstelling van ontvangsten en uitgaven. De bijdrage van de provincie Drenthe voor de RW 37 (f 8 mln) is in 1999 versneld ontvangen. De financiële bijdragen voor de RW 2 van de regio (f 100 mln) en VROM (125 mln) zijn in de periode 2001 t/m 2003 in de begroting verwerkt.
- ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

- ad 5. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 6. Betreft een kasschuif ter oplossing van de kasproblematiek bij de HSL IF 03.03.
- ad 7. Bijdrage vanuit het FES voor de toepassing van de nieuwe boor-techniek bij de Hubertustunnel.
- ad 8. Betreft de extra middelen ten behoeve van het BOR.
- ad 9. Betreft een versnelling van de benuttingsvariant voor A1/A9.
- ad 10. Bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken voor het Project industriële tunnelbouw-methode.
- ad 11. De extrapolatie kan als volgt worden verklaard; enerzijds een stijging van de aanleg Rijkswegen realisatie en anderzijds een stijging in Beheer en Onderhoud realisatie.

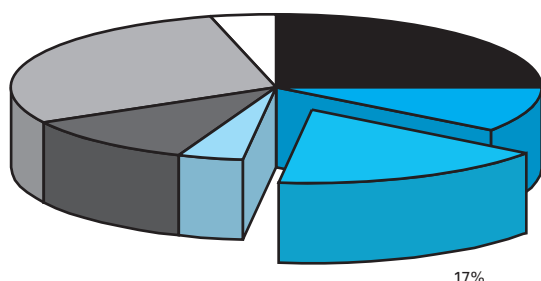
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verkenningen en planst. Directe uitv.uitgaven	59 589	50 677	56 107	68 587	58 334	55 549	11	12.1
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie Directe uitv.uitgaven	1 457 942	543 645	1 132 825	1 529 878	1 430 076	1 329 410	51	12.1
01.01.03 B&O Rijkswegen Directe uitv.uitgaven	317 200	301 453	298 681	317 200	301 453	298 681	11	12.1
01.01.04 B&O Rijkswegen Productuitgaven Directe uitv.uitgaven	60 623	84 103	61 787	62 560	81 992	61 622	11	12.1
01.01.05 Bediening Rijkswegen Directe uitv.uitgaven	757 689	865 786	744 517	685 495	673 456	747 664	15	12.1
01.01.06 Basisinformatie Directe uitv.uitgaven	399 500	400 000	400 000	399 500	400 000	400 000	11	12.1
	20 887	21 602	22 934	19 461	22 102	23 434	11	12.1
	48 681	47 418	49 114	49 716	52 634	53 764	11	12.12
Totaal	3 122 111	2 314 684	2 765 965	3 132 397	3 020 047	2 970 124		

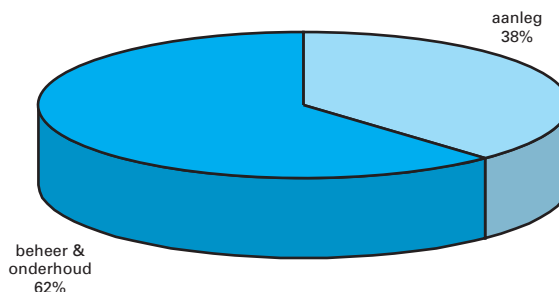
01.02 Railwegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën Railw



Aantal Railwegen in totaal Infracfonds 2001



Ten laste van dit artikel worden Rijksbijdragen toegekend die betrekking hebben op aanleg, beheer en onderhoud van railwegen. Onder aanleg wordt ook verstaan de bouw van stations en halten, alsmede de rente en aflossing voorfinanciering Nederlandse Spoorwegen.

De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (Kamerstukken II 1996/1997, 25 329, nr 4) die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking is getreden.

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Railwegen?

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het lange termijn-beleid met betrekking tot de spoorweginfrastructuur uiteengezet. Het eerste uitvoeringsprogramma, Prorail genaamd, is nagenoeg afgerond. In opdracht van V&W voeren Railned en Adviesdienst Verkeer en Vervoer een meerjarige evaluatie uit van Prorail, het eerste pakket investeringen in het spoorvervoer in het kader van SVV-2. Ingegaan wordt ook op effecten van de verbeterde treindienst in het kader van Samen Werken aan Bereikbaarheid.

De evaluatie omvat drie pijlers: het meten van ontwikkelingen, het bepalen van de invloedsfactoren die verantwoordelijk zijn geweest voor de ontwikkelingen en het analyseren van de verschillen van de situatie met en zonder investeringen in Prorail. Deze drie pijlers vormen het fundament om beter inzicht te krijgen in de effectiviteit van investeringen in het spoorwegnet. Het eindrapport is voorzien in 2001.

De uitvoering van het tweede uitvoeringsprogramma, het Tweede Tactisch Pakket (TTP), is volop bezig.

De ontwikkeling van het treinvervoer en de betrouwbaarheid worden jaarlijks in de BER weergegeven en worden betrokken bij het MIT.

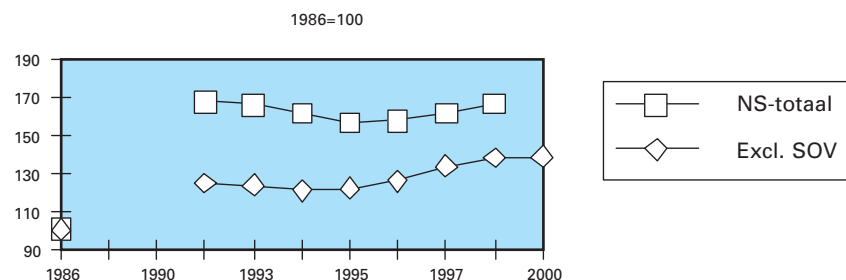
De grote bouwinspanning op het gebied van de spoorweginfrastructuur heeft als achtergrond het streven het treinprodukt te verbeteren om de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto te versterken. Dit betekent dat, voor het trekken van nieuwe klanten en het vasthouden van de bestaande klanten naast het aanbieden van nieuwe capaciteit, kwaliteit nodig is. De reiziger vraagt om een gedifferentieerd aanbod van trein-produkten zoals hogesnelheidstreinen, intercity-, snel-, stoptreinen en

regionale light-railvoorzieningen. Met het Tweede Tactisch Pakket worden randvoorwaarden geschapen voor een dergelijk gedifferentieerd aanbod. Speerpunten van het toekomstige spoorweginfrastructuurbeleid vormen:

- realisering van hoge snelheidslijnen,
- introductie van nieuwe regionale vervoersystemen,
- mogelijke uitbouw van het bestaande net, d.m.v. de Hanzelijn (afhankelijk van uitkomsten planstudie),
- start van een meerjarenbeleid nieuwe stations,
- verbetering van de spoorwegveiligheid en energievoorziening.
- verbetering in kwalitatieve zin (fietsenstallingen, aanpak geluidsproblematiek emplacementen, toegankelijkheid stations).
- in samenwerking met derden te komen tot opzet en financiering van projecten waarvan het vervoersprobleem een onderdeel is (PPS).

Reizigerskilometers spoor

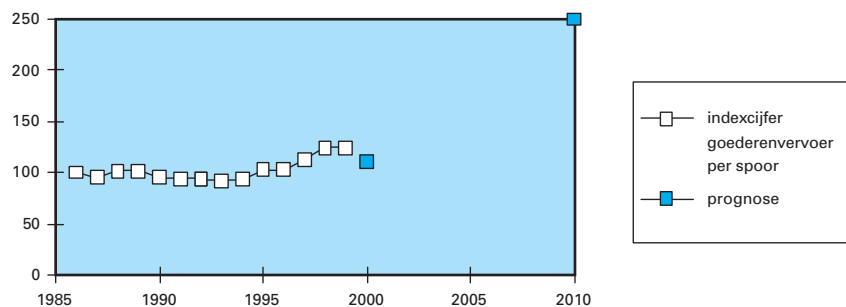
Index reizigerskilometers NS 1986=100



De toename van het treinvervoer, exclusief studenten OV-kaart (SOV), die in 1996 is ingezet, wordt in de jaren 1997 en 1998 gecontinueerd. Uitbreiding van de infrastructuur en verdere kwaliteitsverbetering maken het mogelijk het streefbeeld in 2000 te realiseren.

Goederenvervoer per spoor

1986=100



Ontwikkeling bruto volume spoorvervoer in miljoenen tonnen
(Bron: tot 1998 NS Cargo; 1998 NS Cargo, ACTS, Shortlines)

Geconstateerde ontwikkelingen

Sinds 1994 bestaat een positieve groeitrend in de omvang van het goederenvervoer per spoor in Nederland. In 1999 kende de groei echter een stagnatie, naar verwachting van incidentele aard. Het totaal vervoerde

volume bedroeg in 1999 25,1 miljoen ton, inclusief bijzonder vervoer. Bij NS Cargo was weliswaar een afname waar te nemen van 24,7 mln ton in 1998 naar 23,2 mln ton in 1999, maar de twee nieuwe spoorvervoerders ACTS en Shortlines vertoonden in hun tweede levensjaar een aanzienlijke groei; de beide nieuwe toetreders vervoerden in 1999 samen ca. 1,9 mln ton tegenover 0,15 mln ton in 1998. Bij NS cargo gaven met name de marktsegmenten chemie en spoormaterialen een volumedaling te zien, maar werd de daling ook veroorzaakt door het overnemen van een deel van het binnenlands containervervoer door ACTS. In totaal is het goederenvervoer per spoor in 1999 nauwelijks gestegen.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het artikel bestaat uit 4 artikelonderdelen:

- aanleg rail: verkenningen en planstudieprogramma
- aanleg rail: realisatieprogramma
- beheer en onderhoud rail: het realisatieprogramma
- rente en aflossing leenfaciliteit NS

Aanpassing aanlegprogramma personenvervoer

Het aanlegprogramma is op een aantal onderdelen aangepast in vergelijking met het MIT 2000–2004.

- De opleverdatum van de projecten rondom Arnhem, de projecten op de corridor Amsterdam – Utrecht en het project Vleuten – Geldermalsen wordt met minimaal 1 jaar vertraagd.
- De bouwperiode van projecten vallend onder de post kleine projecten worden in de tijd uitgesmeerd met 1 à 2 jaar.
- Pas vanaf 2006 zal er beperkte financiële ruimte ontstaan om de projecten niet behorend tot het BOR-pakket in uitvoering te nemen. Deze gevolgen vloeien voort uit de keuze van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de allocatie van middelen.

01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenning en planstudie

Bij dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd van door Railned uit te voeren verkenningenstudies ondermeer voortvloeiend uit de in 1998 gevoerde prioriteitstellingsdiscussie alsmede de uitgaven van een aantal aan spoor gerelateerde projectgroepen (ATT, BB21 en NSP).

Geluidsoverlast op de baan

NS Railinfrabeheer draagt bij aan het beperken en waar mogelijk voorkomen van geluidshinder voor omwonenden veroorzaakt door treinen op de baan. De capaciteit van de infrastructuur neemt daarbij niet af. Dit gebeurt primair door het nemen van brongerichte maatregelen en daarnaast door afscherming van de baan.

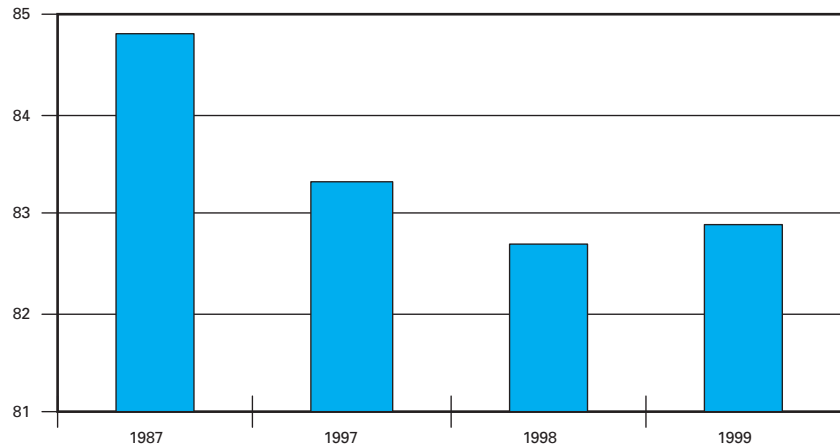
De gemiddelde totale geluidsemissie van het doorgaande spoor is tot en met 1998 afgenomen, ondanks de toename van het personen- en goederenvervoer. Ten opzichte van 1998 is er in 1999 een 0,2 dB(A) toename, doordat NS-reizigers de treindienst op een groot aantal trajecten fors heeft uitgebreid (hogere frequenties, langere treinen).

In het kader van de herziening van het Besluit Geluidshinder Spoor wordt gewerkt aan de vaststelling van een plafond voor geluidsemissie. Op dit moment is nog geen emissieplafond van kracht. Eerst moet zeker gesteld worden dat het bronbeleid (stillere treinen) ook daadwerkelijk wordt geïmplementeerd.

In 1998 is een groot project op het gebied van geluid op de baan afgerond.

Het project Stiller Treinverkeer heeft geluidsarme baanconcepten opgeleverd met resultaten tot – 4 dB, en in combinatie met een stille wagen tot – 10 dB. De resultaten zullen verder worden ontwikkeld, onder andere in het project «pilot bronbeleid».

Gemiddelde geluidsemissie [dB(A)]* op de baan



* exclusief afschermende maatregelen.

Mutatieoverzicht verkenningenprogramma

– Rail-Personen

Niet meer opgenomen in het verkenningenprogramma:

- Rail/waterkruising Vecht bij Weesp
- Noordvleugel Randstad (Congestiepakket) en Regionet
- Arnhem CS
- Rotterdam CS
- Den Haag CS

Rail/waterkruising Vecht bij Weesp

De rail/waterkruising van de Vecht bij Weesp heeft als aparte verkenning in het verkenningenprogramma gestaan. De problematiek van deze rail/waterkruising maakt evenwel integraal deel uit van de corridor-verkenning Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere. Hiervoor geldt hetzelfde als voor de corridor-verkenning Zaanlijn: de rail/waterkruising Nauernasche Vaart bij Krommenie is ook geen aparte verkenning, maar vormt een integraal onderdeel van de corridor-verkenning.

Noordvleugel Randstad (Congestiepakket) en Regionet

De reden dat de omschrijving «Noordvleugel Randstad» niet langer is opgenomen in het verkenningenprogramma is dat het hier niet gaat om één feitelijke verkenning. Het Congestiepakket betreft een pakket korte-termijnmaatregelen waarmee de bestaande (zware) rail-infrastructuur in de noordvleugel van de Randstad beter benut kan worden voor extra stadsgewestelijk treinverkeer. Vanuit de overtuiging dat de noordelijke Randstad goed bereikbaar moet blijven hebben de regionale overheden een visie ontwikkeld op het regionaal openbaar

vervoer in deze regio: Regionet. Regionet is daarmee feitelijk een concrete uitwerking van het Congestiepakket. De eerste fase van Regionet is voorzien voor 2005. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om kleine(re) infrastructuurprojecten die in verkenningen-, planstudie en realisatie-programma van het MIT zijn opgenomen. De 2e fase van Regionet heeft betrekking op de periode na 2005. De verkenningen die in dat kader moeten worden uitgevoerd zullen zich concentreren op nut en noodzaak van de verdere intensivering van het stadsgewestelijk railverkeer en de bijbehorende mogelijkheden om de railinfrastructuur beter te benutten en zo nodig uit te breiden. In die fase is ook de samenhang tussen trein en metro nadrukkelijk onderwerp van studie.

Regionet (Spoorbruggen)

De ambitie van Regionet is een verbetering van de bereikbaarheid in de noordelijke Randstad, o.a. door intensivering van het stadsgewestelijk treinverkeer rondom Amsterdam/Schiphol. In dit kader is door Railned Capaciteitsplanning een aantal dienstregelingsmodellen uitgewerkt. In deze modellen komen brugopeningen van verschillende bruggen in de verdrinking. Uit de uitwerking naar tijdliggingen blijkt dat de gewenste brugopeningen niet meer of niet de gewenste tijd per (half) uur verleend kunnen worden. Het gaat hierbij om een zestal bruggen: de Vechtbrug bij Weesp, de Zaanbrug bij Zaandam, de Wherebrug bij Purmerend, de Noordhollandsch kanaalbrug bij Purmerend, de Nauernaschevaartbrug bij Krommenie-Assendelft en de Spaarnebrug bij Haarlem. Uit eerste contacten met een aantal brug- en waterbeheerders komt naar voren dat er sprake is van toenemend scheepvaartverkeer waardoor juist behoefte bestaat aan ruimere brugopeningen. Voor de korte termijn zullen oplossingen moeten worden bedacht waarmee alle partijen verder kunnen: differentiatie naar tijdstip voor wat betreft intensiteit van zowel treindienst als scheepvaart en het nagaan van mogelijkheden voor technische aanpassingen gericht op verkorting van de openings- en sluitingstijden van bruggen. Voor de langere termijn kan waarschijnlijk niet worden volstaan met dit soort maatregelen en kan vervanging van één of meerdere bruggen worden gezien. De f 400 miljoen die in het kader van BOR is uitgetrokken voor Regionet kan deels worden aangewend voor het aanpakken van de bruggenproblematiek.

Arnhem CS, Rotterdam CS en Den Haag CS

Deze projecten zijn overgegaan naar het planstudieprogramma en maken deel uit van de post Grote stations waarvoor in het kader van BOR additionele gelden zijn gereserveerd.

Zie voor een verdere toelichting de tekst bij het planstudieprogramma.

Overig

Spoortunnel Delft

De Spoorzone in Delft is in 1998 aangewezen als een voorbeeldproject Intensief Ruimtegebruik. De gemeente Delft heeft de stimuleringssubsidie die hieraan is gekoppeld ingezet om voor de spoorzone een stedenbouwkundig plan te laten uitwerken. Het stationsgebied is één van de onderdelen van dit stedenbouwkundig plan. De gemeente Delft maakt zich bovendien al geruime tijd sterk voor de bouw van een spoortunnel, die het huidige bovengrondse viaduct moet vervangen. Een tunnel lost namelijk knellende problemen rond het bestaande viaduct op (barrièrewerking) en biedt aantrekkelijke stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Dat de Delftse plannen kunnen rekenen op brede steun blijkt uit het feit dat het Stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland en de Tweede

Kamer zich meermalen hebben uitgesproken voor de bouw van een viersporige tunnel. Uitvoering van deze plannen is begin 1999 een belangrijke stap dichterbij gekomen. Het kabinet heeft toen besloten om vanaf het jaar 2005 f 360 miljoen te reserveren voor de bouw van de spoortunnel. De totale kosten van de spoortunnel worden geraamd op ca. f 1 miljard. Gelet op de categorie 3A-status (andere overheden/organisaties worden geacht bij te dragen in de totale kosten) van het project is in het kader van BOR nog eens een bedrag van f 280 miljoen voor de tunnel uitgetrokken. Daarmee komt de totale rijksbijdrage op f 640 miljoen.

– Rail-Goederen

Spooraansluitingen van het voormalig NS Cargo

NS Cargo (Railion) is eigenaar van een groot aantal spooraansluitingen. Spooraansluitingen zijn voor een spoorvervoerder een voorwaarde om de grotere (niet gecontaineriseerde) klant te kunnen bereiken. Wil de overheid de concurrentie in het goederenvervoer per spoor serieus mogelijk maken dan zal de toegang tot een spooraansluiting gegarandeerd non-discriminatoire dienen te zijn. Onderzocht wordt welke mogelijkheden daartoe openstaan en wat de financiële consequenties van de onderscheiden mogelijkheden zijn.

IJmond-Utrecht-Geldermalsen/BR-(Zevenaar grens)

Het gaat hier om de aansluiting van IJmond op de Betuweroute. Deze verkenning wordt in 2000 afgerond. Deze verkenning is door andere prioriteiten ca. 1 jaar vertraagd.

Railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek

Betreft verkenning naar de capaciteit van de railinfrastructuur en de externe veiligheid van het goederenvervoer per spoor in westelijk Zuid Limburg. Deze verkenning is door andere prioriteiten ca. 1 jaar vertraagd.

Mutatieoverzicht Planstudieprogramma

– Rail-Personen

Niet meer opgenomen in het planstudieprogramma

- Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporig incl. 1e fase Randstadspoor (RSS)
- Arnhem West; vrije kruising
- Arnhem 4e perron
- Arnhem Velperbroek aansluiting; vrije kruising
- Veiligheidsknelpunten, overwegen
- Uitgeest de Kleis

Deze projecten zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.

Nieuw opgenomen in het planstudieprogramma

BOR-projecten zware rail in relatie tot HSL-stations/Sleutelprojecten.

De aanpassingen aan de zware rail zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds en het MIT opgenomen naast de financiering van de Nieuwe Sleutelprojecten. In de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is een aantal potentiële investeringen benoemd die buiten de toen geldende projectfinanciering zijn gehouden, omdat «nut en noodzaak van die

investerings op dat moment nog niet eenduidig was vast te stellen» (Pkb-tekst; TK 1995–1996, 22 026, nummers 16–17, par 6.7, blz. 192).

Een aantal van die potentiële investeringen blijken actuele knelpunten te zijn. Dit wordt versterkt door de recente vervoerprognoses van de HSL-Zuid, waarin meer nadruk wordt gelegd op het binnenlands vervoer, waardoor er naast de internationale treinen wordt gerekend met scenario's van 2, 4 of zelfs 6 binnenlandse shuttles per uur. De volgende projecten hebben een relatie met de Sleutelprojecten. In het kader van het BOR is hiervoor financiële dekking gevonden.

Zuidas Amsterdam

De Planologische Kernbeslissing HSL voorziet niet in potentieel noodzakelijke investeringen in het spoor ten noorden van Schiphol, maar uitsluitend in het doorrijden van treinen naar Amsterdam CS en/of Zuid/WTC (Pkb HSL-Zuid deel 3, blz. 112–113). Met het station Zuid/WTC is het niet mogelijk HSL-treinen of binnenlandse shuttles, gegeven de huidige dienstregeling, te laten stoppen of te keren. Alle internationale treinen en binnenlandse shuttles op Amsterdam CS laten aanlanden is evenmin mogelijk. Gegeven de huidige verwachtingen zal ook het overige treinvervoer over de corridor, die loopt via de Zuidas, snel toenemen in vergelijking met Amsterdam CS, waarmee station Zuid/WTC de potentie heeft uit te groeien tot tweede station van Amsterdam. Deze ontwikkeling heeft geleid tot het geven van de NSP-status aan deze locatie.

De potentiële ontwikkeling richting dit eindbeeld kan gefaseerd worden bereikt. Besluitvorming hierover zal mede in relatie tot de stedelijke ontwikkelingsplannen en een uit te voeren tracé-mer procedure moeten plaatsvinden.

In het kader van het BOR is financieel de mogelijkheid gecreëerd om, afhankelijk van de bijdragen van derden, twee extra perronsporen en keervoorzieningen te realiseren, waarmee in ieder geval een aantal internationale treinen of binnenlandse shuttles en de te verwachten groei in het binnenlands treinverkeer op Zuidas kan worden afgehandeld. Deze uitbreiding vormt tevens de basis voor een nieuw station Zuidas. De omvang van de totale investering zullen afhangen van de bereidheid van andere partijen om te investeren in hogere kwaliteit.

Vanuit het te bereiken lange termijnbeeld voor de hoofdinfrastructuur op de Zuidas zal via het NVVP een ruimtelijke reservering moeten plaatsvinden voor het benodigd aantal sporen.

Rotterdam

Het te verwachten grotere aantal HSL-shuttles is één van de aanleidingen geweest om te onderzoeken of de in de Planologische Kernbeslissing genoemde mogelijk noodzakelijke, maar niet in de kosten van HSL en TTP opgenomen verdere investeringen in het emplacement van Rotterdam op een kosten-effectieve wijze gerealiseerd kunnen worden. Resultaat is dat een toekomst vaste investering in de sporen lay out in Rotterdam mogelijk is die:

- voorziet in het accommoderen van een aantal binnenlandse shuttles;
- een betere en flexibeler aanlanding van de internationale HSL mogelijk maakt en de snelheidsbeperking voor de HSL wegneemt;
- additionele functionaliteit biedt voor andere personentreinen (doorrijden vanuit Gouda richting Dordrecht); en
- de ernstige beperkingen van doorvoer van goederenverkeer door Rotterdam CS opheft.

Deze oplossing (de zgn. vork-variant) kost f 135 mln meer dan voorzien in het projectbudget van HSL-Zuid voor de aanlanding in Rotterdam. Tegenover deze meerkosten van f 135 mln staat dat, als nu eerst de in de Planologische Kernbeslissing voorziene oplossing zou worden gerealiseerd, het later tenminste f 185 mln extra zou gaan kosten om nog een vergelijkbare functionaliteit te realiseren. In het kader van het BOR is de financiële dekking voor de meerkosten van deze oplossing geregeld.

Grote stations

Het gaat naast het genoemde Amsterdam-Zuidas om de stations Rotterdam CS, Den Haag CS, Arnhem en Breda.

De MIT-gelden grote stations zijn benodigd voor de basisvoorzieningen van de stations. Dit levert voor V&W een basis om binnen de sleutelprojecten in samenwerking met andere partijen op de stationslocatie een hogere kwaliteit en andere voordelen te bereiken door de vervoerskundige inbreng te combineren met het ontwerp en financiering van commerciële en stedenbouwkundige voorzieningen. In het kader van het BOR zijn de beschikbare middelen naar voren gehaald zodat de aanpassing van de stations zo goed mogelijk kan aansluiten op de indienststelling van de HSL.

Het kabinet heeft een voorwaardelijk besluit genomen over de verdeling van MIT-gelden voor grote stations. Voor de OV-terminal Utrecht is er om historische redenen een apart budget. De verdeling van het MIT-budget grote stations spoort met de relatieve verhouding van het via VROM toe te kennen budget voor de sleutelprojecten. Daarnaast is rekening gehouden met de relatieve zwaarte van de stationsproblematiek per locatie. Het kabinet heeft besloten om extra gelden uit het FES toe te voegen aan het – op de begroting van VROM verantwoorde – NSP budget van f 540 mln. Aanleiding was dat het MIT-budget grote stations (f 341 mln) alleen toereikend is voor de financiering van de vernieuwing van basisvoorzieningen op de NSP-stations. De ambities van rijk en gemeenten omvatten echter ook een kwaliteitsverbetering van de stations. Een en ander vereist nog steeds dat het rijk er in slaagt gemeenten en vastgoedontwikkelaars te laten investeren in de stations.

Randstadspoor (vervolg)

Het betreft hier o.a. het opheffen van 2 nog bestaande knelpunten (2-sporigheden) en de aanleg van halten op de as Vleuten – Geldermalsen na realisatie van Vleuten – Geldermalsen incl. Randstadspoor 1e fase. Na realisering wordt het mogelijk een hogere frequentie te bieden dan eerst (na 2010) voorzien was, alsmede meer Randstadspoorhalten te bedienen op een deel van het voorziene regionale netwerk.

Overige wijzigingen in het planstudieprogramma

Hanzelijn

Het financiële ijkpunt voor de Hanzelijn is verhoogd in verband met de toevoeging van de benodigde voorzieningen voor de afwikkeling van het goederenvervoer tussen de Randstad en het Noorden, waarbij tevens bleek dat teruggekomen moest worden op enkele eerdere versoberingen. Verder zijn de beleidsmatige eisen voor inpassing, zoals aangegeven in het Kabinetstandpunt inpassing infrastructuur van 10 september 1999, thans opgenomen in de raming voor het ijkpunt.

Zie voor een toelichting de opmerkingen bij artikelonderdeel 01.02.02

Hilversum (Larenseweg)

Zie voor een toelichting de opmerkingen bij artikelonderdeel 01.02.02.

Financiering planstudieprojecten

In de tabel behorende bij het realisatieprogramma is middels de regel «ruimte voor planstudieprojecten» aangegeven welke middelen jaarlijks beschikbaar zijn voor uitvoering voor de projecten vallen onder het pakket Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) alsmede voor de start van de Hanzelijn vanaf 2005. Er is derhalve geen sprake van vrij beschikbare ruimte. De bovengenoemde projecten staan in het MIT in de planstudie-tabel railwegen personenvervoer.

– **Rail-Goederen**

Noordoostelijke verbinding

In september 1999 is besloten geen nieuwe Noordoostelijke verbinding aan te leggen. Daarmee is voor dit project de planstudieprocedure conform de tracewet beëindigd.

Gevolgen van het standpunt om geen nieuwe NOV aan te leggen

- Goederenroute Elst–Deventer–Twente: «kopmaken» bij Deventer (f 26 mln) en aanpassen overwegen in verband met hinderbeperking (f 246 mln). Totale kosten f 272 mln, waarvan circa f 230 mln in de periode tot en met 2010.
- Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (f 185 mln). Hierbij gaat het om diverse maatregelen die nodig zijn om het spoorgoederenvervoer tussen (met name) Rotterdam en Noord-Nederland te kunnen (blijven) faciliteren.

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen van de railinfrastructuur. De rente en aflossing voorfinanciering Nederlandse Spoorwegen wordt met ingang van deze begroting niet meer op dit artikelonderdeel verantwoord, maar op het nieuwe artikelonderdeel 01.02.06.

Mutatieoverzicht Realisatietabel

– **Rail-Personen**

Nazorg gereedgekomen lijnen/halten

Onderstaande projecten zijn langer dan 1 jaar geleden in dienst gesteld. De afzonderlijke projecten zijn afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn opgenomen onder de post Nazorg gereedgekomen lijnen/halten.

- Amsterdam Zaanstraat
- Gouda capaciteitsuitbreiding Westzijde
- Den Bosch wijziging emplacement + 3e spoor
- Amsterdam spoor 15
- Haarlem Spaarnwoude
- Uitbreiding energievoorziening 1e fase

Rekening houdend met de onder de post «actualisering van de projectkosten» toegelichte daling van f 2 mln neemt deze post door het toevoegen van de resterende werkzaamheden van bovengenoemde projecten per saldo toe met f 14 mln.

Nieuw opgenomen in de realisatietabel zijn:

- Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporig incl. 1e fase Randstadspoor
- Uitgeest de Kleis
- Arnhem West vrije kruising
- Arnhem 4e perron
- Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising

Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporig incl. 1e fase Randstadspoor

Het project is ontstaan uit drie TTP projecten, namelijk Vleuten – Utrecht, Utrecht – Lunetten en Lunetten – Geldermalsen. Deze spooruitbreidingen zijn nodig voor:

- de hoge treinverkeersintensiteit en de grote rijtijdsverschillen tussen de treinsoorten (IR/IC/AR/HS).
- Randstadspoor (RSS). RSS benut deze nieuwe capaciteit voor een lightrail vervoersysteem. Vooralsnog betreft dit alleen een eerste fase Randstadspoor waardoor een kwartierbediening met stoptreinen van de Vinexlocaties mogelijk zal zijn.

Uitgeest de Kleis

Het betreft het opheffen van een zessporige overweg die momenteel tussen de 35–45 minuten per uur gesloten is en een hoog botsrisico kent. Er zijn diverse plannen om het regionaal vervoer per spoor te intensiveren, waardoor het aantal sluitingen verder zal toenemen. Oorspronkelijk werd dit project in het programma AKI/Veiligheidsknelpunten meegenomen maar gelet op de hoge kosten is besloten dat dit project een te zwaar beslag legde op het AKI/VKP programma (dit programma is overigens tot 2004 belegd met beschikte projecten)

Arnhem West vrije kruising/Arnhem 4e perron/Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising

Drie projecten samen leiden tot een aanzienlijke capaciteitsvergroting (meer treinen, hogere snelheden) en verbetering van het knooppunt Arnhem. Deze capaciteitsvergroting dient zover als mogelijk voor 2006 gerealiseerd te zijn, omdat:

- vanaf 2005 een beperkt aantal goederentreinen vanaf de Betuweroute via Arnhem zullen rijden;
 - de autonome groei van het personenvervoer per spoor een aanzienlijke verbetering van de dienstregeling vereist;
 - voor de ontsluiting van belangrijke VINEX-lokaties tussen Arnhem en Nijmegen de opening van twee stations is voorzien.
- Daarnaast kan met de verbetering van de knoop Arnhem de HSL-Oost geaccommodeerd worden. Het KAN (Knooppunt Arnhem–Nijmegen) heeft plannen voor invoering van regionale rail; daarvoor is na realisatie van de nieuwe infrastructuur capaciteitsruimte beschikbaar. In het planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur (artikel-onderdeel 01.03.01) is een project «regionale rail Arnhem – Nijmegen» opgenomen.

De projecten kennen een grote functionele samenhang; dit houdt in dat alle projecten dienen te worden uitgevoerd om ten volle het rendement van de investeringen in infrastructuur te kunnen benutten. In de toekomst

is sprake van een scheiding tussen het treinverkeer Utrecht – Arnhem – Duitsland en het treinverkeer Nijmegen – Arnhem – Zutphen. De projecten *Arnhem West vrije kruising* en *Arnhem vierde perron* kennen een sterke fysieke samenhang en zullen gelijktijdig in uitvoering genomen worden. De realisatie van het project *Arnhem Velperbroek vrije kruising* is voorzien in 2005.

De toekomstige spoorinfrastructuur voor de knoop Arnhem gaat uit van medegebruik (benutting) door de HSL-Oost. Voor de HSL is geen eigen spoor voorzien omdat binnen de vervoersknoop geen ruimte is voor infrastructuur voor één treinsoort. Het medegebruik is wel (mede) aanleiding geweest de functionele eisen voor de knoop te verhogen. Zo is de rijsnelheid binnen de knoop verhoogd. Alle treinen kunnen tot aan het perron een snelheid aanhouden van 80 km/u. Momenteel dienen treinen al voor de aansluiting van de sporen naar Nijmegen te remmen, omdat de huidige rijsnelheid op het emplacement 40 km/u is.

Actualisering kosten van de projecten

Het streven is jaarlijks via een beschikking te komen tot een actualisering van de totale kosten voor de verschillende projecten. In verband hiermee zijn de beschikkingen van de volgende projecten ten opzichte van de bedragen zoals genoemd in het MIT 2000–2004 met de volgende bedragen gewijzigd:

● Rotterdam Zuid – Dordrecht	– f 8,0 mln
● Liempde – Eindhoven	– f 10,0 mln
● Amersfoort – Amersfoort aansluiting	– f 3,0 mln
● Weesp oostzijde (kleine projecten)	– f 0,2 mln
● Nazorg gereedgekomen lijnen en Halten	– f 2,0 mln
● Den Bosch wijziging emplacement	– f 3,2 mln
● Amsterdam CS spoor 15	– f 2,2 mln
● AKI programma	+ f 1,1 mln
● Loenen – Maarssen	+ f 5,4 mln
● Amsterdam CS Westtunnel	+ f 4,0 mln

Rotterdam Zuid – Dordrecht

Voor dit project is in 1998 extra budget aangevraagd van f 7 mln. De reden hiervoor was de slechte grondslag/zettingsproblematiek waardoor mogelijk extra kosten gemaakt zouden moeten worden. De zettingsproblematiek heeft zich ook daadwerkelijk voorgedaan, maar hiermee samenhangende kosten hebben niet geleid tot het aanspreken van het extra gevraagde budget.

Tevens zijn de resterende werkzaamheden geprognoseerd zodat per saldo een bedrag van f 8 mln op het projectbudget in mindering kon worden gebracht.

Liempde – Eindhoven

De wijziging in het programma van eisen, namelijk de «versobering Westsnuut» heeft tot een aanzienlijke kostenbesparing (f 10 mln) geleid.

De projecten Amersfoort – Amersfoort aansluiting, Weesp Oostzijde, Den Bosch wijziging emplacement en Amsterdam Spoor 15 zijn nagenoeg gereed. De resterende werkzaamheden en risico's zijn geïnventariseerd en op basis van deze inventarisatie is het verantwoord genoemde bedragen in mindering te brengen op het budget onvoorzien.

Nazorg gereedgekomen lijnen en Halten

Onder deze post vallen de restwerkzaamheden van een groot aantal projecten. Deze werkzaamheden zijn opnieuw ingeschat qua risico's, waardoor f 2 mln op het budget onvoorzien in mindering is gebracht.

AKI programma

Zie toelichting onder post «overige wijzigingen in projectkosten».

Loenen – Maarssen

Dit deelproject kon in augustus 1999 voor een lager bedrag worden beschikt. De vrije ruimte is ingezet t.b.v. de eerder genoemde beschikking Amsterdam Bijlmer – Loenen gedeelte Amsterdam, inmiddels onderdeel van het project Utrechtboog Amsterdam Zuidoost. Inmiddels is een bijstelling noodzakelijk gebleken en worden de kosten van Loenen – Maarssen thans geraamd op f 606 mln.

Amsterdam CS Westtunnel

Als gevolg van de ingewikkelde werkplek is het project geconfronteerd met kostbare niet voorziene besteksafwijkingen

Overige wijzigingen in de projectkosten

Projecten Corridor Amsterdam – Utrecht

De uitvoering van de Utrechtboog is sterk verweven met de spoorverdubbeling ter plaatse van het station Bijlmer, dat in de begroting 2000 behoorde tot het deelproject Amsterdam Bijlmer – Loenen. Omdat naar verwachting de besluitvorming over het zuidelijk gedeelte van dit deelproject, met daarin de passage bij Abcoude, pas in de tweede helft van 2000 kan worden afgerond, is met het oog op de gezamenlijke voortgang van de Utrechtboog en het station Bijlmer, besloten tot een afzonderlijke beschikking voor het noordelijk deel. Deze beschikking is in het eerste kwartaal van 2000 afgegeven en samengevoegd met de eerder afgegeven beschikking voor de Utrechtboog. De Utrechtboog en het noordelijk gedeelte van het deelproject Amsterdam Bijlmer Loenen zijn thans opgenomen onder de naam Utrechtboog Amsterdam Zuidoost. Hoewel onderdelen van dit project naar verwachting eerder in dienst kunnen worden genomen, wordt de voor de eindoplevering van het gehele project 2006 aangehouden.

De hogere kosten van de afgegeven beschikking worden gedekt uit de vrije ruimte die resteert na beschikking van het project Loenen – Maarssen, het positieve saldo van de ramingen van andere realisatieprojecten, alsmede een verwachte TEN-subsidie voor het gehele traject Amsterdam – Utrecht als onderdeel van de internationale HSL-corridor Randstad Rijn/Ruhr. Daarnaast vindt een bijdrage plaats vanuit het programma regionaal lokaal voor de realisering van het busstation. Het voornemen is om in de begroting voor 2002 de vier deelprojecten van de integrale spooruitbreiding Amsterdam Utrecht tot één project samen te voegen.

Het resterende gedeelte van het project Amsterdam Bijlmer – Loenen, waarin de passage bij Abcoude is opgenomen valt onder het project *Amsterdam Zuidoost – Loenen*. Naar verwachting kan dit deel in 2007 in dienst worden genomen.

Amsterdam Spoor 10/15

Ondanks dat de bestaande mogelijkheden van Amsterdam CS tot het uiterste worden benut leidt de in het verleden opgetreden vervoergroei in

toenemende mate tot vertragingen op Amsterdam CS. Tezamen met de te verwachten verdere vervoersgroei aan de westzijde van Amsterdam is het noodzakelijk de capaciteit van Amsterdam CS met spoed in overeenstemming te brengen met de capaciteit van de toeleidende trajecten, zodat ook deze volledig kunnen worden benut. Hierbij speelt tevens een rol dat, in relatie tot de planning voor de in gebruik name van de HSL-Zuid, zekerheid moet worden geboden ten aanzien van capaciteit voor de ontvangst van deze treinen in Amsterdam.

De capaciteit van Amsterdam CS wordt vergroot door de perronsporen aan de westzijde te verlengen. In de huidige situatie kunnen de oost- en westzijde van een perronspoor alleen onafhankelijk van elkaar worden gebruikt door korte treinen; lange treinen beslaan zowel de oost- als de westzijde. Na de verlenging kunnen de oost- en westzijde ook door lange treinen afzonderlijk worden gebruikt. Hierdoor neemt het aantal perronsporen waarop treinen met voldoende lengte kunnen worden ontvangen aanzienlijk toe. De capaciteit die met deze oplossing wordt geboden is ten minste gelijk aan het oorspronkelijke Prorail-project Amsterdam spoor 16. De afronding van het project Amsterdam CS – Zaanstraat zal vanwege de sterke verwevenheid met het project Amsterdam spoor 10/15 worden gecombineerd.

Bij nadere uitwerking van het ontwerp bleek dat een uitbreiding binnen de financiële randvoorwaarden zou resulteren in een ondoelmatige investering. Bij handhaving van de huidige gebogen ligging van het westelijk emplacement is de noodzakelijke perronverlenging ook bij hogere projectkosten slechts te realiseren door de bereikbaarheid en dus de functionaliteit van de overige perronsporen te beperken. Een toekomstvaste oplossing, mede uit het oogpunt van Regionet 1e fase en de HSL-Zuid, blijkt alleen mogelijk door herstructurering van het emplacement.

Inclusief het nog niet bestede bedrag van f 10 mln voor de afronding van Amsterdam CS – Zaanstraat is voor Amsterdam spoor 10/15 in het MIT 2000 een bedrag van f 120 mln beschikbaar. De toekomstvaste oplossing vergt een investering van f 158 mln, waarbij kan worden opgemerkt dat de kosten voor Amsterdam CS spoor 10/15 uiteindelijk lager uitvallen dan de geïndexeerde raming voor het oorspronkelijke Prorail-project Amsterdam spoor 16 (MIT 1995). De uitbreiding kan eind 2004/begin 2005 in dienst worden gesteld.

Flevolijn Gooiboog

Voor de aanbesteding van de bouw van de kunstwerken en baan van de Gooiboog blijkt als gevolg van een tegenvallende aanbesteding een hoger budget nodig dan op grond van het MIT 2000–2004 beschikbaar was. De overige onderdelen van het project kunnen wel binnen de eerder geraamde bedragen worden gerealiseerd. Gegeven de uitspraak van de Raad van State m.b.t. de inpassing van het project in het natuurgebied de Nieuwe Keverdijkse Polder, alsmede de functionele eisen aan de aansluitingen op de Flevolijn en de Gooilijn, is deze kostenstijging niet binnen het project op te vangen. Het budget voor de Gooiboog is thans vastgesteld op f 170 mln.

Nieuwe Halten

In de begroting 2000 – 2004 bestond deze post uit de projecten Haarlem Spaarnwoude en Hillegom. Het project Haarlem Spaarnwoude is in dienst gesteld en de resterende werkzaamheden zijn overgeheveld naar de post Nazorg gereedgekomen lijnen/halten. Om die reden is het bedrag ten opzichte van de begroting 2000 – 2004 gedaald.

AKI-plan en veiligheidsknelpunten

De wijziging in het totaal van de weergegeven projectkosten wordt veroorzaakt door:

- meevallende kosten in het AKI programma 1990–1995 (– f 0.2 mln)
- het uit de projectkosten halen van de in de periode 1990/1998 gerealiseerde projecten (– f 85 mln),
- de aanvullende beschikking voor Amsterdam Dijksgracht (+ f 1.3 mln),
- het opnemen van de jaartranche 2005 (+ f 65 mln)
- het opnemen van de resterende middelen voor uitvoering van het programma t/m 2010 (+ f 317 mln). Deze middelen stonden in het MIT 2000 in de planstudietabel.

Op deze manier is inzichtelijk gemaakt welke investeringen plaats hebben gevonden en nog plaats zullen vinden in de periode 1999–2010 in het kader van het pakket Investeren in Bereikbaarheid 1999–2010.

IGO+

Als gevolg van een nadere projectuitwerking en het overhevelen van delen van dit project naar veiligheidsuitgaven en instandhouding is het benodigde budget ad f 40 mln via het aanlegprogramma voor dit project neerwaarts bijgesteld.

BB21

Om te komen tot infrastructuur oplossingen met nieuwe geavanceerde technieken voor beheersing en beveiliging, waarbij deze nieuwe technieken moeten worden afgestemd op Europese ontwikkelingen, is het programma BB21 gestart. Hieronder vallen de ontwikkeling van Bev21, een nieuw beveiligingssysteem, VPT+, een aanpassing van het verkeersbeheerssysteem aan Bev21, de ontwikkeling van 25kV, een nieuw energievoorzieningssysteem, en de ontwikkeling en implementatie van GSM-R, een nieuwe communicatie tussen verkeersleiding, treinen en het beveiligingssysteem.

In de begroting 2000 -2004 is in het realisatieprogramma is f 190 mln opgenomen voor ontwikkelkosten BB21. Dit betrof f 127 mln voor ontwikkeling Bev21, f 3 mln ontwikkeling GSM-R en f 60 mln voor de ontwikkeling van VPT+. In het planstudieprogramma staat f 980 mln opgenomen voor de implementatie van BB21. In de huidige begroting staat voor de periode 2001–2005 f 560 mln vermeld in het realisatieprogramma. Hierin zijn de kosten voor de ontwikkeling van Bev21, 25kV, VPT+ en GSM-R opgenomen inclusief de implementatie van GSM-R. De implementatie van GSM-R wordt op korte termijn gerealiseerd wegens de noodzakelijke vervanging van het huidige Teleraail, dit onder andere uit het oogpunt van veiligheid.

De resterende f 980 mln in het planstudieprogramma zijn voor de implementatie BB21 in de periode 2006–2010. Hiermee kan op de belangrijkste trajecten met capaciteitsknelpunten BB21 gerealiseerd worden. Het gaat hierbij om de implementatiekosten van de nieuwe systemen op de infrastructuur. De noodzakelijke infrastructuurmaatregelen bij een toename van het verkeer, zoals veiligheidsmaatregelen op de overwegen, en infrastructuurvoorzieningen als inhaalsporen, perronverleningen en uitbreiding van de transfercapaciteit op stations zitten niet in dit budget. De materieelombouwkosten die gepaard gaan met de implementatie van de nieuwe systemen zullen worden gedragen door de vervoerders.

Daarnaast is f 12 mln gereserveerd onder artikelonderdeel 01.02.01 voor de begeleidingskosten van BB21, zodat de totale projectkosten f 1,552 miljard zijn.

Wijzigingen in opleverdatum

Woerden – Harmelen

Op basis van de huidige planning is dit project gereed in 2005 in plaats van 2006.

Loenen – Maarssen/Maarssen- Utrecht

De verwachte oplevering van deze deelprojecten worden ongunstig beïnvloed door de voortgang van de grondverwerving, ondanks het feit dat hiervoor al in een eerder stadium een voorbereidingsbeschikking is afgegeven. De indienststelling wordt thans begin 2007 verwacht.

Amsterdam Spoor 10/15

In verband met discussies over de inhoud van het project en het zoeken naar dekking van de kosten is opleverdatum verschoven van 2003 naar 2004.

Nootdorpboog

De planuitwerking (overwegen problematiek) en intensief overleg met betrokken partijen kost meer tijd dan verwacht. Opleverdatum verschuift hierdoor van 2003 naar 2004.

Flevolijn Gooiboog

Door problemen met de grondverwerving (overleg met eigenaren en de onteigeningsprocedure) is de geplande opleverdatum verschoven van 2002 naar 2003.

Overige wijzigingen

Hilversum 1e fase/Hilversum 2e fase

Het project «Hilversum 1e fase» behelsde een capaciteitsuitbreiding van de perronsporen te Hilversum. Het project maakte deel uit van de post «kleine projecten» in het realisatieprogramma railwegen personenvervoer. Op basis van de resultaten van de verkennende studie van Railned heeft de minister in december vorig jaar besloten geen uitvoering te geven aan dit project, aangezien nut en noodzaak van betreffende capaciteitsuitbreiding niet in verhouding staan tot de daarmee gemoeide investeringskosten. Daarmee verdwijnt het project «Hilversum 1e fase» uit de post «kleine projecten» in het realisatieprogramma.

In het planstudieprogramma railwegen personenvervoer was het project «Hilversum 2e fase» opgenomen. Dit project had betrekking op het opheffen van knelpunten in de overwegenproblematiek te Hilversum (Larenseweg en Hoge Larenseweg). Tijdens bestuurlijk overleg in februari 1998 heeft de minister erkend dat de langdurige sluitingstijden van genoemde overwegen een knelpunt vormen. Naar aanleiding van het besluit om geen uitvoering te geven aan het project «Hilversum 1e fase» heeft de minister besloten om het geld dat hiervoor beschikbaar was in het kader van de post «kleine projecten» aan te wenden voor het opheffen van voornoemde knelpunten in de overwegenproblematiek in de gemeente Hilversum. Aangezien met de aanpak van beide overwegen een bedrag is gemoeid van f 45 miljoen, en er in het kader van de post «kleine projecten» een bedrag beschikbaar is van ca. f 20 miljoen (het bedrag dat

aanvankelijk was uitgetrokken voor «Hilversum 1e fase») blijft de tweede Hilversumse overweg – de Larenseweg – in het planstudieprogramma staan voor een bedrag van f 25 miljoen.»

Breda – Breda aansluiting

Het project Breda – Breda aansluiting is overgeheveld naar artikel 03.03 HSL-Zuid. De overheveling houdt verband met de geïntegreerde uitvoering van beide projecten.

– Rail-Goederen

Aslasten cluster I

Betreft de verbindingen van IJmond, Rijnmond en Sloe met de grensovergangen Zevenaar, Venlo, Eijsden en Roosendaal. Dit cluster is gereed met uitzondering van enige kleine onderdelen die uiterlijk in 2002 zullen zijn afgerond. De opgetreden vertraging en een kostenstijging van f 12 mln worden veroorzaakt door een tweetal aanpassingen die noodzakelijk bleken te zijn bij de nadere uitwerking van de plannen. Dit betreft de verhoging van de doorvaarthoogte van de brug over het Wilhelminakanaal en het faciliteren van een hogere maximumsnelheid voor goederentreinen op deze hoofdgoederenroute die onderdeel uitmaakt van het TransEuropeseNetwerk (TEN).

Aslasten cluster II

De uitvoering van dit cluster is enigszins vertraagd, mede door de besluitvorming inzake de Noordoostelijke verbinding.

Spooraansluitingen

De Tijdelijke Bijdrageregeling SpoorAansluitingen (TBSA) beoogt initiatieven voor uitbreiding van het goederenvervoer per spoor te stimuleren door de investeringsdrempel voor het maken van spoor-aansluitingen te verlagen. De huidige regeling loopt tot 1 januari 2001. Met het oog op de bevordering van de modal shift is besloten de regeling te verlengen tot 1 januari 2004.

Verbindingssporen ECT

Omdat er een aanzienlijke groei van het containervervoer van en naar de Maasvlakte wordt verwacht is besloten een nieuw Rail Service Center (RSC) te bouwen. Ten behoeve van dit RSC wordt in het kader van het project Betuweroute een nieuw emplacement Maasvlakte West gebouwd. De bestaande Railterminal van ECT wordt via verbindingssporen op dit emplacement aangesloten.

Aansluiting RSC Waalhaven

Een kostenstijging van f 3,1 mln wordt veroorzaakt door aanvullingen van het RiB op de oorspronkelijke raming van het GHR.

Barendrecht-Vork

Dit project is geschrapt omdat na onderzoek is gebleken dat electrificatie van het baanvak Barendrecht–Vork–Waalhaven met 1500 V gelijkstroom grote risico's in tijd en geld met zich mee brengt door de problematiek van de zwerfstromen.

01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie

Op grond van richtlijn nr.91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie NS Railinfra-beheer (RIB) belast met beheer en onderhoud van de landelijke rail-infrastructuur. Uit dit artikelonderdeel wordt de subsidie voor de kapitaallasten en instandhouding van de landelijke railinfrastructuur bekostigd. De subsidie aan RIB wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking, overeenkomstig het bepaalde bij de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door RIB aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rente- en afschrijvingskosten van uitbreidingsinvesteringen waarvoor door RIB onder staatsgarantie vreemd vermogen op de kapitaalmarkt is aangetrokken. Voorts zal, bij het realiseren van een hogere dividenduitkering in 2001 uit hoofde van incidentele baten bij de NS, maximaal f 140 mln worden aangewend voor de veiligheidsvoorzieningspoor. De Rijksoverheid werkt met RIB aan een output georiënteerde bekostigingssystematiek. In dit model staan zowel de kosten als de kwaliteit van het onderhoud centraal.

De verhouding tussen de Staat en RIB is onderdeel van het op 29 juni 1995 met de Nederlandse Spoorwegen gesloten contract «Over de Wissel tussen Markt en Overheid». Dit contract, dat oorspronkelijk tot en met 31 december 1999 liep, is, in afwachting van de aankomende nieuwe spoorwegwetgeving, met één jaar verlengd.

Het beheer en onderhoud van de sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein valt met ingang van 1998 niet meer onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.

Relatie met de gebruiksvergoeding

Op 1 januari 2000 is het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999, houdende regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur in werking getreden. Hierin is onder meer opgenomen dat spoorwegondernemingen ter bestrijding van de kosten die gemoeid zijn met het gebruik van de spoorweginfrastructuur een gebruiksvergoeding aan RIB betalen. Tevens zijn sinds 1 januari 2000 twee ministeriële regelingen van kracht. In de regeling gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur zijn nadere regels opgenomen met betrekking tot het bepalen van de door te belasten kosten en de tariefregeling gebruiksvergoeding geeft aan welke tarieven in dat betreffende jaar per treinkilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald.

De opbrengsten van de gebruiksvergoeding die door de vervoerders aan RIB wordt betaald, worden door RIB aangewend ter dekking van de instandhoudingskosten van de spoorweginfrastructuur. Deze opbrengsten beïnvloeden direct de hoogte van de subsidiebeschikking, daar het geraamde bedrag aan door RIB te ontvangen gebruiksvergoeding in mindering wordt gebracht op de ten behoeve van dit artikelonderdeel beschikbaar te stellen begrotingsbedragen. De vrijval die optreedt als gevolg van de gebruiksvergoeding aangewend wordt ter stimulering van de sector. In de nota «De derde eeuw spoor» is reeds aangegeven dat dit voor wat betreft het personenvervoer bestaat uit financiering van de marktordenings- en decentralisatie-operatie; tevens wordt gedacht aan

investerings die een betere dienstverlening mogelijk maken. Voor het goederenvervoer worden de vrijvallende middelen aangewend voor NVVP-maatregelen (o.a. stimulering van het goederenspoor). Daar de tarieven van de gebruiksvergoeding jaarlijks, voor 1 januari, bij ministeriële regeling worden vastgesteld en in de staatscourant gepubliceerd, is de geraamde vrijval op dit artikelonderdeel ook pas op dat moment bekend. Jaarlijks zal middels overboekingen bij najaarsnota op dit artikelonderdeel inzicht worden gegeven in de vrijgevalen financiële ruimte en de besteding daarvan aan maatregelen in het kader van marktordening, decentralisatie en stimulering van het spoorvervoer.

01.02.06 Rente en aflossing leenfaciliteit NS

Door een leenfaciliteit aan de Nederlandse Spoorwegen is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit f 600 mln, maar uiteindelijk heeft de NS f 540 mln voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks f 58 mln gedurende een periode van 15 jaar.

d. Welke producten worden gerealiseerd

01.02.02 Aanleg railwegen: realisatie

Ten aanzien van het realisatiebudget is met betrekking tot de output een onderscheid gemaakt tussen uitbreiding van het bestaande spoornet (in kilometers), het aantal overwegen, het aantal stations en laad- en losplaatsen. Voor de eerste twee is ook het onderscheid tussen het goederen- en het personen-net aangegeven.

	1999	2000	2001
Uitbreiding netlengte in km	0	0	6
– waarvan personenvervoer	0	0	6
– waarvan goederenvervoer			
Mutaties in het aantal overwegen	– 12	– 20	– 25
– waarvan beveiligd	0	5	0
– waarvan onbeveiligd	– 12	– 25	– 25
Aantal stations voor reizigersvervoer in gebruik genomen	0	1	4

01.02.04 Beheer en onderhoud railwegen: realisatie

Ten aanzien van de output van dit artikel is onderscheid gemaakt tussen het beheer en onderhoud van de huidige netlengte, het aantal overwegen, de stations voor reizigersvervoer en de laaden losplaatsen.

Aantal producten in exploitatie	1999	2000	2001
Netlengte (x km)	2 808	2 808	2 814
– waarvan personenvervoer	2 606	2 606	2 612
– waarvan goederenvervoer	202	202	202
Aantal overwegen	2 891	2 871	2 846
– waarvan beveiligd per ultimo 1998	2 033	2 038	2 038
– waarvan onbeveiligd per ultimo 1998	858	833	808
Aantal stations voor reizigersvervoer	375	376	380
Aantal laad- en losplaatsen	49	49	49
Uitgaven x mln (01.02.04)	1 321	1 332	1 309

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 950 898	1 410 787	1 461 416	1 644 872	1 626 173	
1e suppl. wet 2000			– 21 515	– 83 800	– 83 500	– 85 000	– 90 000	
Nieuwe mutaties			2 554 628	1 618 225	45 479	– 41 993	55 067	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 244 538	1 405 296	4 484 011	2 945 212	1 423 395	1 517 879	1 591 240	1 680 770
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 926 087	637 696	2 034 755	1 336 479	645 908	688 783	722 073	762 700

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		2 071 560	2 125 926	2 260 141	2 299 701	2 214 097	
1e suppl. wet 2000		– 21 815	– 83 800	– 83 500	– 85 000	– 90 000	
Nieuwe mutaties		76 879	68 472	109 784	114 638	219 179	
Stand ontwerp-begroting 2001	2002 429	2 126 624	2 110 598	2 286 425	2 329 339	2 343 276	2 315 298
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	908 663	965 020	957 748	1 037 534	1 057 008	1 063 332	1 050 636
Overplanning		26 300	73 063	116 179			
Stand incl. overplanning		2 152 924	2 183 661	2 402 604			

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Breda-Breda aansluiting	- 15 000	10 000	- 2000	- 3 000		
2. compensatie HSL			- 1 000	- 24 000	- 12000	
3. loonbijstelling	5 362	5 354	5 381	5 330	5 435	
4. prijsbijstelling	39 767	39 842	43 903	44 913	45 144	
5. Technische verplichtingenmutatie	2 524 499	1 563 029	- 805	- 65 236	16 488	
6. extrapolatie						89 530
Totaal	2 554 628	1 618 225	45 479	- 41 993	55 067	89 530

ad 1. Het betreft een technische aanvullende mutatie op de 1e suppletoire wet 2000 voor het project Breda-Breda-aansluiting.

ad 2. Betreft een kasschuif ter oplossing van de kasproblematiek bij de HSL IF 03.03.

ad 3. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 5. Het betreft technische verplichtingenmutatie naar aanleiding van een actualisatie van het verplichtingenbestand en de opname van nieuwe projecten in de realisatietabellen railwegen personen- en goederenvervoer.

ad 6. Dit betreft de extrapolatie.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Breda-Breda aansluiting	- 15 000	10 000	- 2000	- 3 000		
2. compensatie HSL			- 1 000	- 24 000	- 12000	
3. loonbijstelling	5 362	5 354	5 381	5 330	5 435	
4. prijsbijstelling	39 767	39 842	43 903	44 913	45 144	
5. Ontvangst Liempde – Eindhoven en Groningen-Sauwerd	17 500		17 500		19 000	
6. Overboeking naar HXII 03.19.01		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	
7. Overboeking voor OV-project GAZO uit 01.03.02	2000	2 500	3 000	1 200		
8. Voordelig saldo 1999	27 250	13 676	14 000	11 195		
9. TEN subsidie CAU						36 000
10. overboeking van art. 03.04 inzake Waalhaven		3 100				
11. overboeking van IF 04.03 t.b.v. bijdrageregeling spoor-aansluitingen						1 600
12. BOR			35 000	85 000	130 000	
13. extrapolatie						- 27 978
Totaal	76 879	68 472	109 784	114 638	219 179	- 27 978

ad 1–4 Zie toelichting hierboven.

- ad 5. Het betreft de bijdrage van decentrale overheden aan het traject Liempde–Eindhoven en een uitgavenophoging naar aanleiding van een bijdrage uit het artikel vaarwegen voor het traject Groningen-Sauwerd.
- ad 6. Het betreft een overboeking van f 6 mln structureel naar HXII artikel 03.19.01 «capaciteitsmanagement» voor de extra treinbewegingen Verkeersleiding.
- ad 7. Het betreft de overheveling van werkzaamheden en budget voor de realisatie van station Amsterdam Bijlmer (OV project Gebieds-gerichte Aanpak Zuid-Oost (GAZO)) vanuit het programma regionaal-lokaal naar rail personenvervoer.
- ad 8. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999
- ad 9. Het betreft het totaal van de over de periode 2001–2004 verwachte EU-bijdragen voor de Corridor Amsterdam–Utrecht (CAU).
- ad 10. Vanwege een juiste artikel-verantwoording van de uitgaven wordt f 3.1 mln uit artikel intermodaal vervoer IF 04.03 overgeboekt naar dit artikel (onderdeel 02) ten gunste van Aansluiting Waalhaven.
- ad 11. Deze middelen worden overgeboekt van artikel IF 04.03 Intermodaal vervoer naar artikelonderdeel IF 01.02.02 ten behoeve van de Bijdrageregeling spooraansluitingen voor de aanleg van nieuwe, de uitbreiding van bestaande dan wel de reactivering van in onbruik geraakte spooraansluitingen op of naar bedrijfsterreinen en in of naar havengebieden.
- ad 12. Dit betreft de toevoeging van BOR-gelden voor de grote stations en rails HSL-stations.
- ad 13. De extrapolatie is het saldo van enerzijds een stijging van Beheer & Onderhoud rail realisatie en anderzijds een daling van het programma van aanleg rail realisatie personen.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

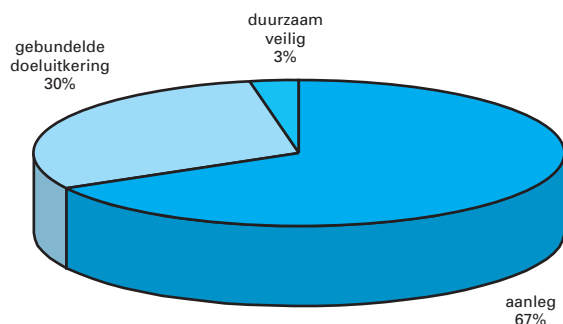
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.02.01 Aanleg rail:verkenning en planstudie	13 208	28 517	6 407	12 700	24 431	11 407	62D	12.2
01.02.02 Aanleg rail: realisatie	1 392 088	1 814 701	1 629 573	610 451	712 047	731 986	62D	12.2
01.02.04 Beheer en onderhoud rail: realisatie		2 640 793	1 309 232	1 320 999	1 331 867	1 308 926	62D	12.2
01.02.06 leenfaciliteit NS				58 279	58 279	58 279	62D	12.2
Totaal	1 405 296	4 484 011	2 945 212	2 002 429	2 126 624	2 110 598		

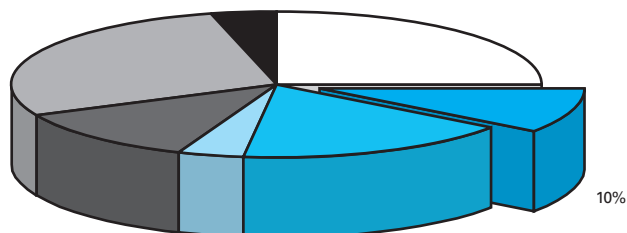
01.03 Regionale en lokale infrastructuur

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën Reg/lok



Aandeel Reg/lok in totaal Infrafonds 2001



Het artikel vindt zijn grondslag in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Ten laste van het artikel regionale en lokale infrastructuur kunnen aan samenwerkingsgebieden ingevolge de Kaderwet bestuur in verandering, provincies, gemeenten, waterschappen, andere publiekrechtelijke rechtspersonen (niet zijnde vervoersbedrijven) subsidies worden verstrekt voor investeringsprojecten waarvan de geraamde subsidiabele kosten ten minste f 25 mln bedragen. Het betreft projecten voor de aanleg, wijziging en inrichting van infrastructuur voor het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet. Het zogenoemde spelregelkader voor MIT-projecten biedt het procedurele kader.

Wegontsluitingen zonder doorgaande functie in bouwlocaties waar het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) van het Ministerie van VROM van toepassing is, zijn uitgezonderd van subsidiëring vanuit het fonds. Een deel van het artikel regionale/lokale infrastructuur betreft gedecentraliseerd geld: voor projecten waarvan de subsidiabele kosten lager zijn dan f 25 mln geldt de gebundelde doeluitkering aan provincies en kaderwetgebieden (artikelonderdeel 01.03.05). Voor projecten in het kader van Duurzaam Veilig geldt een aparte bijdrageregeling (artikelonderdeel 01.03.03).

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat hiervoor?

De doelstellingen bij het samenstellen van het programma zijn:

1. In het kader van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX) hebben de betrokken overheden in convenanten afspraken gemaakt over de realisering en financiering van tal van stads-gewestelijke openbaar-vervoerprojecten ter ontsluiting van te ontwikkelen woningbouwlocaties. Deze afspraken worden beschouwd als een goedkeuring op tactisch niveau, hetgeen betekent dat de betreffende projecten prioriteit krijgen bij het toekennen van subsidies, als tenminste bij nadere uitwerking blijkt dat zij kunnen worden gerealiseerd voor de begrote kosten en met de te voorziene effecten. Daarnaast zijn in het kader van de PKB Actualisering Vinex infrastructuurprojecten benoemd die direct gerelateerd zijn aan de verstedelijkingsopgave 2005–2010.
2. Een ander beleidsprioriteit bij het toekennen van subsidie is het verminderen van de congestieproblematiek op de weg. Met name de bereikbaarheid van de mainports en de achterlandverbindingen is daarbij van groot belang. Onder deze categorie valt onder meer de

realisatie van structurerende, verbindende stadsgewestelijke OV-verbindingen, de aanleg en verbetering van wegen van het onderliggende wegennet en maatregelen, die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen.

3. Een derde reden voor het toekennen van subsidies aan infrastructuurprojecten is de verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer op netwerkniveau. Het kan daarbij gaan om projecten die leiden tot snelheidsverhoging van de voertuigen, lagere exploitatiekosten en/of hogere vervoerwaarde (meer reizigers).
4. Tenslotte is het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling.

Voor statistieken omtrent het aantal verkeersdoden en het aantal -gewonden wordt verwezen naar de toelichting van het artikel 01.01 Rijkswegen. Het verschil tussen het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden en het aantal verkeersdoden en -gewonden op rijkswegen betreft namelijk het aantal verkeersdoden en -gewonden op overige wegen.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het programma is geactualiseerd naar aanleiding van de afspraken die in het kader van het «Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)» zijn gemaakt. De financiële toezeggingen maken onderdeel uit van de regionale uitwerking van het BOR-pakket en komen na accordering van de regionale deelpakketten definitief beschikbaar. Extra middelen zijn beschikbaar gekomen voor de volgende projecten:

- Deel van Rijn-Gouwelijn (Leiden–Alphen–Gouda) (2006–2010)
- Randstadrail: voorzieningen stations Den Haag CS (fly-over) en Rotterdam CS (aansluiting metro), alsmede risicoafdekking (2006–2010)
- Agglonet Haaglanden (delen) (2006–2010)
- Extra bijdrage Utrecht Centrum Project (2007–2009)
- Bijdrage shuttle Kop van Zuid Rotterdam (in 2001)
- Bijdrage N201 (2003–2007)
- Studie naar Bereikbaarheid Openbaar Vervoer Amsterdam-Schiphol (w.o. studie naar doortrekken Noord-Zuidlijn Amsterdam en vertramming Zuid-Tangent) (2007–2008)
- Versnelling aanleg Noord-Zuidlijn Amsterdam (2007 i.p.v. 2009).

01.03.01 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten (bijvoorbeeld milieu-effectrapportages). De van toepassing zijnde MIT-tabellen geven het overzicht van de projecten die zich in de verkenningenfase en planstudiefase bevinden. Een project blijft in de planstudietabel staan tot er voldoende geld beschikbaar is voor toekenning van een rijksbijdrage voor het project. De hoofdingenieur-directeur van de betreffende regionale directie van Rijkswaterstaat is voor de partners het aanspreekpunt voor het doorlopen van de MIT-procedure.

Verkenningprogramma:

Het verkenningenprogramma is voor wat betreft het aandeel Regionaal-Lokaal aanzienlijk verkleind. Negen projecten zijn om verschillende redenen geheel geschrapt, drie andere zijn overgegaan van de

verkenningen- naar de planstudietabel. Daarnaast zijn vier projecten inmiddels in de realisatietabel opgenomen, waarvan twee onder de paraplu van de Noord-Zuidlijn Amsterdam.

De volgende verkenningen zijn niet langer in het MIT opgenomen:

- Leeuwarden West. Het project kent een zodanige scopewijziging het project niet meer in aanmerking komt voor een bijdrage; het project is derhalve als MIT-project vervallen
- HOV-Mijdrecht A2. Omdat de regio gekozen heeft voor een nieuwe financieringsconstructie, wordt voor dit project geen subsidie van het rijk meer verlangd. Het project is derhalve uit het MIT gehaald.
- Oostflank Utrecht (fase 2 en 3). Dit project is om dezelfde reden uit het subsidieprogramma geschrapt.
- Houthaven/Westerdokseilanden. Omdat de voor de handliggende infrastructuuroplossing hoogstwaarschijnlijk onder de GDU-grens van f 25 mln zou komen te liggen, komt dit project als subsidieproject te vervallen. Amsterdam kan voor financiering een beroep doen op de GDU die het ROA beheert.
- Oude Haagse Weg. Omdat nut en noodzaak en het draagvlak van dit onderliggend wegennetproject in onvoldoende mate aanwezig is, is dit project vervallen.
- Beverwijk Westelijke Randweg. Uit studie is gebleken dat de voorgenomen infrastructuur-oplossing niet past binnen het rijksbeleid; het project is derhalve niet langer opgenomen in het programma.
- Parklane fase 3 Rotterdam. Als gevolg van een heroverweging binnen de subsidieprojecten van SRR kan deze fase niet langer worden opgenomen in de verkenningenprogramma.
- Rijn Gouwe West. Dit onderliggend wegennetproject heeft een relatie met het MIT-project Rijn Gouwelijn. Omdat meer belang wordt gehecht aan een oplossing van het verkeer- en vervoerprobleem door investeringen in het openbaar vervoer kan het (OWN/RW 11)project Rijn Gouwe West uit het verkenningenprogramma verdwijnen.
- Rosmalen Noord. Uit de verkennende studie is gebleken dat een openbaar-vervoerontsluiting geen juiste oplossing is voor het verkeer en vervoerprobleem. Een eventuele wegontsluiting van deze locatie is niet aan de orde, omdat hiervoor een beroep moet worden gedaan op het Besluit Locatiegebonden Subsidies van het ministerie van VROM; het project is derhalve als MIT-project vervallen.

De volgende projecten stromen conform het MIT-spelregelkader door van verkenning naar planstudie:

- Zuid-Tangent fase 2 West/Oost;
- Agglonet;
- Rijn Gouwelijn.

De volgende projecten zijn vanuit de verkenningentabel doorgestroomd naar de realisatietabel:

- De Amsterdamse projecten IJ-boulevard centraal/west 2e fase en busstation Amsterdam CS maakten eind 1999 deel uit van de onderhandelingen met ROA over de subsidiëring van de Noord-Zuidlijn. Resultaat is dat deze projecten opgenomen zijn in de inmiddels afgegeven beschikking voor de Noord-Zuidlijn. Daarmee zijn ze tevens opgenomen in het realisatieprogramma onder de projectregel Noord-Zuidlijn.
- MAP/Sloten fase 2. De vrijval van het realisatieproject Ringlijn wordt

deels benut voor dit project. Het project heeft inmiddels zover het MIT-spelregelkader doorlopen dat opname in het realisatieprogramma gerechtvaardigd is.

- Ontsluiting Ypenburg/Nootdorp (VINEX).

De resultaten van vrijwel alle verkenningen worden een jaar later verwacht. De resultaten van de verkenningen «Fietsverbinding Leidsche Rijn» en «Verlenging OV IJsselmonde» worden twee jaar later verwacht, en de resultaten van de verkenning «HOV R'dam-Drechtsteden» vier jaar later.

Planstudieprogramma:

Vanuit het planstudieprogramma zijn de volgende projecten doorgestroomd naar het realisatieprogramma:

- HAL (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk) deel a;
- RandstadRail (v.w.b. de voorbereidingskosten);
- Parklane fase 2a;
- Oostflank Utrecht fase 1 en 4;
- Arnhem Stationsomgeving;
- Transferium Breukelen. Als enig onderdeel van het project «Transferia regio Utrecht fase 1» wordt het transferium Breukelen als een *pilot* nader uitgewerkt; dit project wordt in het realisatieprogramma opgenomen onder diverse transferia;
- Groningen Westerhaven;
- Helmond – Beek en Donk N266/PW205;
- Sittard/Geleen, Rijkswegboulevard.

Omdat met het project Purmerend-Weidevenne een openbaar-vervoer-voorziening wordt bedoeld is de modaliteit OVN aangepast in OV.

Tourniquetten Ringlijn.

Dit project betreft een voorziening van een gesloten instapregime voor de Ringlijn en de metro Oostlijn in Amsterdam. Het restant van de vrijvallende middelen van het realisatieproject Ringlijn wordt ingezet voor dit project, zodat opname in het planstudieprogramma mogelijk is.

Light Rail

Voor het project Light Rail wordt verwezen naar onderdeel B «de algemene toelichting bij de begroting» paragraaf 3.4.1 «Droge infrastructuur».

Voor een aantal planstudieprojecten is de procedure inmiddels zover afgerond dat deze in principe zouden kunnen doorstromen naar de realisatietabel. Deze projecten blijven echter in de planstudie staan tot de projecten financieel ingepast kunnen worden in het realisatieprogramma.

01.03.02 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat uitgaven (subsidies) voor de realisatie van infrastructuur voor openbaar vervoer, met name door bussen, trams, metro en voor de realisatie en verbetering van belangrijke provinciale en gemeentelijke wegen.

Met het uitvoeringsbesluit (beslismoment 5 van het MIT-spelregelkader) start de uitvoering of wordt, in geval van subsidies, een beschikking afgegeven. In de realisatietabel staan projecten die reeds in uitvoering zijn en projecten waarvan de uitvoering in de loop van het begrotingsjaar gestart wordt.

Wijzigingen in het programma voor 2001

De volgende projecten zijn financieel afgerond en uit het MIT verdwenen:

- IJ-boulevard-Oost Amsterdam
- Tramlijn 1 Delft-Zuid
- Tramlijn Hollands Spoor
- Eemhaven/A15

De volgende projecten zijn nieuw in het realisatieprogramma opgenomen:

- | | |
|--|----------|
| ● Tram Map/Sloten | f 50 mln |
| ● Parklane fase 2a Rotterdam | f 28 mln |
| ● RandstadRail (voorbereidingskosten) | f 25 mln |
| ● Oostflank Utrecht deel 1 en 4 | f 82 mln |
| ● Groningen Westerhaven | f 11 mln |
| ● Arnhem Stationsomgeving | f 25 mln |
| ● Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk deel a | f 49 mln |
| ● Ontsluiting Ypenburg/Nootdorp | f 4 mln |
| ● Helmond – Beek en Donk N266/PW205 | f 26 mln |
| ● Sittard Geleen Rijkswegboulevard | f 45 mln |

Wijzigingen van projectkosten

De projectkosten zijn in principe in overeenstemming met de afgegeven beschikkingen, toenames zijn alleen mogelijk door loon- en prijs-bijstellingen.

De veranderingen in de realisatietabel van het MIT 2001 ten opzichte van het MIT 2000 betreffen enkele wijzigingen van de inhoud, omvang en kosten van projecten:

- Ringlijn Amsterdam – min f 50 mln. Bij de eindafrekening is gebleken dat de rijksbijdrage lager kon worden vastgesteld. De vrijval wordt deels benut voor de financiering van het project Tram Map/Sloten
- ZuidTangent kerntraject fase 2 – plus f 22 mln. De verhoging van de rijksbijdrage heeft grotendeels betrekking op de verwachte uitgaven van de telematicavoorziening van het gehele kerntraject.
- Noord-Zuidlijn Amsterdam – plus f 278 mln. De verhoging wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het opnemen van de bouwrisico-reservering, de twee aangrenzende projectonderdelen busstation achter het station Amsterdam CS en de auto-onderdoorgang van de RuyterkadeJboulevard
- Tramtunnel Grote Markt + f 50 mln. De verhoging wordt veroorzaakt door een extra bijdrage voor de afbouw van de tramtunnel.

Wijziging in opleverdatum:

- Ringlijn Amsterdam. Het project is weliswaar tijdig opgeleverd; er resteren aanvullende werkzaamheden t.b.v. het gesloten instapregime waardoor de oplevering verschuift van 1997 naar 2003.
- Noord-Zuidlijn Amsterdam. Conform afspraken uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is een versnelling van de oplevering van 2009 naar 2007 mogelijk gemaakt.
- Kop van Zuid Erasmusbrug OV, Stadsbrug/viaduct Kop van Zuid in Rotterdam en Tramplus CS-Lombardijen. Deze projecten zijn tijdig opgeleverd, echter er resteren nog afrondende technische en inhoudelijke werkzaamheden waardoor de oplevering verschuift van resp. 1996 naar 2001, 1997 naar 2002 en 1998 naar 2001.
- Tramtunnel Grote Marktstraat Den Haag. Als gevolg van de calamiteiten tijdens de bouw is de oplevering verschoven van 2001 naar 2004.
- Leiden Centraal Project. Ook dit project is tijdig opgeleverd maar door afrondende werkzaamheden (om. de ondergrondse fietsenstalling) is sprake van een verschuiving van 1998 naar 2002.

- Amersfoort Centraal Stadsgebied. Als gevolg van door de regio gewenste wijzigingen in het functioneel programma van eisen zal vertraging in de uitvoering ontstaan waardoor de oplevering in 2004 i.p.v. 2002 wordt verwacht.

BTW

De BTW-compensatie over openbaar vervoer zal jaarlijks verwerkt worden tijdens de begrotingsuitvoering (Slotwet). Door het Ministerie van Financiën wordt op basis van declaraties de werkelijk betaalde BTW vergoed, met uitzondering van de Voorbereiding, Administratie en Toezicht-kosten en Inpassingskosten. Voor rekening van decentrale overheden komt eventuele BTW over uitbestede VAT-kosten.

01.03.03 Duurzaam veilig

Het deelprogramma Duurzaam Veilig bestaat uit

- de Demonstratieprojecten Duurzaam Veilig en
- het Startprogramma Duurzaam Veilig.

Demonstratieprojecten DV

Het Rijk verleende bijdragen aan andere overheden bij de uitvoering van demonstratieprojecten in het kader van Duurzaam Veilig. Deze projecten zijn noodzakelijk voor de kennisverwerving op nationaal niveau ten aanzien van het concept Duurzaam Veilig.

Dit betreft de volgende demonstratieprojecten: West Zeeuwsch-Vlaanderen, Kop van Overijssel, Oosterbeek en Grubbenvorst. De projecten zijn in 2001 gereed.

Startprogramma DV

In 1997 hebben IPO, VNG, Unie van Waterschappen en het Rijk een convenant gesloten over het startprogramma Duurzaam Veilig. Dit bestaat uit een pakket van sobere maatregelen, waarmee direct een start gemaakt kan worden met de implementatie van Duurzaam Veilig en dat in 4 jaar gerealiseerd wordt. Het omvat onder andere de instelling van grote 30 km/h-gebieden binnen de bebouwde kom, voorrang op verkeersaders, voorrang voor fietsers van rechts, bromfiets op de rijbaan, 60 km-zones in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom en uniformering van de voorrang op rotondes.

De kosten van invoering van deze maatregelen bedragen in de periode 1998–2001 ongeveer f 400 miljoen. De helft hiervan komt voor rekening van het Rijk. In de begroting is een bedrag van f 200 miljoen opgenomen, waarvan f 60 miljoen voor (brom-)fietsmaatregelen, f 135 miljoen voor 30 en 60 km/h-gebieden en f 5 miljoen voor de uniformering van voorrang op rotondes.

Met dit Startprogramma is in 1998 aangevangen. Het beschikbare budget is vrijwel geheel verplicht. In 2001 zullen vele projecten worden afgerond en de financiële verplichtingen zullen tot eind 2001 tot betalingen en eindafrekening leiden.

01.03.05 Gebundelde doeluitkering

Ingaande 1996 ontvangen de provincies en de Kaderwetgebieden (twee Kaderwetgebieden al per medio 1995) een gebundelde doeluitkering (GDU) voor kleine infrastructuurprojecten, d.w.z. projecten waarvan de subsidiabele kosten kleiner zijn dan f 25 mln. De wettelijke basis voor

GDU-uitkeringen is vastgelegd in de artikelen 29 t/m 41 van het Besluit Infrastructuurfonds. De GDU wordt o.b.v. een verdeelsleutel verdeeld over de Kaderwetgebieden en de provincies (excl. Kaderwetgedeelte). De GDU is een van de onderwerpen die in het kader van de nota Verdi een rol spelen.

Voor de provincies en Kaderwetgebieden is jaarlijks regulier f 213 mln beschikbaar. Alleen geprognoseerde uitgaven voor «kleine» subsidieprojecten die al vóór de introductie van de GDU waren beschikt worden daarop per GDU-ontvanger in mindering gebracht en verrekend. In het kader van de nota Samenwerken aan bereikbaarheid is voor de periode 1998 tot en met 2002 de GDU verhoogd met circa f 133 mln per jaar.

In het convenant Verdi was het voornemen opgenomen per 1 januari 1998 het provinciale deel van de GDU over te hevelen naar het Gemeentefonds en het Provinciefonds. Naar aanleiding van de motie Remkes c.s. (Kamerstukken II 1997/1998, 25 337, nr. 9) is echter besloten de GDU aan de provincies vooralsnog niet over te hevelen naar de fondsen. De Tweede Kamer wilde eerst inzicht hebben in de herverdeeldeffecten en refereerde aan het zogenoemde ijkpuntenonderzoek voor de verdeling voor het Gemeentefonds van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, waarin de GDU is meegenomen. Aanvankelijk werd de GDU voor twee jaar verlengd. Toen vervolgens bleek dat het ijkpuntenonderzoek meer tijd vroeg en de motie Giskes (Kamerstukken II 1998/1999, 26 200, nr. 22) werd aangenomen, die aanstuurde op niet-overhevelen, besloten de GDU aan de provincies te verlengen tot 31 december 2000. Inmiddels wordt in het kader van de voorbereiding van het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan toegewerkt naar verdere decentralisatie van infrastructuurgelden. De GDU speelt daar een belangrijke rol in. Op 1 januari 2003 moet een nieuw subsidiesysteem in werking treden. Het voornemen is daarom om de GDU aan de provincies tot dat moment te handhaven. Dit sluit uitstekend aan bij de verlenging van de GDU aan de Kaderwetgebieden (een rechtstreeks gevolg van de verlenging met vier jaar van de Kaderwet bestuur in verandering tot en met 31 december 2002) en bij de beschikbaarheid van de SWAB-middelen tot dat tijdstip.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

01.03.01 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de producten in de verkenning-, planstudie en realisatiefase.

(in aantallen)	prognose 1999	realisatie 1999	prognose 2000	bijgestelde prognose 2000	prognose 2001
startnotities/studieplannen	14	4	0	0	0
trajectnota's/projectnota's	2	4	2	8	2
ontwerp tracébesluiten/ tracébesluiten/projectbesl.	7	14	2	5	9
afgeronde procedures beschikkingen/	13	14	4	11	13
	14	8	6	1	14
	11	16	3	9	9

01.03.02 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: realisatie

De projecten uit het realisatieprogramma regionale en lokale infrastructuur zijn subsidieprojecten. Dat betekent dat de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding en uitvoering bij andere overheden ligt. Het rijk verleent subsidie indien een project goed scoort in relatie tot de rijksdoeleinden, als er een wettelijke grondslag bestaat voor subsidiëring en als een project financieel kan worden ingepast in de begroting van het Infrastructuurfonds. Voorafgaand aan de overgang naar de realisatiefase doorloopt een probleem c.q. project de verkenningen- en planstudiefase. Voor de doorstroming van een project wordt verwezen naar het MIT-spelregelkader.

De volgende projecten worden A) in 2001 opgeleverd en B) in 2000/2001 beschikt

A) Oplevering		Input				Output	Outcome
		Beschikking				Project	
<i>Projecten</i>	<i>Modaliteit</i>	<i>Jaar</i>	<i>x f 1 mln</i>	<i>Start</i>	<i>Oplevering</i>	<i>Beschrijving/ Prestatiegegevens</i>	<i>Doel/Effecten</i>
HOV Ypenburg/Nootdorp	O.V./ Tram	najaar 1999	80,6	1999	2001	aanleg tramlijn bij VINEX locatie	hoge vervoerswaarde
Parklane fase 1	OWN	1998	11,0	1998	2001	aanleg verbindingsweg	verbetering doorstroming
Delfgauw N470 fase 1	OWN	1997	24,4	1997	2001	aanleg verbindingsweg	verbetering doorstroming
Tilburg NO-tangent fase 2	OWN	1999	18,7	1999	2001	aansluiting op prov. Weg Tilburg-Waalwijk	verbetering doorstroming
Eindhoven (DRS)	O.V.	1995	60,9	1995	2001	pakket van 15 deelprojecten reconstructie	verbetering stadsgewestelijk O.V.
Arnhem Nijm.(Nijm. spoorzone)	O.V./OWN	1997	26,0	1997	2001		verbetering doorstroming
Doorstroomas Almelo	O.V./OWN	1997	21,7	1998	2001	reconstructies etc.	hoogwaardige O. V. as
Prov. Utr. N199 A'foort-Bunschoten	OWN	1999	15,6	1999	2001	aanleg verbindingsweg	verbetering doorstroming en verkeersveiligheid
Apeldoorn Stations-omgeving	O.V./OWN	1999	20,2	1999	2001	reconstructie, etc.	verbetering doorstroming

A) Oplevering		Input				Output	Outcome
		Beschikking				Project	
<i>Projecten</i>	<i>Modaliteit</i>	<i>Jaar</i>	<i>x f 1 mln</i>	<i>Start</i>	<i>Oplevering</i>	<i>Beschrijving/ Prestatiegegevens</i>	<i>Doel/Effecten</i>
Oostflank Utrecht (fase 1 + 4)	O.V.	2000/2001	82	2001	2004	OV-voorziening	ontsluiting VINEXlocatie
Randstadrail	O.V.	2000/2001	1 448	2000/2001		lightrail	HOV
Tramlijn MAP/Sloten	O.V.	2000/2001	50,0	2000	2002	aanleg tramlijn	hoge vervoerswaarde
Trampluss Schiedam-Vlaardingen	O.V./ Tram	2000/2001	133,3	2000	2004	uitbreid.tramlijn met 6 km naar Vlaardingen	hoge vervoerswaarde
Heerhugowaard-Alkmaar (deel a)	O.V.	2000/2001	48,6	2001	2004	aanleg busbanen	verbeteren kwaliteit
R'dam Nesseland	O.V.	2000/2001	82	2001	2005	doortrekking metro 1,5 km.	ontsluiting VINEX-locatie

A) Oplevering		Input				Output	Outcome
		Beschikking				Project	
Den Bosch Zuid-West tangent	OWN	2000/2001	21,1	2001	2003	pm	pm
Leidschenveen/Zoetermeer (N469)	OWN	2000/2001	20.0	2000	2001	verbindingsweg	2e verbinding Den Haag-Zoetermeer
Structuurontsluiting Lopikerwaard	OWN	2000/2001	35.0	2000	2003	ontsluitingsweg N210	verbetering doorstroming naar A2
Ontsluiting Leidsche Rijn	O.V.	2000/2001	184,5	2000	2004	aanleg busbanen	ontsluiting VINEX-locatie

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.03	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			461 834	152 517	310 040	245 780	227 552	
1e suppl. wet 2000			109 398	– 69 398	20 000	20 000	20 000	
Nieuwe mutaties			89 655	49 619	102 915	44 538	29 722	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 764 817	4 086 029	660 887	132 738	432 955	310 318	277 274	302 566
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 254 619	1 854 159	299 897	60 234	196 466	140 816	125 821	137 298

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 676 452	1 191 948	1 146 094	839 580	605 714	
1e suppl. wet 2000		9 500	20 000	20 000	20 000	20 000	
Nieuwe mutaties		67 094	15 619	71 915	128 538	307 722	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 187 843	1 753 046	1 227 567	1 238 009	988 118	933 436	905 687
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	539 020	795 498	557 046	561 784	448 388	423 575	410 983
Overplanning		28 000	67 000	50 000			
Stand incl. overplanning		1 781 046	1 294 567	1 288 009			

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Loonbijstelling	307	303	285	237	241	
2. Overboeking OV-project GAZO	- 2000	- 2 500	- 3 000	- 1 200		
3. Voordelig saldo 1999	55 457	26 278	90 000	42000	12 000	
4. Prijsbijstelling	35 891	15 538	15 630	11 501	17 481	
5. BOR		10 000				
6. Technische verplichtingenmutatie				- 8 000		
7. Extrapolatie						25 292
Totaal	89 655	49 619	102 915	44 538	29 722	25 292

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000

ad 2. Dit betreft een overboeking naar het artikel Railwegen ten behoeve van het OV-project Gebiedsgerichte Aanpak Zuid-Oost (GAZO)

ad 3. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999.

ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

ad 5. Dit betreft de eenmalige Rijksbijdrage voor het project metroshuttle Kop van Zuid R'dam in het kader van BOR (2001)

ad 6. Het betreft een technische verplichtingenmutatie n.a.v. een actualisatie van het verplichtingenbestand.

ad 7. Dit betreft de extrapolatie.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Loonbijstelling	307	303	285	237	241	
2. Overboeking OV-project GAZO	- 2000	- 2 500	- 3 000	- 1 200		
3. Voordelig saldo 1999	55 457	26 278	90 000	42000	12000	
4. Prijsbijstelling	22 330	15 538	15 630	11 501	17 481	
5. BOR	- 9 000	- 24 000	- 31 000	76 000	278 000	
6. Extrapolatie						- 27 749
Totaal	67 094	15 619	71 915	128 538	307 722	- 27 749

ad 1-4 Zie toelichting hierboven

ad 5. Dit betreft de kasschuif voor de Noord-Zuid-metrolijn A'dam en de Rijksbijdragen voor de metroshuttle Kop van Zuid R'dam en voor de N201, in het kader van BOR

ad 6. Het extrapolatie bedrag is het saldo van een stijging van de Gebundelde doeluitkering en een daling in het aanlegprogramma regionaal/lokaal.

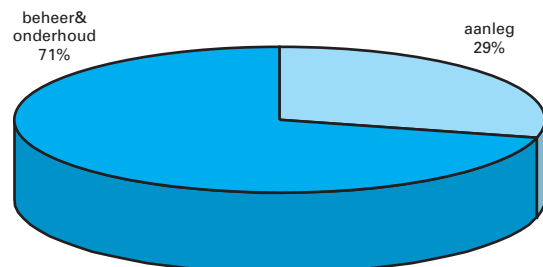
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.03.01 Aanleg reg/lok.infra: Verkenning en plan- studie								
Productuitgaven	160	8 404	14 303	200	8 404	14 303	62C	12.12
Directe uitv.uitgaven	2 811	3 620	3 668	3 505	3 620	3 668		
01.03.02 Aanleg reg/lok.infra: realisatie								
Productuitgaven	3 305 364	109 957	80 198	779 733	1 194 220	799 986	62C	12.12
Directe uitv.uitgaven	2 900	3 541	3 371	2 900	3 541	3 371		
01.03.03 Duurzaam veilig								
Productuitgaven	136 274	46 736	968	33 665	153 736	30 968	62C	12.12
Directe uitv.uitgaven	700	720	741	700	720	741		
01.03.05 Gebundelde doel- uitkering								
Productuitgaven	637 520	487 589	29 148	366 840	388 485	374 189	62C	12.12
Directe uitv.uitgaven	300	320	341	300	320	341		
Totaal	4 086 029	660 887	132 738	1 187 843	1 753 046	1 227 567		

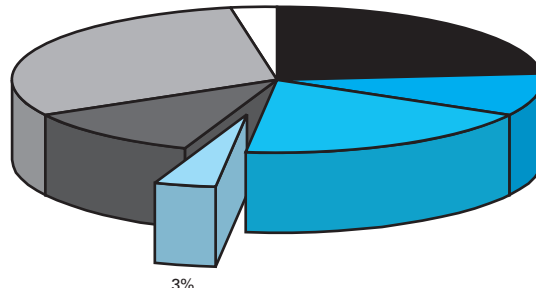
02.01 Waterkeren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën Waterkeren



Aandeel Waterkeren in totaal Infrafonds 2001



Op dit artikel worden de volgende uitgaven verantwoord:

- de voorbereiding van Ruimte voor de Rivier en de uitvoering van werken in dat kader (o.a. INTERREG Rijn Maas Activiteiten (IRMA));
- uitgaven voor het herstel van dijkbekledingen van primaire waterkeringen; ook wanneer deze in beheer zijn bij waterschappen;
- het beheer en onderhoud van de waterkeringen in beheer van het Rijk en de stormvloedkeringen (Oosterscheldekering, Maeslantkering (Nieuwe waterweg), Hartelkering en Hollandse IJssel);
- het handhaven van de kustlijn;
- uitgaven voor de uitvoering van de Waterstaatswet 1900 (opper-toezicht waterkeringen, (Staatsblad 1900, 176), de Wet op de waterke-ring (Staatsblad 1996, 8) en de Ontgrondingenwet (Staatsblad 1965, 509));

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de waterkeren?

Waterkeren betreft de zorg voor droge voeten in Nederland. Deze zorg bestaat uit twee onderdelen:

- Nederland mag niet overstromen (dijken, rivieren);
- Nederland mag niet in zee verdwijnen (handhaven kustlijn).

Primaire waterkeringen

Zestig procent van het Nederlandse landoppervlak wordt bedreigd door overstroming door de zee, de grote rivieren en het IJsselmeer. Doelstelling van het beleid is ons land hiertegen te beveiligen. De mate van beveiliging tegen overstroming is in de Wet op de waterkering opgenomen als een overschrijdingskans van de hoogste hoogwaterstand die de primaire waterkering moet kunnen keren. Hierbij wordt rekening gehouden met andere factoren die het waterkerend vermogen van de dijk bepalen (bijvoorbeeld golven). De overschrijdingskans is niet overal gelijk, maar varieert van 1/10 000 per jaar voor centraal Holland tot 1/1250 per jaar voor het bovenrivierengebied. De redenen hiervoor zijn verschillen in (lage) ligging, de bevolkingsdichtheid, het geïnvesteerde vermogen, de waarschuwingstijden en overstroming door zout of zoet water. In de figuur staan in percentages de verschillende overschrijdingskansen tijdens een mensenleven: de overschrijdingskans per jaar maal een gemiddelde levensduur van 75 jaar. Zo heeft een bewoner van Zeeland tijdens zijn leven (bij de gemiddelde levensduur) een kans van 2% geconfronteerd te worden met overschrijding van die waterstand. Of dan echt een dijkdoorbraak op zal treden, is nog onbekend. Omdat bij het ontwerp van de dijk, juist vanwege onzekerheden, een aantal veiligheden wordt ingebouwd, leeft het idee dat de dijk in die situatie nog juist stand zal houden. Komende jaren wordt via onderzoek geprobeerd beter in te schatten wat het daadwerkelijke risico op overstroming van een dijkkring is. Dit onderzoek vindt plaats binnen het kader van het project «Overstromingsrisico's» (voorheen «Marsroute»).

Verwacht wordt dat de kans op hoge rivierafvoeren toeneemt. Dat betekent dat na de huidige versterkingsronde opnieuw de dijken langs de grote rivieren zouden moeten worden versterkt, met alle maatschappelijke gevolgen van dien. Daarom is het beleid, naast het afronden van het Deltaplan, gericht op «Ruimte voor de Rivier». Dit beleid is na de recente hoogwaters tot stand gekomen en inmiddels in de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding verwoord. Ruimte voor de Rivier omvat:

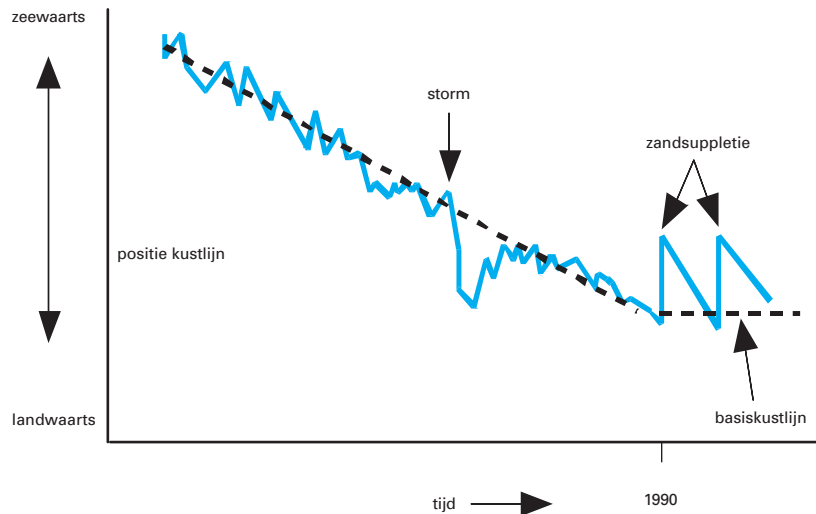
- het opheffen van hydraulische knelpunten door bijvoorbeeld het verwijderen van hoogwatervrije terreinen;
- het stimuleren van alternatieve dijktracés die (tevens) beogen om (meer) ruimte aan de rivier te geven;
- het afgraven van uiterwaarden.

Ruimte voor de Rivier gaat in veel gevallen samen met natuurontwikkeling in de uiterwaarden.

Naar verwachting neemt het kabinet eind 2000 een standpunt in over de rivierverruiming en start in 2001 de uitwerking van dit standpunt. Vooruitlopend hierop worden zich voordoende kansen benut en projecten voorbereid en ten uitvoer gebracht die altijd passen in de te ontwikkelen plannen. Daarbij wordt ingespeeld op het Europese beleid inzake het voorkomen/beperken van hoogwateroverlast. Dit beleid maakt het door middel van het IRMA-programma mogelijk projecten versneld uit te voeren.

Iedere vijf jaar is een toetsing van de primaire waterkeringen vereist. Vooruitlopend op de eerste toetsing in 2001 is geconstateerd dat met blokken beklede zee- en IJsselmeerdijken de toetsing niet kunnen doorstaan. Daarom is besloten tot een herstelprogramma waarmee in 2015 alle blokbekledingen op orde moeten zijn. Gezien de urgentie van de problematiek en de beperkte draagkracht van de dijkbeheerders draagt het Rijk substantieel bij in dit herstelprogramma.

Handhaven kustlijn



Het handhaven van de kustlijn is gebaseerd op de beleidslijn dynamisch handhaven. Hiertoe wordt het verloop van de kustlijn gemeten. Eventuele achteruitgang kan door middel van een suppletie hersteld worden (zie figuur).

Doelstelling is dat de kustlijn van 1990, de basiskustlijn, niet verder landwaarts verplaatst. Hoewel door de zandsuppleties dit beleid succesvol verloopt, treden er nog wel zandverliezen op dieper water op (beneden 6–8 meter). Omdat deze zandverliezen het fundament van de kust op langere termijn aantasten, worden met ingang van 2001 ook deze zandverliezen door suppleties gecompenseerd.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

Op dit artikelonderdeel wordt de uitwerking van het Kabinetsstandpunt in zake het programma «Ruimte voor de Rivier» verantwoord en de concrete plannen die daar uit voortvloeien (planvorming, bestuurlijk overleg en aanvraag vergunningen). Het programma «Ruimte voor de Rivier» heeft tot doel om de verhoging van de maatgevende Rijnafoer van 15 000 naar 16 000 m³/s te Lobith op te vangen. De rivierverruimingsprojecten die betrekking hebben op de onbedijkte Maas (Grensmaas en Zandmaas) vallen onder het Deltaplan Grote Rivieren.

Het «Ruimte voor de Rivier» programma kan worden onderscheiden in:

- de projecten die thans worden voorbereid en waarover de Regering

naar verwachting pas eind 2000 een beslissing voor nadere plan-uitwerking heeft genomen. Deze planuitwerking wordt verantwoord op artikelonderdeel 01 van dit artikel.

- de projecten die, vooruitlopende op de hiervoor genoemde plan-uitwerking ter hand zijn genomen. Van deze projecten wordt aangenomen dat zij volledig passen binnen de doelstelling van het Ruimte voor de Rivier programma, de z.g. «geen spijt projecten». Veelal zijn deze plannen nu al gestart omdat zij deel uit maken van het z.g. IRMA programma, waarvoor door de EU subsidie wordt verleend. Dit wordt verantwoord op onderdeel 02 van dit artikel.

Het merendeel van de bovenstaande projecten valt tevens onder de natuurontwikkeling die in het kader van NURG is voorzien. Een project (Batenburg) is specifiek een NURG-project met naar verwachting een bijdrage aan de waterstandsverlaging in de bedijkte Maas.

02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Op dit artikelonderdeel wordt de realisatie van projecten verantwoord die in het kader van het programma «Ruimte voor de Rivier» ter hand worden genomen. Op termijn zullen dit plannen zijn die voortvloeien uit het Kabinetsstandpunt ter zake, maar betreft thans vooral nog de z.g. «geen spijt projecten» die daarop vooruitlopen. Het betreft merendeels plannen die deel uit maken van het z.g. IRMA programma, waarvoor door de EU subsidie wordt verleend. Deze projecten vallen vaak ook onder het NURG-programma. Dit gebeurt in samenwerking met het Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en visserij.

02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord van voornamelijk de uitvoering van ministeriële taken in het kader van de wet op de waterkering en het onderzoek daarvoor. Het gaat hierbij om onder meer het uitvoeren van de 5-jaarlijkse toetsing van de waterkeringen inclusief het actualiseren van het hydraulisch randvoorwaardenboek, en nader onderzoek naar de landelijke problematiek met betrekking tot de steenbekledingen. Ook waarschuwingdiensten en het ontwikkelen en operationaliseren van instrumenten die ondersteuning bieden aan het hoogwater management behoren hiertoe. Het vinger aan de pols houden voor wat betreft klimaatsveranderingen en de effecten daarvan op waterstanden en golven maken deel uit van deze uitgaven.

Tevens worden de activiteiten verantwoord die nodig zijn om de Kustlijnkaarten te produceren ten behoeve van de opstelling van het jaarlijkse kustsuppletieprogramma gericht op het handhaven van de basiskustlijn. In het kader van de kustlijnhandhaving wordt daarnaast onderzoek gedaan naar de effectiviteit van suppleties en de morfologische ontwikkelingen op basis waarvan lange termijn voorspellingen gedaan kunnen worden over de zandtransporten. Deze informatie is noodzakelijk voor het opstellen van een meerjarige doorkijk van het kustsuppletieprogramma. Ook wordt op dit artikelonderdeel de voorbereiding van de taakstelling verantwoord voor primaire grondstoffen voor de bouw, en onderzoek naar het zuinig omgaan met de primaire grondstoffen inclusief het bevorderen van het gebruik van secundaire grondstoffen.

Programma beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

x NLG 1 mln	2001
Ondersteuning hoogwaterbescherming	17,7
Bouwgrondstoffenvoorziening	6,4
Vorbereiding en ondersteuning kustsuppletieprogramma	4,9
Totaal	29,0

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

Op dit artikelonderdeel wordt het beheer en onderhoud van de waterkeringen in beheer bij het Rijk verantwoord. Het programma bestaat uit:

- herstel dijkbekledingen;
- kustlijnhandhaving;
- beheer en onderhoud stormvloedkeringen;
- beheer en onderhoud Rijkswaterkeringen;
- overdrachten.

Hieronder is dit programma nader uitgewerkt.

Herstel dijkbekledingen (blokken)¹

Vooruitlopend op de toetsing van de waterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering, is door de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen in 1996 geconstateerd dat de blokken waarmee veel zee- en IJsselmeerdijken zijn bekleed, te licht zijn. Het zwaartepunt van deze problematiek ligt in Zeeland. Momenteel loopt een grondige landelijke inventarisatie naar de totale omvang van de problematiek. Deze inventarisatie zal in 2001 gereed zijn. Op basis van een eerste globale inventarisatie wordt verwacht dat het herstel van de dijkbekledingen tot 2015 zal lopen. De verantwoordelijkheid voor het herstel van de bekledingen behoort in beginsel tot de beherende lagere overheden. Gezien de urgentie en de complexiteit van de problematiek, de beperkte draagkracht van de dijkbeheerders en het feit dat het een landelijk probleem betreft, speelt het Rijk bij dit dijkherstel een centrale rol. Het leeuwendeel van de kosten voor het herstel van de dijkbekledingen wordt door het Rijk gedragen omdat in veel gevallen deze kosten de financiële draagkracht van de regio overstijgen. De kosten voor het totale herstelprogramma worden geraamd op f 1,25 mld (± 35%). Jaarlijks wordt circa f 61,5 mln uitgegeven en vanaf 2002 f 81,5 mln (start landelijke programma).

Het herstelprogramma is in 1997 gestart waarbij, totdat de resultaten van de landelijke inventarisatie gereed zijn en een landelijk programma opgezet kan worden, de werkzaamheden plaatsvinden in Zeeland en in Flevoland daar waar een samengaan van werkzaamheden in het kader van de versterking van IJsselmeer- en Markermeerdijken efficiënt is. De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het herstel van de dijkbekledingen

Kustlijnhandhaving

De circa 250 km zandige kust van Nederland wordt tegen achteruitgang behoed door het suppleren van zand op het strand of in de vooroever. Jaarlijks wordt op deze wijze circa 6 miljoen m³ zand aangebracht. Inclusief het budget voor suppleties op dieper water is voor het handhaven van de kustlijn vanaf 2001 een budget gereserveerd van f 91,9 mln per jaar. Het dynamisch handhaven van de kustlijn verloopt succesvol, zo is in

¹ Brief van 20 september 1996 aan de Tweede Kamer inzake vragen van de leden Lilipaly en Te Veldhuis (kenmerk HW/AK 224757).

de tweede kustnota «Kustbalans 1995» (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995–1996, 21 136, nr. 22) geconstateerd. Op basis van Kustbalans 1995 is eveneens besloten om de zandverliezen op dieper water te compenseren, omdat anders het fundament van onze kust wordt aangetast, dit mede met het oog op de effecten van de zeespiegelrijzing. Dit beleid is opnieuw bevestigd in de in 2000 uitgebrachte kustnota.

Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Oosterscheldekering, de Maeslantkering (Nieuwe Waterweg), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingsstelsel en periodieke inspecties.

Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert circa 300 km waterkering. Het betreft hier vooral primaire waterkeringen die niet direct dijkkringgebieden beschermen (de eerder genoemde stormvloedkeringen, de Afsluitdijk, de Houtribdijk en de dammen in Zeeland), en waterkeringen waarvoor het achterland onvoldoende financiële draagkracht heeft (de meeste Waddeneilanden). Deze waterkeringen dienen in het kader van de Wet op de waterkering te (blijven) voldoen aan de in deze wet vastgestelde veiligheidsnormen, de zogenaamde deltaveiligheid. Hiervoor wordt voornamelijk vast onderhoud uitgevoerd. Ook worden de Rijkswaterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering 5-jaarlijkse getoetst op het voldoen aan de wettelijke functie-eisen.

Overdrachten

Rijkswaterstaat beheert ook enige waterkeringen die niet tot de hierboven genoemde primaire waterkeringen behoren. Over het algemeen wordt er naar gestreefd om deze waterkeringen aan waterschappen over te dragen.

d. welke producten worden gerealiseerd?

02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Het programma betreft de volgende «geen spijt projecten», waarbij is aangegeven het aantal cm's waterstandsverlaging bij de maatgevende rivierafvoer dat naar verwachting met de uitvoering van de maatregel wordt bereikt en het aantal ha uiterwaard dat daarvoor wordt afgegraven.

Omschrijving	rivier(vak)	NURG/niet NURG	cm waterstands- verlaging	ha uiterwaard	gereed
IRMA-projecten					
Bakenhof	Rijn	nee	7	459	2001
Spoorbrug Oosterbeek	Rijn	nee	9	n.v.t. 2002	
Stuweiland Driel	Rijn	ja	8	4	2003
Opperduit	Lek	nee	1	8	2001
Zanen Verstoep	Lek	nee	1	8	2001
Aakvlaai	Bergsche Maas	ja	8	150	2001
Lekdijk West*	Lek	nee	1	2	2001**
Noordwaard	Nieuwe Merwede	ja	5	600	2003
Sliedrechtse Biesbosch	Beneden Merwede	ja	1	324	2002
Pontonnierskazerne	Bergsche Maas	nee	2	3	2001
Dombosch*	Bergsche Maas	nee	3	11	2002
niet-IRMA-projecten					
Keent en Hemelrijksewaard	Maas	ja	5 en 2	70	2005

* Dit zijn dijkversterkingsprojecten waarbij tegelijkertijd rivierverruiming wordt gerealiseerd. De projecten komen ten laste van het artikel Deltaplan Grote Rivieren (IF 03.04).

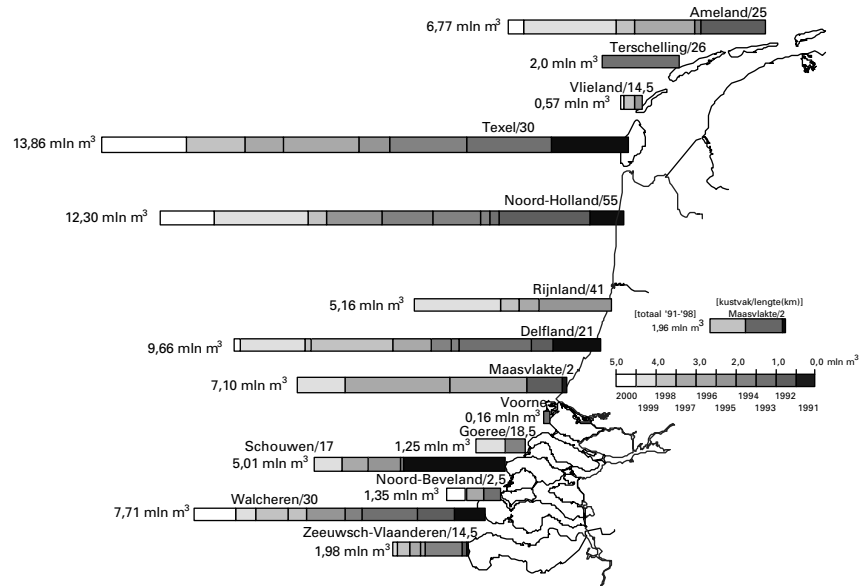
** afhankelijk van de afronding van het onderzoek aan de oude dijk.

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

In de onderstaande tabel is de output met betrekking tot het beheer en onderhoud waterkeren weergegeven. Tevens wordt een overzicht gegeven van de zandsuppleties over de periode 1991 t/m 2000.

Beheer en Onderhoud waterkeren	1999	2000	2001
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering)	Afronden bouw en beheer en onderhoud	Afronden bouw en beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud, update besturingssysteem en beslissingsondersteunend systeem onderzoek naar de conservering
Stormvloedkering Hollandsche IJssel	Herstel schadevaring najaar 1998	Herstel schadevaring najaar 1998	Beheer en onderhoud
Zandsuppleties langs de kust	7 350 000 m ³	6 150 000 m ³	10 665 000 m ³
Herstel dijkbekledingen	ca 20 km	ca 20 km	ca. 13 km + PM (Flevoland) opleveren landelijke inventarisatie
Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca 291 km	Beheer en onderhoud

Zandsuppleties 1991 t/m 2000:



Het suppletieprogramma 2001 wordt vastgesteld nadat metingen zijn verricht en na overleg in de regio. Gelet op de dynamiek in de kust is een definitief programma eerst kort voor het uitvoeringsjaar beschikbaar.

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			325 773	366 115	402 431	391 499	391 499	
1e suppl. wet 2000			- 42 918	- 60 050	- 26 433			
Nieuwe mutaties			11 439	8 683	10 044	9 577	35 096	
Stand ontwerp-begroting 2001	227 216	437 642	294 294	314 748	386 042	401 076	426 595	368 384
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	103 106	198 593	133 545	142 826	175 178	182000	193 580	167 165

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		385 169	388 815	421 549	429 521	429 521	
1e suppl. wet 2000		- 600					
Nieuwe mutaties		11 439	8 683	37 044	- 2 423	23 096	
Stand ontwerp-begroting 2001	287 129	396 008	397 498	458 593	427 098	452 617	394 406
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	130 293	179 701	180 377	208 100	193 809	205 389	178 974

*Toelichting nieuwe mutaties***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Correctie IRMA-uitgaven/ontv.					25 000	
2. Overboeking buitenland	- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	
3. Voordelig saldo 1999	2 841					
4. Loonbijstelling	4 538	4 634	5 041	5 164	5 164	
5. Prijsbijstelling	5 260	5 249	6 203	5 613	6 132	
6. Extrapolatie						- 58 211
Totaal	11 439	8 683	10 044	9 577	35 096	- 58 211

- ad 1. In totaal kan op basis van thans lopende IRMA-projecten maximaal f 145 mln aan ontvangsten worden gerealiseerd. Conform EU-regelgeving vindt eindafrekening in 2004 plaats. De ontvangstenraming voor IRMA-projecten tot 2004 wordt met f 25 mln bijgesteld tot 145 mln. Gelijktijdig worden ook de uitgaven met f 25 mln verhoogd.
- ad 2. De buitenlandactiviteiten (structureel f 4,4 mln) die worden verantwoord op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) op artikel 02.20 (natte infrastructuur) worden voor f 1,2 mln gecompenseerd uit het artikel 02.01 (Waterkeren).
- ad 3. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo van het Infrastructuurfonds 1999
- ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000
- ad 6. De afname in de extrapolatie is het gevolg van de daling van het programma Beheer & Onderhoud waterkeren en de eenmalige ophoging van de IRMA-uitgaven van f 25 mln in 2004.

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Correctie IRMA-uitgaven/ontv.					25 000	
2. Overboeking buitenland	- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	
3. Voordelig saldo 1999	2 841			- 12 000	- 12 000	
4. Loonbijstelling	4 538	4 634	5 041	5 164	5 164	
5. Prijsbijstelling	5 260	5 249	6 203	5 613	6 132	
6. Extrapolatie						- 58 211
7. Actualisering ontvangsten/uitgaven			27 000			
Totaal	11 439	8 683	37 044	- 2 423	23 096	- 58 211

ad 1-6.

Zie toelichting hierboven.

ad 7. Betreft gelijktijdige ophoging van uitgaven en ontvangsten als gevolg van een actualisering van de bijdragen van derden (waterschappen, gemeenten, provincies en de EU). Zie ook het ontvangstenartikel.

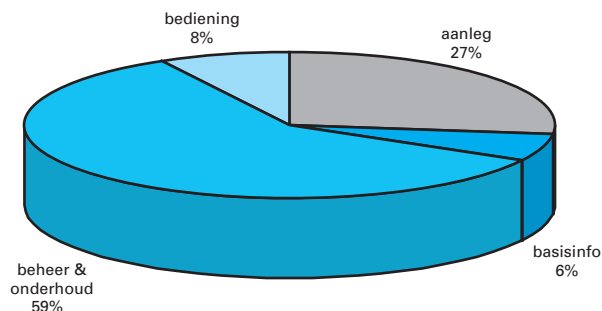
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
02.01.01 Aanleg waterkeren verkenningen en planst. Directe uitv.uitgaven	20 215	14 767	16 256	19 309	18 393	16 256	11	12.72
02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie Productuitgaven	152 899	62 232	37 420	10 989	92 924	91 470	51	12.72
Directe uitv.uitgaven	3 600	8 080	7 954	3 600	8 080	7 954	11	12.72
02.01.03 B&O waterkeren voorbereiding Directe uitv.uitgaven	25 310	27 063	32 917	24 152	23 131	28 985	12	12.72
02.01.04 B&O waterkeren realisatie Productuitgaven	196 118	142 356	180 506	189 579	213 684	213 138	14	12.72
Directe uitv.uitgaven	39 500	39 796	39 695	39 500	39 796	39 695	11	12.72
Totaal	437 642	294 294	314 748	287 129	396 008	397 498		

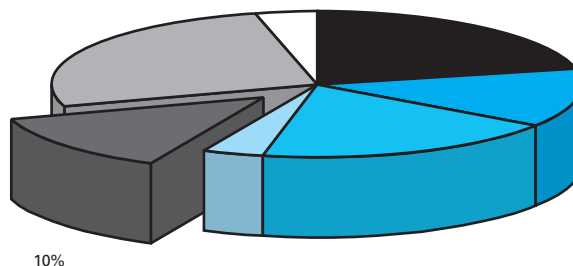
02.02 Waterbeheren en vaarwegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën waterbeheren en vaarwegen



Aandeel Waterbeheren/vaarwegen in totaal Infracfonds 2001



Op dit artikel worden de uitgaven geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van de hoofdwatersystemen. Het betreft uitgaven die gemoeid zijn met het uitvoeren van verkenningen en het opstellen van nota's in de planstudiefase. Tevens worden de uitgaven geraamd voor de realisatie van de aanleg van hoofdvaarwegen en havens, de aanleg ten behoeve van waterbeheer, het beheer en onderhoud (waaronder verbeteringswerken) en de bediening van objecten binnen de hoofdwatersystemen. Tenslotte wordt ook binnen dit artikel aangegeven welke uitgaven worden voorzien op het terrein van de inwinning, bewerking en verwerking van basisinformatie.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan waterbeheren en vaarwegen?

De door het Rijk beheerde natte infrastructuur is van nationaal belang. Voor een groot deel valt deze natte infrastructuur samen met de ecologische hoofdstructuur. De natte hoofd(infra)-structuur vormt als het ware de ruggengraat van het nationaal waterbeheer. Om die samenhang in stand te houden en waar nodig te versterken voert het Rijk (de Rijkswaterstaat) haar beheerstaken uit ten aanzien van de kust(lijn), de hoofdtransportassen, de hoofdvaarwegen en de andere relevante onderdelen van het waterhuishoudkundig hoofdsysteem op een integrale wijze, waarbij alle aan het betreffende systeemdeel toegekende functies in beschouwing worden genomen. Dit gebeurt in goed samenspel met de beheerders van de aan de natte hoofdstructuur aansluitende gebieden (provincies, waterschappen en gemeenten).

De bestaande waterstaatswerken worden in stand gehouden en bediend en nieuwe werken worden uitgevoerd om de bestaande toestand te verbeteren en om aan toekomstige ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden. In algemene zin wordt, onderverdeeld naar de hoofdtaak-onderdelen, de aandacht gericht op de navolgende aspecten:

Aan- en afvoer water, ijs en sediment

Er vindt een zodanige waterverdeling en peilbeheer plaats dat de veiligheid van de waterkeringen niet wordt bedreigd, ijs en sediment optimaal kunnen worden afgevoerd en scheepvaart in de meeste gevallen mogelijk is. Een en ander vindt op basis van de integrale beleidsuitvoering plaats in nauwe samenhang met de ontwikkeling van natuur. De huidige aan- en afvoerverdeling over IJssel, Nederrijn en Waal wordt gestuurd door het splitsingspunt Pannerdense kop en via de IJsselpop-

stuw bij Driel. Stuwen (Hagestein, Amerongen) en spuisluizen (Haringvliet, Kornwerderzand, Wieringen, IJmuiden en Bath) regelen de afvoer benedenstrooms in de Delta en (via het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal) van het IJsselmeer, Markermeer en de Randmeren; deze verdeling wordt in stand gehouden.

In het geval van watertekort worden door de Landelijke Coördinatie-groep Waterverdeling (LCW) afspraken gemaakt voor de verdeling van water, welke regionaal worden doorvertaald. De wateraccorden zullen ook onder extreme omstandigheden (geringe aanvoer vanuit de omringende landen bij Lobith en Eijsden) zoveel als mogelijk worden nageleefd.

Conform de beleidslijn «Ruimte voor de rivier» zal de bergings- en afvoercapaciteit van de grote rivieren worden gewaarborgd en vergroot. Hierdoor worden mens en dier beter tegen overstroming beschermd en wordt de kans op materiële schade beperkt (zie Waterkeren).

Vaarwegbeheer/Transport over water

Doel van het beleid is ten behoeve van een vlotte, veilige en efficiënte verkeersafwikkeling een adequaat vaarwegennetwerk, zowel op de binnenwateren als op de toegangsroutes naar de Nederlandse havens, te waarborgen. De toename van het vervoer over water, de schaalvergroting van de binnenvaart en de ontwikkeling van de containervaart stellen de komende jaren hogere eisen aan de vaarweginfrastructuur. Diverse bestaande vaarwegen, sluisen en bruggen moeten derhalve worden aangepast om de (potentiële) groei van de binnenvaart te faciliteren. Ook zijn er kunstwerken waarvan de technische levensduur in de komende planperiode afloopt en vervanging aan de orde is.

Het vaarwegennet is, in afnemende volgorde van transportvolume onderverdeeld in hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen. De hoofdtransportassen vormen de achterlandverbindingen, die van strategisch belang zijn voor de zeehavens. De afmetingen van de hoofdtransportassen komen overeen met de hoogste klassen van de internationale vaarwegindeling, namelijk CEMT-klasse V en VI. De hoofdvaarwegen vormen het overige landelijke net van minstens CEMT klasse IV. De overige, vaak kleinere vaarwegen ontsluiten de regio. Daar knelpunten bestaan zal de beroepsvaart zo veel mogelijk worden gescheiden van de recreatievaart.

Zorg voor ecologie en waterkwaliteit

Door natuurvriendelijke inrichting van oevers langs kanalen, meren en rivieren wordt de vestiging van flora en fauna en migratie langs de oever mogelijk. De verbetering van de ecologische hoofdstructuur wordt nagestreefd door natuurontwikkelingsprojecten. De bestrijding van de verdroging heeft de aandacht. Ten behoeve van de intrek van vis zal de aanleg van zogenoemde «vistrappen» (opheffen van blokkades in de vorm van sluisen en stuwen) worden voltooid.

Het dynamische milieu in de uiterwaarden wordt zoveel mogelijk benut. De ontwikkeling van natuurlijke (ooi)bossen en beplanting in de uiterwaarden wordt voornamelijk door het natuurlijke systeem gereguleerd. Er wordt rekening gehouden met verschillen tussen grote rivieren (verschil in dynamiek, opbouw van de uiterwaarden en in overgang naar andere landschappen). Natuurontwikkeling zal in een aantal gevallen worden

gecombineerd met winning van klei en grind. Voorts wordt, zowel in voorbereiding als uitvoering, afstemming nagestreefd met werken ten behoeve van de functie Veiligheid.

Landschapselementen zoals dijken, kreken, wegen en waterlopen met cultuurhistorische waarde worden behouden en zo mogelijk versterkt. De omvangrijke open ruimtes, gevormd door de grote wateren, blijven behouden.

Kwaliteit van water en waterbodembodem

De water(bodem)kwaliteit is van groot belang voor de vele gebruiksfuncties van het water, zoals drinkwater, recreatie op, in en aan het water en landbouw, en ook voor de ecologische kwaliteit. Daarom moet de water(bodem)kwaliteit voldoen aan de normen uit NW4 en de EG-richtlijnen. Dit blijft een aandachtspunt ondanks de verbetering van de laatste decennia. Emissies naar het water vanuit diffuse, communale en industriële bronnen moeten nog verder worden verminderd. Meer en meer gebeurt dit in overleg met verschillende doelgroepen waarvan industrie en landbouw de belangrijkste zijn. Niet alleen op Rijksniveau maar steeds meer ook op regionaal niveau. Communicatie, open planproces en convenanten zijn daarbij de belangrijkste instrumenten. Door een afnemend milieurendement zullen resultaten vooral op de lange termijn moeten worden gezien. Daarbij wordt samengewerkt met andere overheidsactoren zoals VROM, LNV, provincies, gemeenten en waterschappen.

De haalbaarheid van de streef- of grenswaarden voor de water(bodem)kwaliteit van de binnenlandse oppervlaktewateren is overigens niet louter en alleen afhankelijk van de inspanningen van de nationale kwaliteitsbeheerders, maar wordt eveneens in belangrijke mate beïnvloed door de (reductie van) lozingen van verontreinigd afvalwater in de ons omringende landen.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenning en planstudie

Onder dit artikelonderdeel worden de uitgaven, die verband houden met Verkenningen en Planstudies Vaarwegen en Waterbeheren verantwoord die binnen de planperiode 2001–2005 ter hand worden of zijn genomen.

Verkenningen (zie bijlage 1, punt 1)

Interregionaal

De verkenning naar de vaarroute Amsterdam–Harlingen, incl. sluizen Kornwerderzand is uitgebreid en zal naar verwachting in 2001 gereedkomen.

Overijssel, Gelderland

De drie verkenningen naar de IJssel, de Twenthekanalen en de vaarweg Meppel-Ramspol zijn opgeleverd. Thans wordt gezien welke van de in de verkenningen gesignaleerde knelpunten de hoogste prioriteit moeten krijgen.

De verkenning «Toekomstvisie Nederrijn-Lek» is stopgezet omdat hier op middellange termijn geen substantiële knelpunten zijn te verwachten.

Noord-Holland

De verkenning «De Zaan» is in 2000 opgeleverd. De standpuntbepaling wordt nog in 2000 verwacht.

Zuid-Holland

De verkenning Botlekbrug is afgerond. Uitkomst is dat er sprake is van een knelpunt voor het scheepvaartverkeer. De verdere uitwerking van deze verkenning zal worden opgepakt in relatie met het project «Capaciteitsuitbreiding RW 15» en als zodanig niet als vaarwegproject in de planstudietabel worden opgenomen.

De verkenning naar de noodzaak tot het verhogen van de bruggen over het Hartelkanaal is afgerond. Verwacht werd dat de veranderende waterstanden als gevolg van het openen van de Beerdam de bereikbaarheid voor de binnenvaart zou hebben doen afnemen. De verkenning heeft aangetoond dat deze veronderstelling onjuist is. Er is dan ook thans geen reden om een planstudie te starten. Het project keert derhalve niet terug in het MIT.

Brabant, Zeeland, Limburg

De verkenning Burgemeester Delenkanaal Oss is in 2000 opgeleverd. De standpuntbepaling wordt nog in 2000 verwacht.

Planstudies (zie bijlage 1, punt 4)

In de planperiode is een aantal planstudies in uitvoering, op het gebied van zowel waterbeheer als vaarwegen.

Waterbeheren

In de planperiode wordt een planstudie verricht naar «de vergroting van de spuicapaciteit Afsluitdijk» in het kader van het project «maatregelen wateroverlast» (zie brief aan de Tweede Kamer d.d. 10 februari 1999 (TK, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1)). Het betreft een studie naar de mogelijkheden om de afwatering van het IJsselmeer te vergroten, hetgeen van belang is voor een verbeterde afwatering van grote delen van Noord- en Oost-Nederland.

Voorts wordt een planstudie uitgevoerd naar de mogelijkheid van de bouw van een depot voor verontreinigde baggerspecie in het Maasdal. De voorbereiding van het project «Haringvliet op een kier» is nu opgenomen bij dit artikelonderdeel. De finale besluitvorming over dit project wordt in dit begrotingsjaar verwacht.

Vaarwegen

De volgende planstudies zullen naar verwachting in 2001 worden afgerond met een tracé- of projectbesluit:

- Vaarweg Lemmer–Delfzijl, aanpassen kunstwerken en verruiming kanaalprofiel;
- Zeepoort IJmond;
- Maasroute, modernisering fase 2;
- Wilhelminakanaal Tilburg.

De planstudie voor het project Almelo–Coevorden is niet meer in de tabel opgenomen. Gezien de huidige en de te verwachten goederenstromen en te bereiken modal shift, is nut en noodzaak van een eventuele rijksbij-

drage niet aangetoond. Eerst zal de verruiming tot 400 ton zich moeten bewijzen. Op dit moment is rijksbijdrage voor opwaardering derhalve niet aan orde.

Op verzoek van het Vlaamse Gewest wordt een planstudie uitgevoerd over de vervanging van de basculebruggen over de zeesluis te Terneuzen door rolbruggen. De vigerende bepalingen voor het passeren van deze sluis bij harde wind zouden dan kunnen worden versoepeld. De studie wordt volledig door het Vlaams Gewest gefinancierd.

02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord, die samenhangen met de realisatie van projecten, gekoppeld aan de functies Waterbeheren en Vaarwegen (zie bijlage 1, punt 5).

Waterbeheren

Bij de functie Waterkwaliteit en Ecologie gaat het om de volgende projecten:

- Depots voor de opslag van verontreinigde baggerspecie in Zeeuws-Vlaanderen (Koegorspolder) en in het Hollands Diep. De bouw van het depot Koegorspolder zal in 2001 daadwerkelijk starten. Voor de opslag van verontreinigde baggerspecie in het Hollands Diep is een eerste fase oplossing gerealiseerd door aankoop van een bestaande stortplaats.
- De realisatie van projecten in het kader van de «maatregelen wateroverlast» (zie brief aan de Tweede Kamer, d.d. 10 februari 1999 (TK 1998–1999, 26 401, nr. 1)). In 1999 en 2000 zijn hiervoor de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd opdat in 2001 daadwerkelijk kan worden gebouwd aan de uitbreiding van deemaalcapaciteit in IJmuiden, Nieuwegein en Gouda.
- De herinrichting van de IJsselmonding bij het Ketelmeer. Het project IJsselmonding betreft het uitbaggeren van een vaargeul voor recreatievaart en de aanleg van riet-biezenmoerassen met de vrijkomende baggerspecie. Het project ligt in het Ketelmeer, naast de monding van de IJssel.

Vaarwegen

In 2001 wordt de verruiming van de Twenthekanalen in uitvoering genomen. Voorts is gepland dat, nadat de planstudie is afgerond, het project Vaarweg Lemmer–Delfzijl van start gaat.

Naar verwachting worden in 2001 de vaarwegprojecten «aquaduct Veluwemeer» en «bouw 2e sluis Lith» afgerond. Dit laatste was ook al aangekondigd in de begroting 2000. Door faillissement van een onderaannemer is hier vertraging opgetreden.

Voorts zijn in 2002 nog veel andere projecten in uitvoering. Voor een overzicht hiervan wordt verwezen naar de toelichting bij dit artikel onderdeel.

Ten opzichte van de begroting 2000 zijn de kosten van de projecten aangepast aan de prijsontwikkeling. Daarenboven zijn de kosten van de volgende projecten mede aangepast om de navolgende redenen:

- Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis). De projectkosten zijn lager dan opgenomen in het MIT 2000. In het MIT 2000 waren de z.g. directe

- uitvoeringsuitgaven nog opgenomen in het projectbedrag. Nu zijn deze uitgaven opgenomen in de algemene regel «vaarwegen duu's».
- De 1e fase van de Maasroute. De voltooiing van de voorhavens op de Maasroute vraagt meer middelen dan oorspronkelijk was voorzien. De financiële dekking is gevonden door de laatste fase van het project «Zuid-Willemsvaart, herstart van het traject Veghel–Den Dungen» uit te stellen. De laatste fase van dit project wordt nu uitgevoerd in combinatie met de beoogde omleiding van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch, t.w. het planstudieproject «Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas–Berlicum/Den Dungen. Dit is in de brief van 10 maart 2000 aan de Kamer meegedeeld.

In de planperiode worden bijdragen geleverd aan de ontwikkeling van overslagfaciliteiten langs vaarwegen (de zogenoemde *Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen*). Uitgaande van goedkeuring door de Europese Commissie wordt deze regeling verlengd. Aanvragen voor subsidie in het kader van de nieuwe regeling kunnen tot en met 31 december 2003 worden ingediend. Aangezien de mogelijkheid aanwezig is dat projecten waarvoor aanvragen zijn ingediend pas na 2003 tot uitbetaling komen, is ook voor 2004 een financiële reservering opgenomen.

02.02.03. Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen; voorbereiding

Op dit artikelonderdeel worden onder andere de kosten voor het opstellen van regionale en landelijke beheerplannen, landelijk uitvoerend onderzoek ten behoeve van verbeterde richtlijnen voor en begeleiding van de scheepvaart. Om de transparantie te vergroten wordt met ingang van 2001 het programma gericht op landelijk uitvoerend onderzoek (WONS) binnen het Infrastructuurfonds alleen op de voorbereidingsonderdelen van beheer en onderhoud uitgevoerd en verantwoord. Voor het realisatieprogramma heeft dit geen invloed aangezien budget en product(en) worden overgeheveld.

De landelijk en regionale Beheerplannen Nat vormen een doorvertaling van het Beheerplan Rijkswateren 2000–2001 naar concrete functie-eisen voor de door Rijkswaterstaat beheerde objecten. Op basis van deze functie-eisen kan voor een object bepaald worden of en wanneer een aanleg- dan wel een instandhoudingsmaatregel getroffen dient te worden. Bij het formuleren van instandhoudingsmaatregelen wordt een functionele benadering gevolgd, uitgaande van een acceptabel risico. Indien er een aanlegmaatregel noodzakelijk is wordt de procedure van het Meerjarenplan Infrastructuur Transport gevolgd. Op deze wijze ontstaat een functionele onderbouwing met integrale raming van uitgaven (product- en directe uitvoeringsuitgaven) en tijd. Door middel van het stellen van een onderlinge prioriteitsvolgorde tussen de functies zoals die in het Beheerplan Rijkswateren zijn opgenomen, kan een optimaal meerjarenprogramma passend binnen de beschikbare budgetten worden opgesteld.

In het kader van de richtlijnen voor en begeleiding van scheepvaart wordt onderzoek gedaan naar scheepvaartinformatiesystemen, kwaliteitsbeoordeling vaarwegennet en ergonomische aspecten bediening-centrales.

Het landelijk uitvoerend onderzoek richt zich op onderzoek die de uitvoering van het rijkswaterstaatsprogramma ondersteunen. Het gaat hierbij om onderzoek dat zich richt op de thema's herstel en inrichting, waterbodems, eutrofiëring, modellen, preventie, verdroging, etc.

Bedragen x NLG 1 mln	2001
regionale en landelijke Beheerplannen	19,0
richtlijnen en begeleiding scheepvaart	5,2
landelijk uitvoerend onderzoek (WONS)	36,2
Totaal	60,4

02.02.04. Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen; realisatie

De komende jaren is er sprake van een tekort voor beheer en onderhoud. Op 27 oktober 1999 is de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze met het probleem zou worden omgegaan (TK 26 800 XII nr. 9). De eerste stap: een externe audit laten verricht naar het kosten niveau is nu afgerond. De resultaten van deze audit komen in hoge mate overeen met het beeld dat reeds bestond. De volgende stappen zijn:

- Bij verdeling ruimte in het infrafonds na 2005 vasthouden aan de prioriteit voor instandhouding bestaande infrastructuur.
- Binnen het beschikbare budget prioriteit geven aan maatregelen t.b.v. de functies afvoer en transport op het hoofdvaarwegennet zodat deze kunnen worden gerealiseerd en juridische verplichtingen worden nagekomen;
- Met behulp van bestaande investeringsprogramma knelpunten aanpakken;
- Met behulp van het Beheersplan Rijkswateren 2001–2004 de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk inzetten;
Daarbij zal ook versterkt kasbeheer bijdragen aan een optimale aanwending van de beschikbare middelen. Op deze wijze zal het probleem beheersbaar gehouden kunnen worden.

Dit artikelonderdeel bevat uitgaven voor onder meer:

- sanering van waterbodems;
- herstel en inrichtingsmaatregelen van watersystemen;
- Wet verontreiniging oppervlaktewater;
- overdracht van waterstaatswerken (Brokx-nat);
- bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk;
- beheer en onderhoud van rijksvaarwegen (functie transport);
- onderhoud van waterhuishouding (functies afvoer, ecologie en waterkwaliteit, recreatie etc.)
- overige maatregelen zoals het beheer en onderhoud van missie-kritische systemen en calamiteitenorganisatie.

Sanering van waterbodems

De invulling van het programma waterbodemsanering (exclusief de aanleg van depots) vindt plaats in het kader van het 10-jaren scenario waterbodems. De komende jaren zal voornamelijk de sanering van het Ketelmeer en de Schokkerhaven ter hand genomen worden. Het gaat hierbij om in totaal 5,5 miljoen kubieke meter ernstig verontreinigde

waterbodern. Ook de sanering van de Petroleumhaven, de Hollandsche IJssel, de Chemiehaven en de Malburgerhaven in Arnhem zullen in 2001 voorbereid en gestart worden.

Herstel en inrichtingsmaatregelen

In 2001 zal een start worden gemaakt met de Integrale Inrichting Veluwe Randmeren. In het deltagebied worden na het te nemen peilbesluit Volkerak Zoommeer gestart met de uitvoering van de daarvoor benodigde aanpassingswerken. Resultaat zal zijn een meer natuurlijke dynamiek in dit gebied. Ook het natuurontwikkelingsplan Tureluur op Schouwen zal starten in 2001. Naast deze in het oog springende projecten zullen natuurvriendelijke oevers en fauna uitstapplaatsen gerealiseerd gaan worden. Om het effect van herstel- en inrichtingsprojecten te kunnen meten worden monitoringswerkzaamheden uitgevoerd. De grote projecten in het kader van herstel en inrichting, zoals Doorlaatmiddel Veerse Meer, de ICES-projecten natte natuur, zijn geraamd onder het artikel aanleg waterbeheren en vaarwegen IF 02.02.02.

Wet verontreiniging oppervlaktewater

Binnen het WVO-programma worden de uitgaven verantwoord voor WVO-handhaving, -vergunningverlening, diffuse bronnen, uitkeringsregeling, e.d.

De bijdragen in het kader van de Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging Rijkswateren (UKR) hebben betrekking op de bouw en/of aanpassing van afvalwaterzuiveringsinstallaties en de aanleg van transportsystemen voor de aanvoer van afvalwater naar inrichtingen.

Alleen voor projecten die voor 1 januari 1997 in uitvoering zijn genomen, wordt nog een tegemoetkoming betaald. Ongeveer 75% van de kosten komt voor rekening van bedrijven.

In het kader van WVO worden voorts bijdragen verstrekt voor onderzoek op het terrein van de milieutechnologie, dat gezamenlijk wordt gefinancierd door de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (voortouw), Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Tevens wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Toegepast Onderzoek Water (STOWA).

Ook de rijksbijdrage voor de inzameling van bilgewater uit de binnenvaart en de implementatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag worden uit dit artikel gefinancierd.

Overdracht Waterstaatswerken (Brokx-nat)

In het kader van decentralisatie (Brokx-nat) vinden overdrachten van beheer en onderhoud (inclusief personeel) van waterstaatswerken aan lagere overheden plaats. Het jaar 2000 heeft in het teken van de slotronde Brokx-nat gestaan, met als doel een eindbalans op te maken van de overdrachten welke nog via onderhandelingen tot een afronding zijn te brengen, welke werken bij nader inzien toch in Rijksbeheer blijven, welke werken via Wet overgedragen zullen worden en welke werken hun functie verloren hebben en onttrokken worden aan de publieke functie. In de begroting is vooralsnog budget gereserveerd voor de financiering van de aangegane verplichtingen van reeds overgedragen werken. Verder wordt voorzien dat in 2001 de Overijsselsche Vecht wordt overgedragen.

Bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk

Voor de vaste rijksbijdrage in het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen vindt in 2000 een heroverweging het lopende convenant plaats. Bij deze heroverweging wordt een overgang van technisch naar functioneel beheer van deze vaarwegen als uitgangspunt genomen. Tevens zal het effect van het MIT-project Lemmer Delfzijl op het instandhoudingsprogramma onderdeel uitmaken van deze heroverweging.

Beheer en onderhoud rijksvaarwegen

Voor de transportfunctie worden in de planperiode onder andere de vaargeulen in de Noordzee voor de bereikbaarheid van Rotterdam en in het Noordzeekanaal op diepte gehouden. Verder wordt het noodzakelijke vast onderhoud aan de kunstwerken, oevers en bodems uitgevoerd. Dit onderhoud zal zich met name richten op het instandhouden van de internationale en bovenregionale vaarwegverbindingen.

In het kader van de scheepvaartbegeleiding wordt voor alle hoofdwatersystemen de vaarwegmarkering, marifooninstallaties, lichtopstanden, radar, verkeersbegeleidings- en -informatiesystemen in stand gehouden. Ook het onderhoud van bedieningsgebouwen bij sluizen en bruggen hoort thuis binnen dit thema.

Ook de uitvoering van de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN) wordt op dit artikel verantwoord.

Onderhoud waterhuishouding

In de komende planperiode wordt onderhoud uitgevoerd aan spui- en uitwateringssluizen, gemalen, stuwen in vrijwel alle hoofdwatersystemen. Tevens worden stroomkanalen bij sluizen en gemalen gebaggerd als er een ondiepte optreedt. Ook het uitvoeren peilbeheer, inclusief instandhouding van de hiervoor benodigde voorzieningen (bijv. meetnetten) wordt op dit artikel verantwoord. Vergunningverlening en handhaving van de klassieke waterstaatswetgeving is één van de primaire taken.

Overige maatregelen (o.a. informatie systemen, calamiteitenorganisatie)

Rijkswaterstaat beheert een aantal informatiesystemen voor bijvoorbeeld verwerking van waterkwaliteitsgegevens, ondersteuning bij calamiteitenbestrijding, (hoog)waterstands informatie, leggers en beheersregisters voor Rijkswaterstaatobjecten etc. Het goed functioneren van deze systemen is van essentieel belang voor een adequate uitvoering van (wettelijke) taken van Rijkswaterstaat.

Ook het verder ontwikkelen en implementeren van telematica in de verkeersbegeleiding worden gefinancierd op dit artikel.

Rijkswaterstaat heeft, om tijdig en adequaat bij calamiteiten in te kunnen grijpen, een deskundig en getraind calamiteitenorganisatie tot haar beschikking. Kern van deze organisatie is de departementale dienst crisisbeheersing.

Bedragen x NLG 1 mln	2001
sanering van waterbodems	48,4
herstel en inrichtingsmaatregelen van watersystemen	24,0
Wet verontreiniging oppervlaktewater	87,1
overdracht van waterstaatswerken (Brokx-nat)	43,9
bijdragen Friesch-Groningse Kanalen	25,7
beheer en onderhoud van rijkswaerwegen (functie transport en recreatievaart):	
vast onderhoud	159,4
scheepvaartbegeleiding	25,7
variabel onderhoud	87,9
onderhoud van waterhuishouding (functies afvoer, ecologie en waterkwaliteit, oeverrecreatie etc.):	
vast onderhoud	107,9
variabel onderhoud	45,2
overige maatregelen zoals het beheer en onderhoud van missiekritische systemen, calamiteitenorganisatie	21,0
Totaal	676,2

02.02.05 Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen

Het artikelonderdeel Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen omvat de mobiele verkeersdienst en de bediening van objecten die een onderdeel vormen van het Hoofdwatersysteem.

Het gaat hierbij om de volgende objecten:

- beweegbare kunstwerken (bruggen, sluizen en stuwen);
- stormvloedkeringen;
- vaste verkeersposten voor zowel de binnenvaart als de zee-scheepvaart;
- de vuurtorens op Texel, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog (de vuurtoren op Vlieland is onbemand).

De volgende uitgangspunten worden hierbij gehanteerd:

- de kosten van bediening betreffen alleen personeel (PMA);
- in de personeelskosten is tevens een post opgenomen voor opleiding van de werknemers;
- de voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij dit artikelonderdeel ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, etc.);
- er is geen rekening gehouden met hogere uitgaven als gevolg van de uitbreiding van het aantal objecten of verandering in bedieningstijden;
- een (milieu)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de binnenvaartwegen en de zeescheepvaartwegen.

02.02.06 Basisinformatie waterkeren, -beheren en vaarwegen

Bescherming van het land tegen overstromingen bij hoogwaters, de kwaliteit van de zeedijken en kusten om bestand te zijn tegen het gevaar uit zee en de kwaliteit van aquatische ecosystemen kunnen slechts worden gegarandeerd indien actuele en adequate informatie voor handen is over hun toestand. Deze actuele en adequate informatie wordt geleverd door het programma basisinformatie waterkeren, beheren en vaarwegen. Kustnota's, Nota's waterhuishouding en de Voortgangsrapportage «Water in beeld» gebruiken de verschillende onderdelen van basisinformatie voor

hun onderbouwing. Berichtgeving over stormvloed en op zee en hoge waterstanden op de rivieren komen tot stand via de infrastructuur van het programma basisinformatie.

Het programma op dit artikelonderdeel vindt zijn basis in het Organiek besluit Rijkswaterstaat. Het programma betreft het inwinnen, bewerken en presenteren van langjarige reeksen van basisgegevens waarmee de toestand van de Rijkswateren en de kust integraal wordt vastgelegd. Het programma ondersteunt bij de onderkenning van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beleids- en beheerbeslissingen.

In het kader van dit programma worden gegevens ingewonnen op het terrein van chemische-, fysische- en biologische parameters alsmede de investeringen voor de aanleg en het verbeteren van informatiesystemen met betrekking tot de waterhuishouding. Het streven is er op gericht informatie gebruiks- en resultaatgericht beschikbaar te stellen.

Het programma is opgebouwd uit de volgende thema's:

- *Voorbereiding bepalen beleid en randvoorwaarden:*
Onder dit thema wordt het programma «onderhouden» en wordt de informatiebehoefte van de gebruikers in overeenstemming gebracht met de noodzakelijke productie.
- *Ontwikkelen hulpmiddelen en systemen:*
Ontwikkelen van meet-, inwin- en opslagsystemen, methoden-ontwikkeling, kwaliteitsborging en evaluatie van meetnetten.
- *Uitvoering infrastructuur en faciliteiten:*
Onder dit thema worden halffabrikaten geproduceerd en wordt de bedrijfsvoering van het programma gerealiseerd.
- *Basisgegevens kwaliteit, kwantiteit, morfologie, geometrische infrastructuur:*
Deze thema's omvatten alle activiteiten die nodig zijn voor de inwinning van gegevens, variërend van de implementatie van systemen tot de uiteindelijke beschikbaarstelling van de ingewonnen gegevens.
- *Standaard rapportages:*
Het gaat hier om de verwerking en analyse van gegevens tot voor de eindgebruiker bruikbare rapporten, kaarten, jaarboeken, etc.
- *Bijzondere rapportages:*
Deze worden uitgebracht naar aanleiding van noodsituaties (bijvoorbeeld waarschuwingen hoog water).

d. Welke producten worden gerealiseerd?

02.02.02 Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie

Omschrijving	realisatie	object	functionele verandering
Inrichting IJsselmonding	2002		Natuurherstel
Depot Hollandsdiep	2005	depot	Bergingsruimte voor ernstig vervuilde specie
Depot Koegorspolder	2004	depot	Bergingsruimte voor ernstig vervuilde specie
Doorlaatmiddel Veerse Meer	2003		Natuurherstel
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden, Nieuwegein, Gouda; realisatie	2003	gemalen	Beperking wateroverlast
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	2002	vaarweg	Verruimen tot klasse V
2e Krabbergatsluis	2003	2e sluisolk/ naviduct	Extra schutcapaciteit zonder brugopening sluis vervangen door brug/aquaduct.

Omschrijving	realisatie	object	functionele verandering
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	2003	vaarweg	Aanleg vaargeul en aansluitend verdiepen en verbreden van bestaande vaargeul om deze geschikt te maken voor binnenvaartschepen CVB-klasse Vb en kustvaartschepen R/S categorie 1
Verbeteren vaargeul IJsselmeer, Amsterdam-Lemmer	2002	vaarweg	Verruimen tot klasse Vb
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	2002	sluis	Alternatieve klasse IV route door verwijderen Hardersluis. Verbeteren bereikbaarheid havens Harderwijk en Elburg.
Waal realisatie toekomstvisie	2002		Vaarwegverruiming tot klasse VIc
Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel	2005	vaarweg	Vaarwegverruiming tot klasse V
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.	2003	Beatrixsluizen	Capaciteitsvergroting en verbeteren veiligheid.
Noordzeesluizen IJmuiden	2004	4 sluiscolken	Renovatie
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	2004	vaarweg	Verdieping tot 43–48 voet (door wrak-opruiming); oeververdediging en natuurherstel.
Zuid Willemsvaart; herstart traject Veghel-Den Dungen (gedeeltelijk)	2001	vaarweg	Verruiming tot krap klasse IV
Zuid Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	2005	sluizen	Vervangen en herstellen sluizen (minimaal klasse II)
Maasroute, modernisering fase 1, brug-verhogingen Roosteren en Echt	2003	bruggen	Beweegbaar maken van bruggen voor vierlaagscontainervaart
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	2002	voorhavens	Vernieuwing voorhavens en wachtplaatsen en geschikt maken voor klasse Vb

02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheeren en vaarwegen

Rijkswaterstaat beheert het volgende areaal:

	km bodems	km oevers	aantal kunstwerken
Totaal	2 648,5	3 210,9	512

Bodems, oevers en kunstwerken hebben meerdere functies. Naar functionaliteit is de onderverdeling als in onderstaande tabel.

Functie:	km bodems	km oevers	aantal kunstwerken
– Afvoer	1 331.9	1 382.4	153
– Transport	2 411.5	1 485.3	351
– Ecologie en leefmilieu	867.0	2 366.4	106
– Recreatie	1 477.7	1 398.2	164

02.02.05 Bediening waterkeren, beheren en vaarwegen

Output bediening	1999	2000	2001
– Aantal objecten	190	190	193
– Aantal verkeersposten	14	14	14
– Aantal fte	945	927	927
Uitgaven x NLG 1 mln	112	107	106

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 070 919	990 382	1 091 620	1 058 715	1 026 515	
1e suppl. wet 2000			210 702	– 88 015	– 76 100	– 43 750	– 6 000	
Nieuwe mutaties			56 525	182 086	132 529	188 829	148 236	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 640 122	1 698 674	1 338 146	1 084 453	1 148 049	1 203 794	1 168 751	1 350 922
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 198 035	770 825	607 224	492 103	520 962	546 258	530 356	613 022

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 377 051	1 210 714	1 228 970	1 208 862	1 176 662	
1e suppl. wet 2000		4 428	24 235	2 150	14 250		
Nieuwe mutaties		16 546	32 086	32 529	68 829	48 236	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 414 904	1 398 025	1 267 035	1 263 649	1 291 941	1 224 898	1 407 069
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	642 055	634 396	574 955	573 419	586 257	555 834	638 500
Overplanning		35 000	33 000	35 000			
Stand incl. overplanning		1 433 025	1 300 035	1 298 649			

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Overboeking naar rail (Sauwerd)					- 19 000	
2. Spoorbrug Dordrecht		360	360	360	360	
3. Overboeking buitenlandactiviteiten	- 3 200	- 3 200	- 3 200	- 3 200	- 3 200	
4. Loonbijstelling	11 855	11 321	11 402	11 172	11 346	
5. Voordelig saldo 1999	- 16 504					
6. Prijsbijstelling	23 395	20 605	20 467	20 497	18 730	
7. Subsidie waterbodemsanering	1 000	3 000	3 500			
8. Verwerking baggerspecie				40 000	40 000	
9. Extrapolatie						182 171
Totaal	16 546	32 086	32 529	68 829	48 236	182 171

- ad 1. Dit betreft een bijdrage aan het railproject Spoorbrug Sauwerd (IF artikel 01.02).
- ad 2. Vanuit vereenvoudigingsoverwegingen wordt de bijdrage voor de bediening en het beheer en onderhoud van de spoorbrug bij Dordrecht van f 0,36 mln, die voorheen op een apart artikel-onderdeel (IF 04.04) werd verantwoord, vanaf 2001 overgeheveld naar het artikelonderdeel 02.02.04. Het artikel IF 04.04 komt te vervallen.
- ad 3. De buitenlandactiviteiten (totaal f 4,4 mln) die worden verantwoord op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) op het artikel 02.20 (natte infrastructuur) worden voor f 3,2 mln gecompenseerd uit het artikel 02.02 (Waterbeheer en vaarwegen).
- ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999
- ad 6. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000
- ad 7. Dit betreft een subsidie van het ministerie van VROM voor sanering waterbodems.
- ad 8. Voor uitvoering van de motie Herrebrugh c.s. over verwerking van vervuilde baggerspecie stelt het kabinet gedurende een proefperiode van 4 jaar extra middelen beschikbaar.
- ad 9. De stijging in de extrapolatie wordt met name veroorzaakt door een intensivering van Beheer & Onderhoud vaarwegen en waterbeheer.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

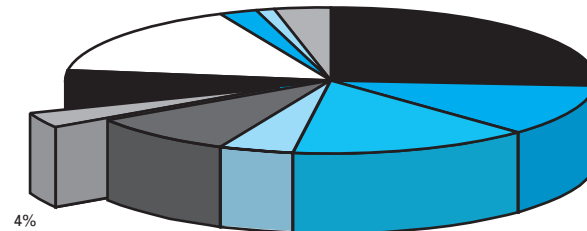
Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen en planst. Directe uitg.uitgaven	35 468	36 972	21 294	30 465	33 045	23 947	12	12.32
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen Productuitgaven Directe uitg.uitgaven	510 349 60 000	331 754 61 458	146 779 51 415	317 341 60 000	322 156 61 458	269 890 51 415	51 11	12.32 12.32
02.02.03 B&O waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding Directe uitg.uitgaven	30 578	39 252	57 285	27 505	35 876	60 401	12	12.32
02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen: realisatie Productuitgaven Directe uitg.uitgaven	433 714 425 200	332 512 357 890	287 277 333 357	363 991 425 200	403 578 357 890	342 823 333 357	14 11	12.32 12.32
02.02.05 bediening vaarwegen Directe uitg.uitgaven	114 386	106 787	106 269	112 398	106 787	106 269	11	12.32
02.02.06 Basisinformatie Directe uitg.uitgaven	88 979	71 521	80 777	78 004	77 23 5	78 933	12	12.32
Totaal	1 698 674	1 338 146	1 084 453	1 414 904	1 398 025	1 267 035		

03 MEGAPROJECTEN

03.01 Westerscheldetunnel

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel WST in totaal Infracfonds



Op 25 juni 1998 heeft de Tweede Kamer met algemene stemmen het wetsvoorstel Westerscheldetunnel aangenomen (TK 15 675, 1997/1998). In het wetsvoorstel wordt de juridische basis gelegd voor de oprichting van de NV Westerscheldetunnel en voor de inning van tol door deze NV. Op 9 november 1998 is de NV daadwerkelijk opgericht. Het Rijk neemt voor 95,4% deel in de N.V., de provincie Zeeland voor 4,6%.

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Westerscheldetunnel?

Het ministerie van V&W verstrekt jaarlijks een bijdrage in de exploitatiekosten van de veren. De veerverbindingen zijn, vergeleken met een tunnel, over een periode van 30 jaar gezien, duurder dan een tunnel. Tevens vormt een veerverbinding een potentieel veiligheidsgevaar voor de scheepvaart. Bovendien beperkt een tunnel de reistijd en is altijd toegankelijk. Vanwege de schaal, de complexiteit en het specifieke karakter van het project is besloten dat een NV, waarin het Rijk en voor een kleiner deel de provincie participeren, de realisatie van de tunnel zal verzorgen.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

In de jaren 1998 en 1999 zijn gronden verworven. Tegelijkertijd zijn de tunnelboormachines gebouwd en zijn op het bouwterrein de voorbereidingen voor de start van het boren getroffen. Daartoe zijn ondermeer een tijdelijke betonfabriek en spoorlijn voor aan- en afvoer van materialen en grond gebouwd. In 1999 is het boorproces gestart. Het boorproces heeft de nodige problemen gekend. Dit is bij een project van een dergelijke omvang en complexiteit met gebruikmaking van in Nederland nog relatief nieuwe technieken in de aanvangsfase overigens niet ongebruikelijk. Desondanks is het streven er nog steeds op gericht de tunnel tijdig open te stellen. In overleg met de bouwcombinatie wordt door de NV geprobeerd om de opgelopen vertragingen in te lopen door versnelling van het boor- en afbouwproces.

e. Wat kost het?

In de begroting worden onder de productuitgaven de kosten geraamd van de storting van kapitaal op de aandelen van de NV. Ook de kosten van grondverwerving worden op deze post geraamd.

Onder de directe uitvoeringsuitgaven worden de uitgaven geraamd van het personeel van de Bouwdienst dat als ingenieursbureau optreedt ten behoeve van de NV alsmede de uitgaven van het personeel van de directie Zeeland dat wordt ingezet voor grondverwerving, de planologie en de kabels en leidingen.

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			5 635	5 577	5 453	5 069	5 069	
Nieuwe mutaties			25 946	10 758	9 647	227	117	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 147 385	18 496	31 581	16 335	15 100	5 296	5 186	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	520 661	8 393	14 331	7 412	6 852	2 403	2 353	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.01		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			332 857	314 673	261 125	9 839	5 069	
Nieuwe mutaties			- 22 442	145 271	- 31 375	14 537	117	
Stand ontwerp-begroting 2001		269 121	310 415	459 944	229 750	24 376	5 186	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		122 122	140 860	208 713	104 256	11 061	2 353	

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Compensatie extra DUU van HWN	3 394	3 452	3 576			
2. Loonbijstelling	3 724	3 574	2 966	112	58	
3. Prijsbijstelling	3 871	3 732	3 105	115	59	
4. Extrapolatie						- 5 186
5. Aankoop gronden	14 957					
Totaal	25 946	10 758	9 647	227	117	- 5 186

ad 1. Ten behoeve van onvoorziene hogere inzet van RWS-personeel voor de Westerscheldetunnel wordt meerjarig ongeveer f 3,5 mln overgeheveld vanuit het artikel 01.01 (Rijkswegen).

- ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche in 2000
- ad 4. Dit betreft de afloop in de bijdrage aan de NV Westerscheldetunnel.
- ad 5. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999; betreffende de niet gerealiseerde verkoop van gronden.

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Compensatie extra DUU van HWN	3 394	3 452	3 576			
2. Loonbijstelling	3 724	3 574	2 966	112	58	
3. Prijsbijstelling	3 871	3 732	3 105	115	59	
4. Extrapolatie						- 5 186
5. Voordelig saldo 1999	- 2 903					
6. Aanpassing aandelenstorting	- 30 528	134 513	- 41 022	14 310		
Totaal	- 22 442	145 271	- 31 375	14 537	117	- 5 186

ad 1-4 Zie toelichting hierboven.

ad 5. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999.

ad 6. Als gevolg van de actuele stand van de uitvoering en de doorwerking van de onderuitputting van 1999 bij 2e suppletoire wet 1999, is de aandelenstorting aangepast.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

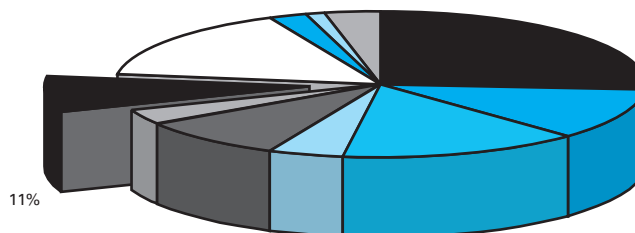
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.01 Westerscheldetunnel	4 613	17 860		255 238	296 694	443 609	73D	12.12
Directe uitgaven	13 883	13 721	16 335	13 883	13 721	16 335	11	12.12
Totaal	18 496	31 581	16 335	269 121	310 415	459 944		

03.02 Betuweroute

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

Aandeel BR in totaal Infrafonds



Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor de aanleg van de Betuweroute. Voorts komen de uitgaven voor het project Private Exploitatie Betuweroute ten laste van dit artikel. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

b. *Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan de Betuweroute?*

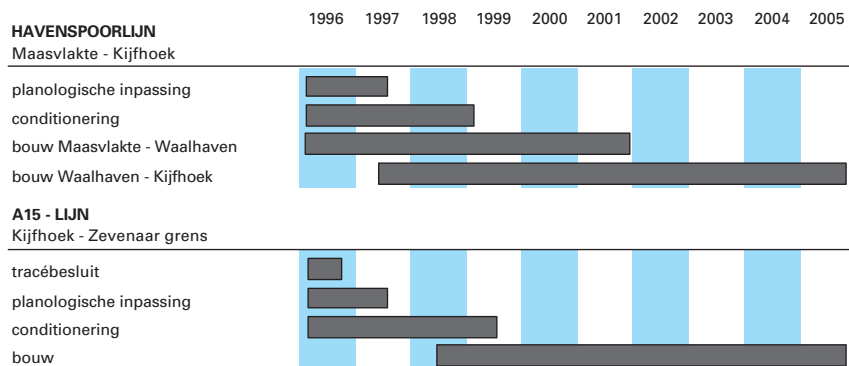
De strategie ten aanzien van het goederenvervoer per spoor en de daarvoor noodzakelijke railinfrastructuur is geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Over de stand van zaken van de uitvoering van SVV II is in het voorjaar 1996 een brief aan de Kamer gestuurd, waarin is aangegeven dat er geen aanleiding bestaat om het strategisch kader in essentie te wijzigen. Niettemin is het noodzakelijk gebleken om de uitvoering van het SVV II op een aantal punten te intensiveren. In het plan van aanpak «Transport in Balans» (1996) heeft de intensivering onder andere vorm gekregen. Hierbij is aangegeven dat een volume van ruim 30 miljoen ton over de Betuweroute in 2015 zonder meer gehaald kan worden. Deze prognose staat wat betreft het aantal tonnen nog overeind. De prognose zal echter met 5 jaar vertraging worden gerealiseerd.

De Betuweroute is een goederenlijn van 160 kilometer, die de Rotterdamse Haven rechtstreeks verbindt met Duitsland en verder. De Betuweroute wordt de ruggengraat van het goederentransport per spoor binnen Nederland en daarmee de belangrijkste verbinding met Duitsland en verder. De Betuweroute versterkt de internationale transportfunctie van Nederland. Daarnaast wil de overheid uit milieu-overwegingen het goederenvervoer per spoor stimuleren.

c. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

In april 1994 heeft het Parlement ingestemd met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Betuweroute. In 1996 is een «partiële herziening PKB Betuweroute» aangeboden aan de Tweede Kamer. Op 26 november 1996 is in overeenstemming met VROM het Tracébesluit Betuweroute vastgesteld. Na de uitspraak van de Raad van State in mei 1998 over het ontwerp van de Betuweroute zijn herstelwerkzaamheden verricht aan het Tracébesluit Betuweroute 1996. Het gehele Tracébesluit is nagenoeg definitief. De ingebruikname van de Betuweroute is onveranderd gepland in 2005.

De planning van de aanleg van de Betuweroute ziet er als volgt uit:



Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			22 154	24 299	1 644 477	92 217	16 477	
1e suppl. wet 2000			2 064 220	5 590	3 090	– 410	– 410	
Nieuwe mutaties			339 223	1 225 810	– 1 469 702	32 380	22 595	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 397 532	1 664 284	2 425 597	1 255 699	177 865	124 187	38 662	33 472
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 087 953	755 219	1 100 688	569 811	80 712	56 354	17 544	15 189

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.02		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 155 357	1 330 655	1 031 102	1 350 217	1 086 117	
1e suppl. wet 2000			– 17 280	2 590	378 090	– 69 410	– 22 410	
Nieuwe mutaties			18 749	19 328	39 316	49 400	28 595	
Stand ontwerp-begroting 2001		1 042 794	1 156 826	1 352 573	1 448 508	1 330 207	1 092 302	694 108
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		473 199	524 945	613 771	657 304	603 622	495 665	314 972

Toelichting nieuwe mutaties

Het verschil in de nieuwe mutaties tussen verplichtingen en uitgaven wordt met name veroorzaakt door een actualisatie van de planning van het project. De einddatum blijft echter gehandhaafd op 2005. De mutatie in 2000 houdt verband met het slaan van de beschikkingen BR 3 t/m BR 8 (trajectdeel Gorinchem-Zevenaar) voor een bedrag van f 2,2 mld. Om deze verplichting aan te kunnen aangaan, is verplichtingenruimte van 2002 overgeboekt naar 2000. De mutatie in 2001 vindt plaats als gevolg van de keuze voor een «Design, Build en Maintenance» (DBM) contractvorm voor de bovenbouw. In de oorspronkelijke planning van de Betuweroute was de gunning van de bovenbouw voorzien in 2002. Deze planning was gebaseerd op de destijds voorziene constructie van publiek-private samenwerking en een behouden inschatting van de bouwrealisatie. Gezien de voorspoedige bouwrealisatie tot nu toe en de reeds afgeronde heroriëntatie m.b.t. het te volgen PPS pad is een versnelling van de bouw van de bovenbouw naar 2001 nog reëel. Dit is mede afhankelijk van een nader uit te voeren heroriëntatie. Dit betekent, dat de bovenbouw in plaats van in 2002 nu in 2001 beschikt zal worden.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Lagere uitgaven 1999	2 226					
2. Actualisatie raming EU	- 11 500	- 13 000	5 000	17 000	6 000	
3. Loonbijstelling 2000	23	328	316	400	595	
4. Prijsbijstelling 2000	28 000	32000	34 000	32000	22000	
5. Extrapolatie						- 398 194
Totaal	18 749	19 328	39 316	49 400	28 595	- 398 194

- ad 1. Als gevolg van lagere uitgaven op het Betuweroute artikel in 1999 is middels een kasschuif met het rail goederen artikel (IF 01.02.02) 2,2 mln doorgeschoven naar 2000.
- ad 2. Betreft een actualisatie van de raming van de ontvangsten van de Europese Unie voor het Betuweroute artikel.
- ad 3. Betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 4. Betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Conform het programma aanleg Betuweroute lopen de uitgaven in 2005 af.

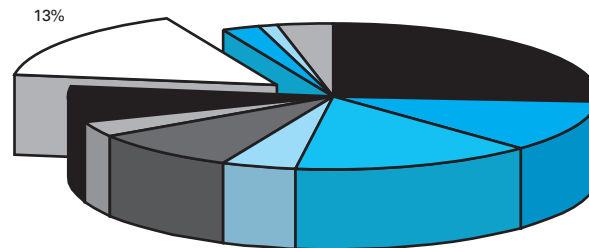
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.02 Produktuitgaven	1 658 542	2 422 321	1 252 725	1 039 056	1 152 322	1 349 081	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	5 742	3 276	2 974	3 738	4 504	3 492	11	12.2
Totaal	1 664 284	2 425 597	1 255 699	1 042 794	1 156 826	1 352 573		

03.03 Hogesnelheidslijn

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel HSL in totaal Infrafonds



Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor grote infrastructuurprojecten die betrekking hebben op de studiekosten en aanleg van railwegen ten behoeve van personenvervoer en aanpalende weggedeeltes die qua planning en bouw met de aanleg van deze railwegen en de aansluiting op het hoofdwegennet zijn verbonden.

De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (Kamerstukken 1996/1997, 25 329, nr. 4) die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan de Hogesnelheidslijn?

Europa heeft, met het oog op de verwachte groei van het internationale verkeer en vervoer, gekozen voor de hogesnelheidstrein. Een Europees net van hogesnelheidslijnen moet de belangrijkste Europese centra met elkaar verbinden.

Door het vaststellen van de PKB HSL-Zuid (Kamerstukken II 1995/1996, 22 026, nr. 16–17) en PKB Schiphol (Kamerstukken II 1994/1995, 23 552, nr. 9) is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen.

De beperking van de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is onverbreekbaar verbonden aan de komst van de hogesnelheidslijnen naar het zuiden en het oosten. Met deze lijnen kan volgens de PKB-Schiphol een substitutie van tenminste 5 miljoen vliegtuigpassagiers worden bereikt.

Naast druk op de capaciteit van Schiphol neemt ook de congestie op de

wegen in en naar de Randstad steeds meer toe. Wil de Randstad in de toekomst niet onbereikbaar worden, en daarmee haar concurrentiepositie in de waagschaal stellen, dan zijn omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk. Volgens de door de Europese Commissie gehanteerde Europese milieu-effectrapportage, zal het Europese hogesnelheidsnet een aanzienlijke verschuiving tussen de vervoerswijzen teweeg brengen: het aandeel van het spoor zal groeien van 15% naar 25%; de nieuwe klanten komen voor 40% uit de auto en voor 34% uit het vliegtuig.

De hogesnelheidslijn vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange-afstandsverkeer. Met deze lijn wil het kabinet niet alleen de internationale milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports bewerkstelligen, maar ook tegelijkertijd een flinke stap voorwaarts doen in verbetering van de binnenlandse verbinding tussen de flanken van de Randstad.

De aanleg van de A16 (knooppunt Galder-Moerdijk) zal een bijdrage leveren aan de vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid. (pm uitbreiden in termen van daadwerkelijke doelstellingen: capaciteit, vermindering voertuigverliesuren, doorstroomsnelheid, verkeersveiligheid/aantal ongevallen, vermindering congestiekans ed).

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het artikel bestaat uit een vijftal artikelonderdelen. Een voor de Hogesnelheidslijn-Oost (03.03.02) en drie voor de Hogesnelheidslijn-Zuid. Deze drie hebben respectievelijk betrekking op de aanleg van het nieuwe hogesnelheidsspoor (03.03.01), de aansluiting van station Breda CS op het hogesnelheidsspoor (03.03.03), en de aanleg en verbreding van de aanpalende weggedeeltes (03.03.04). Artikelonderdeel 03.03.05 heeft betrekking op de studies naar snelle treinverbindingen.

03.03.01 Hogesnelheidslijn-Zuid

Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit genomen door de ministers van V&W en VROM. Eind 1999 is het contract voor de aanleg van de boortunnel onder het Groene Hart gegund. De aanbestedingsprocedures voor de overige civiele infrastructuur zijn recent afgerond. Dit jaar zijn op diverse plaatsen van het tracé de uitvoeringswerkzaamheden gestart.

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De publiek-private samenwerking komt bij de onderdelen infraprovider, vervoer, en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand. Het kabinet heeft op 16 juni 2000 besloten dat zowel het internationale als het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid openbaar wordt aanbesteed. Het is de verwachting dat medio 2001 het contract getekend gaat worden. Voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van het spoortechnische systeem van de HSL wordt een langlopend contract voorbereid met een particuliere «infraprovider». Aanbiedingen van 3 consortia zijn in maart 2000 ontvangen. Hierover wordt onderhandeld in de verwachting dat nog dit jaar een positief resultaat wordt bereikt.

Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking.

03.03.02 Hogesnelheidslijn-Oost

De HSL-Oost bevindt zich in de planstudiefase. De ministerraad heeft de hoofdkeuze gemaakt te kiezen voor verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gebaseerd op de resultaten van de studie naar de vervoerwaarde- en economische effecten van een nieuwe spoorlijn, de kosten daarvan en de nieuwe inzichten in de mogelijkheden van benutting van de bestaande spoorlijn. Uit het vervoerwaarde- en economische onderzoek is gebleken dat de maatschappelijke kosten van spoorverdubbeling ruim hoger zijn dan de baten en dat de extra vervoerwaarde van de aanleg van nieuwe HSL-infrastructuur beperkt is. Voor het internationaal vervoer is een frequentie van 1 trein per uur per richting voldoende. Aanleg van een nieuwe HSL is vanuit deze behoefte alleen moeilijk te motiveren.

Voor het binnenlands treinverkeer kunnen capaciteitsproblemen worden opgelost door betere benutting van de bestaande spoorlijn. Hiervoor moet een aantal maatregelen worden genomen. Het betreft de inzet van nieuw materieel, infrastructurele maatregelen aan overwegen, perrons, geluidhinder en ecologische voorzieningen. Betere benutting van de bestaande spoorlijn is verder mogelijk door de inzet van een nieuwe generatie beheersings- en organisatietechnologie, waarmee tot ver na 2020 capaciteit kan worden gecreeërd. Ten slotte is het mogelijk om de snelheid op het baanvak te verhogen. Dat vereist een aantal technische aanpassingen aan de spoorlijn en een toereikende energievoorziening.

De maatregelen kunnen gefaseerd worden ingevoerd, afhankelijk van de behoefte aan additionele capaciteit en de verhoging van de snelheid. Begin 2001 zal een formeel standpunt over de HSL-Oost worden vastgesteld, waarin ook het inpassingsniveau en de baanvaksnelheid worden meegenomen. Met deze maatregelen zorgt de HSL-Oost voor facilitering van nationaal en internationaal vervoer.

De onderdelen Amsterdam – Utrecht, knooppunt Utrecht en knooppunt Arnhem zijn in financiële zin opgenomen in het realisatieprogramma railwegen (personenvervoer). Het onderhavige artikelonderdeel heeft betrekking op het trajectdeel Utrecht – Duitse grens.

Naar huidig inzicht zal de Trajectnota na de zomer van 2000 gereed zijn. Het project HSL-Oost valt in categorie 1a van het MIT. Over de uitvoering en financiering wordt besloten bij de vaststelling van het standpunt.

03.03.03 Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

Op dit artikelonderdeel worden de kosten verantwoord die gemaakt worden voor de aansluiting van station Breda CS via bestaand spoor op het hogesnelheidsspoor. De gelijktijdige realisatie van deze aansluiting is door de minister toegezegd aan de gemeente Breda. Voorheen werd het project verantwoord op artikel 01.02 railwegen.

03.03.04 Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen

Bij de verbreding en verlegging van de A16 (Moerdijk – Galder) bestaan grote raakvlakken met de bouw van de Hogesnelheidslijn. Daarom is besloten dat de verbreding en verlegging van de A16 zal worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie

HSL-Zuid. Omdat de kosten van voorbereiding en aanleg van de Hogesnelheidslijn en beide hoofdwegen met elkaar verweven zijn is ervoor gekozen om deze onder hetzelfde artikel te brengen. De projecten zullen wel als afzonderlijke artikelonderdelen blijven bestaan, zodat tot uitdrukking komt dat op dit begrotingsartikel middelen worden aangewend ter realisatie van hoofdwegen.

Waar het contracten betreft die de gecombineerde aanleg van weg en rail omvatten, zijn resp. worden raming en werkelijke kosten vastgesteld op basis van een vooraf vastgestelde verdeelsleutel, welke gebaseerd is op de onderlinge kostenverhouding tussen de A16 en de HSL-Zuid.

03.03.05 Snelle treinverbindingen

In het kader van het Regeerakkoord vindt een verkenning plaats naar verschillende alternatieven voor een snelle verbinding met het Noorden. Daarnaast vindt, onder meer ten behoeve van het NVVP een beperkte beleidsmatige verkenning plaats naar de wenselijkheid en mogelijkheden voor een snelle treinverbinding binnen de Randstad.

d. Wat kost het?

03.03.01 Hogesnelheidslijn-Zuid

De totale kosten van het project bedragen f 10 179 mln. Dit is inclusief de bijdrage aan België van f 837 mln (f 823 mln plus f 14 mln rente ten behoeve van de realisatie van het E19-tracé tussen de Nederlandse grens en Antwerpen).

De in dit begrotingsartikelonderdeel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (f 4008 mln).
- een bijdrage uit het FES (f 3572 mln).
- de BOR-gelden (f 257 mln).
- de bijdrage uit private financiering (f1952 mln).
- de bijdragen van de Europese Unie (f 390 mln).

Tot en met 1999 is door de EU f 229 mln toegekend. De bijdragen van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) worden jaarlijks vastgesteld op basis van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen. Een uitgebreide toelichting op de reeds gedane uitgaven en de verdere planning en organisatie van het project is opgenomen in de voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer in het kader van de controleprocedure grote projecten.

03.03.02 Hogesnelheidslijn-Oost

In deze begroting zijn de noodzakelijke uitgaven voor personeel en materieel, alsmede onderzoekskosten ten behoeve van de planstudie van de HSL-Oost opgenomen. Over de uitvoering en financiering van het project wordt beslist bij de vaststelling van het standpunt.

03.03.03 Hogesnelheidslijn-Zuid railwegen personenvervoer

De totale kosten voor de aansluiting van station Breda CS op het hogesnelheidsspoor bedragen f 223 mln. Dit bedrag is overgeboekt naar het artikel 03.03.03.

03.03.04 Hogesnelheidslijn-Zuid hoofdwegen

De totale kosten voor de verlegging en verbreding van de aanpalende weggedeeltes van de A16 bedragen f 1 317 mln. Dit bedrag is bij 1e suppletoire wet 2000 overgeboekt naar het artikel 03.03.04.

03.03.05 Snelle treinverbindingen

De vrijgemaakte middelen voor de verkenning naar verschillende alternatieven van de Zuiderzeelijn zijn in de periode 2000–2003 f 35 mln.

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de Hogesnelheidslijn zijn:

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.03	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			797 527	1 136 955	1 068 075	673 196	729 132	
1e suppl. wet 2000			– 88 120	– 60 500	– 29 500	18 200	193 200	
Nieuwe mutaties			4 468 178	– 599 020	– 493 426	– 261 175	529 390	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 112 499	1 504 955	5 177 585	477 435	545 149	430 221	392 942	486 650
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	504 830	682 919	2 349 486	216 651	247 378	195 226	178 309	220 832

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.03		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			891 040	1 097 925	930 373	1 111 346	1 282 347	
1e suppl. wet 2000			412 880	448 500	709 500	625 200	– 241 800	
Nieuwe mutaties			101 921	50 477	142 009	366 380	316 557	
Stand ontwerp-begroting 2001		588 825	1 405 841	1 596 902	1 781 882	2 102 926	1 357 104	1 108 457
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		267 197	637 943	724 643	808 583	954 266	615 827	502 996
Overplanning								
Stand incl. overplanning			1 405 841	1 596 902	1 781 882			

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Leenconstructie met Rek. Rijden				5 500		
2. Breda Breda-aansluiting.	15 000	– 10 000	2000	3 000		
3. Loonbijstelling	101	77	109	80	57	
4. Prijsbijstelling	33 300	38 400	42 900	50 800	30 500	
5. Zuiderzeelijn	5 000	10 000	10 000	10 000		
6. verplichtingenmutatie HSL-Zuid	4 414 777	– 637 497	– 548 435	– 330 555	– 559 947	
7. extrapolatie						92 708
totaal	4 468 178	– 599 020	– 493 426	– 261 175	– 529 390	92 708

ad 1. Dit betreft een terugbetaling van f 5.5 mln van art. 03.05 (Rekening Rijden).

ad 2. Het betreft een technische aanvullende mutatie op de bij 1e suppletoire wet 2000 overgeboekte middelen voor Breda-Breda-aansluiting.

ad 3. Het betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 4. Dit betreft de reguliere en FES-prijsbijstellingstranche 2000.

ad 5. Het betreft een toevoeging voor studiekosten naar de Zuiderzeelijn

ad 6. Het betreft een ophoging van en een verschuiving in het verplichtingenbudget om een aantal grote contracten voor de HSL-Zuid en aanpalende wegedeeltes, waaronder de contracten voor de onderbouw, in 2000 te kunnen sluiten.

ad 7. Het betreft de extrapolatie.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Leenconstructie met Rek. Rijden				5 500		
2. Breda Breda-aansluiting.	15 000	– 10 000	2000	3 000		
3. Loonbijstelling	101	77	109	80	57	
4. Prijsbijstelling	33 300	38 400	42 900	50 800	30 500	
5. Zuiderzeelijn	5 000	10 000	10 000	10 000		
6. Hogere EU-ontvangsten	12000	12000	12000	12000	11 000	
7. Aanbestedingsresultaat				50 000	50 000	
8. Definitieve contracten onderbouw					100 000	
9. Verhoging budget			75 000	235 000	125 000	
10. Voordelig saldo 1999	36 520					
11. Extrapolatie						– 248 647
Totaal	101 921	50 477	142 009	336 380	316 557	– 248 647

ad 1-5 Zie toelichting hierboven.

- ad 6. Deze boeking betreft een ophoging van en verschuiving van het budget a.g.v. hogere en in een ander tempo verwachte EU-bijdragen.
- ad 7. Het betreft een toevoeging van middelen in verband met het tegenvallende aanbestedingsresultaat bij het afsluiten van de intentie-overeenkomst voor de onderbouw.
- ad 8. Het betreft een toevoeging van middelen benodigd voor het kunnen afsluiten van de definitieve contracten voor de onderbouw. De middelen zijn vooralsnog afkomstig uit de ruimte voor categorie 1a-projecten.
- ad 9. Deze mutatie betreft een verhoging van het budget ten behoeve van de problematiek HSL-Zuid. Gezien het aanbestedingsresultaat wordt inpassing in het HSL-budget niet meer mogelijk geacht. Het betreft onder andere kosten voor PKB 3, privatisering, de zettingsvrije onderbouw en een alternatieve invulling van de taakstelling boortunnel.
- ad 10. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999
- ad 11. Conform het programma van de Hogesnelheidslijn nemen de uitgaven af.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

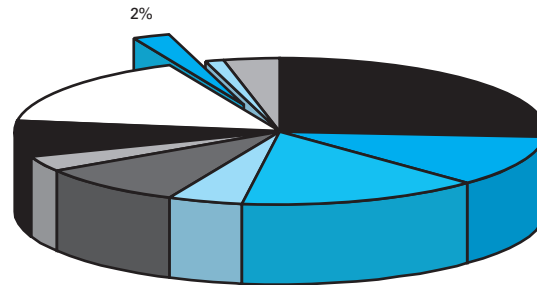
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.03.01 HSL-Zuid								
directe uitvoeringsuitg.	30 423	16 324	13 623	22 709	37 710	13 508	11	12.2
Productuitgaven	1 454 490	5 005 796	300 109	545 745	1 208 767	1 419 691	51	12.2
03.03.02 HSL-Oost								
directe uitvoeringsuitg.	1 853	1 010	1 002	1 674	1 325	1 002	11	12.2
Productuitgaven	18 159	18 855	20 001	18 697	22 439	20 001	12	12.2
03.03.03 HSL-Zuid: railwegen		25 300	15 400		25 300	15 400	51	12.2
03.03.04 HSL-Zuid: hoofdwegen								
directe uitvoeringsuitg.		14 100	21 500		14 100	21 500	11	12.12
Productuitgaven		91 200	95 800		91 200	95 800	51	12.12
03.03.05 Snelle treinverbindingen		5 000	10 000		5 000	10 000	11	12.2
Totaal	1 504 955	5 177 585	477 435	588 825	1 405 841	1 596 902		

03.04 Deltaplan grote rivieren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel DGR in totaal Infrafonds



Op dit artikel worden de uitgaven van het Rijk voor de realisering van het Deltaplan Grote Rivieren (DGR) verantwoord. De uitgangspunten van DGR zijn vastgelegd in een brief van de ministers van V&W en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (Kamerstukken 1994–1995, 18 106, nrs. 54 en 57). De uitvoering van DGR is gebaseerd op de Waterstaatswet 1900, de Deltawet van 1958 en de Wet op de waterkering.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan het Deltaplan Grote Rivieren?

De Minister van V&W stelt de veiligheidsnormen vast waaraan de primaire waterkeringen dienen te voldoen. Dit gebeurt op basis van de Wet op de waterkering. De waterkeringen die niet aan de norm voldoen, dienen te worden versterkt. Voor de eerste maal gebeurt dat in het kader van het DGR. De versterkingsmaatregelen in het kader van DGR naderen hun voltooiing. De urgente rivierdijkversterkingen en de aanleg van de Maaskaden zijn gereed. De tweede tranche rivierdijkversterkingen (en versterkingen in het kader van de Deltawet) dient veilig te zijn in 2000. In 1999 is het Markermeer ook als buitenwater gekwalificeerd. De versterkingen die hieruit voortvloeien, zijn aan DGR toegevoegd en zullen ook op dit artikel worden verantwoord. De versterking van de waterkeringen langs het Markermeer zijn na 2000 gereed.

De Maaswerken, de aanpassing van de Maas in Limburg conform de aanbevelingen van de commissie Watersnood Maas (Commissie Boertien II), vallen ook onder DGR. Deze werkzaamheden hebben tot primair doel de kans op wateroverlast door overstroming van de Maas te reduceren. Binnen deze doelstelling wordt natuurontwikkeling en ecologisch herstel van de rivier nagestreefd.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Dijkversterkingen

1. Dijkversterkingen
 - * kust
 - * benedenrivierengebied (inclusief aanvullende werken stormvloedkering Nieuwe Waterweg) bovenrivierengebied
 - * IJsselmeer
2. Bijdragen Deltaplan Grote rivieren (Maaskaden, Dongemond, rentelasten)

3. Maaswerken
 - * Grensmaas
 - * Zandmaas
4. dijkversterkingen Markermeer
5. Werken Deltaplan Grote Rivieren t.b.v. derden (Ramspol en afgedamde Maas)
6. Overige kosten

ad 1. Dijkversterkingen:

Verwacht wordt dat eind 2000 ca. 85% van de primaire waterkeringen zijn versterkt. Het streven is er nu op gericht om het gewenste veiligheidsniveau in 2003 te hebben bereikt.

ad 3. Maaswerken:

Ten einde de verruiming van de Maas (verbreden/verdiepen) te realiseren is op 18 april 1997 de projectorganisatie de Maaswerken opgericht. Dit samenwerkingsverband tussen het ministerie van V&W, de provincie Limburg en het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij geeft, onder verantwoordelijkheid van V&W, (verder) vorm aan de deelprojecten Zandmaas/Maasroute en Grensmaas.

Voor het deelproject Zandmaas/Maasroute is de Trajectnota-MER gereed. Het tracébesluit is in 2000 gepland.

Voor het deelproject Grensmaas zijn de MER-Grensmaas, het ontwerp-streekplan en de ontwerp-projectnota landinrichting gereed. Gewerkt wordt aan het uitvoeringsplan in overleg met de grondeigenaren volgens een PPS-constructie.

Voor de deelprojecten Zand- en Grensmaas is voor de uitvoering van deze projecten ongeveer f 790 miljoen gulden gereserveerd. Deze reservering laat een variant met beperkte rivierverdieping toe. In dat geval wordt primair de hoogwaterbeschermingsdoelstelling gediend.

Een aantal onderdelen van de deelprojecten Zandmaas en Grensmaas wordt ingebracht in het IRMA-programma (toegelicht bij artikel 02.01). Deze EU inkomsten worden verantwoord onder het ontvangsten artikel 02.01 (Ontvangsten Waterkeren).

ad 4. Dijkversterking Markermeer

De dijkversterkingen langs het Markermeer betreffen vooralsnog alleen de waterkering van Flevoland.

ad 5. Werken t.b.v. derden

De realisatie van een aantal werken van waterschappen komt ten laste van dit artikel. Deze uitgaven worden geheel door ontvangsten gecompenseerd en verantwoord onder het ontvangstenartikel 03.04.

ad 6. Overige uitgaven

Het betreft hier uitgaven voor onderzoek gericht op het verbeteren van de voorspelling van hoge rivierwaterstanden alsook naar invloeden op maatgevende hoogwaterstanden.

Tweemaal per jaar wordt in het kader van Controle Grote Projecten een rapportage naar de Kamer gestuurd, waarin informatie over de voortgang van het programma wordt gegeven.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

Categorie	Globale lengte primaire waterke- ringen	Lengte resterende werken (km)	Gereed in
kust	700	2	2002
benedenrivieren	600	42	2001
		4	2002
bovenrivieren	900	51	2001
		16	2002
		1	2003
IJsselmeer	300	58	2002
Markermeer	97	97	na 2000
Totaal	2 597	271	

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			116 425	85 040	35 175	33 286	88 501	
Nieuwe mutaties			26 315	86 180	46 971	22 665	17 606	
Stand ontwerp-begroting 2001	470 368	165 140	142 740	171 220	82 146	55 951	106 107	156 429
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	213 444	74 937	64 773	77 696	37 276	25 389	48 149	70 984

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		239 466	156 197	102 161	100 273	100 273	
1e suppl. wet 2000		82 010					
Nieuwe mutaties		26 315	86 180	46 971	22 665	17 606	
Stand ontwerp-begroting 2001	196 921	347 791	242 377	149 132	122 938	117 879	168 201
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	89 359	157 821	109 986	67 673	55 787	53 491	76 326

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. versnelling IJsselmeerdijken/Flevoland		53 000		- 29 000	- 24 000	
2. Markermeer/Flevoland	20 000	30 000	45 000	50 000	40 000	
3. Voordelig saldo 1999	1 724					
4. loonbijstelling	586	388	254	249	249	
5. Prijsbijstelling	4 005	2 792	1 717	1 416	1 357	
6. Extrapolatie						50 322
Totaal	26 315	86 180	46 971	22 665	17 606	50 322

ad 1. Dit betreft een kasschuif om het mogelijk te maken in 2002, conform de wens van de Tweede Kamer, de dijkversterkingen in het IJsselmeergebied veilig te hebben.

ad 2. Het Markermeer is bestempeld als buitenwater. Conform de Wet op de Waterkering worden er nu hogere eisen gesteld aan de primaire waterkeringen rondom het Markermeer. Om aan deze eisen te voldoen wordt er in totaal f 220 miljoen ter beschikking gesteld

ad 3. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999.

ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 5. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

ad 6. De extrapolatie betreft een intensivering i.h.k. van het Ministerraad-besluit van 19 mei 2000 in het kader van de veiligheid.

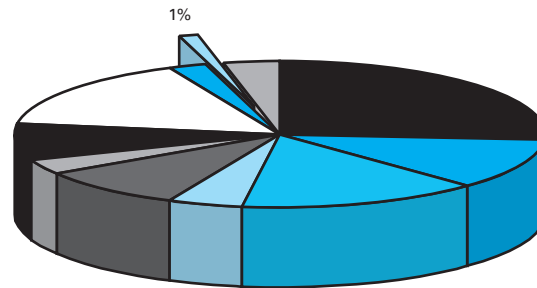
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.04 Deltaplan grote rivieren	123 214	90 571	148 850	154 995	295 622	220 007	51	12.72
Directe uitv.uitgaven	41 926	52 169	22 370	41 926	52 169	22 370	11	12.72
Totaal	165 140	142 740	171 220	196 921	347 791	242 377		

03.05 Rekeningrijden

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel Rekeningrijden in totaal Infrafonds



Het regeerakkoord is op het onderdeel rekeningrijden herzien. In de beleidsnotitie inzake het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is de nieuwe tekst van het regeerakkoord terzake opgenomen. Vanaf 2002 zal worden begonnen met proeven voor spitstarief en betaalstroken in de Randstad. Deze proeven worden na twee jaar geëvalueerd, waarna besloten zal worden omtrent de definitieve invoering van beide vormen van betaald rijden.

Op de begroting van het infrastructuurfonds is hiertoe een afzonderlijk begrotingsartikel opgevoerd. Op dit begrotingsartikel worden ook de kosten van de uitvoering door de belastingdienst (voorbereidings-, invoerings- en exploitatiekosten) verantwoord.

Spitstarief heeft tot doel de vraag naar wegcapaciteit tijdens de drukste perioden te reguleren en betaalstroken hebben tot doel een betere doorstroming van het verkeer tegen betaling te bewerkstelligen. De criteria voor de evaluatie zullen in het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit worden vastgelegd. Met het spitstarief wordt een tarief ingesteld terzake van het op werkdagen tijdens de ochtendspits rijden met een motorrijtuig op de weg door een betaalpoort. De proef van twee jaar zal bestaan uit 11 heffingspunten, verspreid op corridors rond de 4 grote steden in de Randstad. Op maximaal 4 plaatsen in de Randstad worden proeven genomen met betaalstroken. Met het betaalstrooktarief wordt een tarief ingesteld terzake van het gebruik van bepaalde stroken van een weg, waarbij voor het gebruik van de andere stroken niet betaald hoeft te worden.

Er worden betaalmethoden ontwikkeld met als eis dat het verkeer geen hinder ondervindt van de heffing, in die zin dat de verkeersafwikkeling niet nadelig wordt beïnvloed. Betaling zal op elektronische wijze, automatisch, kunnen geschieden. Daarnaast zal betaling naar aanleiding van een ontvangen acceptgiro mogelijk zijn.

b. Wat is het programma?

In het najaar van 2000 zullen bestuursovereenkomsten met de 4 randstad-regio's worden gesloten. De juridische basis voor de diverse mobiliteitstarieven en de voorwaarden waarop beide proeven worden uitgevoerd krijgen vorm in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit, die tijdig bij het Parlement zal worden ingediend met het oog op de start van de proeven vanaf 2002.

De proeven met spitstarief en betaalstroken worden gelijktijdig geëvalueerd twee jaar na invoering. Op basis van de uitkomsten daarvan zal worden besloten omtrent de definitieve invoering van beide vormen van tariefbeleid.

c. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.05	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			162 795	162 557	167 627	121 680	121 680	
Amendementen/ N.v.W.			- 20 000					
1e suppl. wet 2000			- 85 500	- 10 000		20 000		
Nieuwe mutaties			13 265	3 814	4 191	3 405	3 042	
Stand ontwerp-begroting 2001	14 569	45 645	70 560	156 371	171 818	145 085	124 722	124 722
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	6 611	20 713	32 019	70 958	77 968	65 837	56 596	56 596

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.05		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			162 795	162 557	167 627	121 680	121 680	
Amendementen/ N.v.W.			- 20 000					
1e suppl. wet 2000			- 60 500	- 10 000		20 000		
Nieuwe mutaties			10 214	3 814	4 191	- 2 095	3 042	
Stand ontwerp-begroting 2001		40 997	92 509	156 371	171 818	139 585	124 722	124 773
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		18 604	41 979	70 958	77 968	63 341	56 596	56 620

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Voordelig saldo 1999	7 958				
2. Prijsbijstelling 2000	2 256	3 814	4 191	3 405	3 042
3. verplichtingenschuif	3 051				
Totaal	13 265	3 814	4 191	3 405	3 042

ad 1. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

ad 3. Dit betreft een jaarwerk mutatie.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Voordelig saldo 1999	7 958					
2. Prijsbijstelling 2000	2 256	3 814	4 191	3 405	3 042	
3. leenconstructie HSL				- 5 500		
4. extrapolatie						51
Totaal	10 214	3 814	4 191	- 2 095	3 042	51

ad 1–2 Zie toelichting hierboven.

ad 3. Dit betreft de terugbetaling van f 5.5 mln aan de HSL

ad 4. Dit betreft de extrapolatie

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn resp. 51 en 12.12.

04 ALGEMENE UITGAVEN

04.01 Nadelig saldo van afgesloten rekeningen

a. Het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

b. De cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		58 372	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2001		58 372	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		26 488	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

Toelichting nadelig saldo

De onderstaande tabel geeft weer hoe het voordelig saldo bij de vorige begroting is verdeeld en hoe het saldo wordt verrekend in de latere jaren.

Specificatie (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Stand ontwerp-begroting 1999	-42 300	- 122 979	- 68 000		
3. Mutatie	138 079	18 033	14 000	3 195	1 600
Totaal	95 779	- 104 946	- 54 000	3 195	1 600

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 08 en 12.12.

04.02 Bodemsanering

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor bodemsanering bij aanleg van projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994), bij VINEX-projecten en reguliere projecten. De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet op het Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (Kamerstukken 1996/1997, 25 329, nr. 4), die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking is getreden.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan Bodemsanering?

Als onderdeel van de investeringsimpuls is aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van f 150 mln aan FES-middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van bodemsanering voortvloeiende uit de aanleg van infrastructuurprojecten uit de investeringsimpuls enerzijds en anderzijds om bodemsanering met betrekking tot de ontsluiting van VINEX-lokaties. Vanaf 1999 wordt de jaarlijkse bijdrage aan de NS voor urgente sanering van ernstige bodemverontreiniging in NS-percelen verantwoord op art. 03.19.03 van Hoofdstuk XII en niet meer op dit artikel. Dit vanwege het ontbreken van een titel binnen de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds om deze uitgaven ten laste van het Infrastructuurfonds te verantwoorden.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het programma bestaat uit bodemsanering van overige projecten (investeringsimpuls en VINEX). Een concreet projectmatige onderbouwing van de uitgaven is niet mogelijk omdat hier gaat om een budget voor mogelijke bodemsanering.

Projecten waar vooralsnog substantiële bodemverontreinigingen zullen voordoen zijn onder meer de Noord-Zuidlijn Amsterdam, de Benelux-metro, de 2e Beneluxtunnel, de 2e Heinenoordtunnel, de Calandtunnel, RW73 en diverse NS-projecten in meerdere regio's.

d. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			131 991	9 454	2 489	94	94	
1e suppl. wet 2000			– 107 946	23 002	12 604			
Nieuwe mutaties			28 197	687	10 679	2	2	
Stand ontwerp-begroting 2001	9 326	8 791	52 242	33 143	25 772	96	96	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 232	3 989	23 706	15 040	11 695	44	44	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.02		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			66 836	32 476	22 609	20 094	20 094	
1e suppl. wet 2000			– 39 500	– 5 000	17 184	– 20 000	– 20 000	
Nieuwe mutaties			20 729	687	995	2	2	
Stand ontwerp-begroting 2001		3 340	48 065	28 163	40 788	96	96	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 516	21 811	12 780	18 509	44	44	

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling 2000	1 172	687	995	2	2	
2. Voordelig saldo 1999	19 557					
3. Extrapolatie						– 96
4. Verplichtingschuif	7 468					
5. Correctie FES			9 684			
Totaal	28 197	687	10 679	2	2	– 96

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

ad 2. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het Infrastructuurfonds 1999

- ad 3. Dit betreft de afloop van het programma bodemsanering.
- ad 4. Dit betreft een jaarwerk mutatie.
- ad 5. Dit betreft de doorwerking van het FES deel dat in 1999 niet tot betaling is gekomen.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling 2000	1 172	687	995	2	2	
2. Voordelig saldo 1999	19 557					
3. Extrapolatie						- 96
Totaal	20 729	687	995	2	2	- 96

ad 1-3 Zie toelichting hierboven.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 62 C en 07.35.

04.03. Intermodaal vervoer

a. Wat is de grondslag van dit artikel?

Ten laste van dit artikel worden de bijdragen verantwoord voor investeringen in de infrastructuur ten behoeve van het intermodaal vervoer. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan intermodaal vervoer?

In het intermodaal vervoer hebben zich in de afgelopen jaren belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. De intermodale vervoersmarkt is sneller gegroeid dan aanvankelijk verwacht, terwijl ook de beleidsmatige aandacht voor intermodaal vervoer is toegenomen. Intermodaal vervoer kan niet alleen de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren, maar is ook van essentieel belang bij de ontwikkeling van economische corridors. Het maakt niet alleen een betere benutting van de beschikbare infrastructurele capaciteit mogelijk, maar schept rond de knooppunten kansen tot het aantrekken van kennisintensieve logistieke dienstverlening en andere toegevoegde waarde activiteiten.

Verkenningen/planstudieprogramma

RSC Twente

Op dit moment is er onvoldoende commerciële onderbouwing voor een rijksbijdrage ten behoeve van een railterminal in Twente. De bouw van de railterminal is hierdoor op dit moment niet aan de orde. De planologische procedures worden wel afgerond om op termijn, bij aanwezigheid van een goede commerciële basis, de realisatie van een railterminal mogelijk te houden.

Intermodal Freightport Schiphol

Het Ondergronds Logistiek Systeemproject (OLS) rond de Bloemenveiling Aalsmeer, die ondergronds verbonden zou moeten worden met de luchthaven Schiphol, vormt een essentieel onderdeel van intermodaal Freightport Schiphol (IFS).

IFS beoogt internationale railverbindingen te ontwikkelen met luchthavens als Parijs (Charles de Gaulle), Frankfurt en op termijn mogelijk Berlijn en Milaan. Voor de overslag van luchtvracht en bloemen wordt gestudeerd op een overslagterminal op of nabij Schiphol. Transport per rail zou dan kunnen geschieden met snelle goederentreinen of hogesnelheidstreinen met een goederencompartiment. In het laatste geval is een snelle (nog te ontwikkelen) horizontale overslag van belang.

Nijmegen/Valburg (MTC Valburg)

Voor nadere toelichting op deze intermodale terminal wordt verwezen naar paragraaf 3.4.1 «droge infrastructuur», te vinden onder de algemene toelichting in deze begroting.

Realisatieprogramma

RSC Maasvlakte en RSC Waalhaven

De aanleg van de railterminal RSC Maasvlakte wordt in de zomer van 2000 afgerond. De terminal zal na een korte proefperiode commercieel gaan opereren. RSC Waalhaven is in maart 2000 operationeel geworden.

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

Voor nadere toelichting op deze intermodale terminal wordt verwezen naar paragraaf 3.4.1 «droge infrastructuur», te vinden onder de algemene toelichting in deze begroting.

Verleggen versgrenzen

Door overname van de projecttrekker SeaLand door Maersk is dit project door SeaLand voortijdig beëindigd. De betrokken shuttle-verbinding tussen Rotterdam en Moskou blijft bestaan en zal waarschijnlijk in steeds sterkere mate worden gebruikt voor het vervoer van koel en vriescontainers. Het aanpassen en aanleggen van railterminals in Brest en Moskou wordt gestaakt. Het project is per december 1999 stopgezet door de projecttrekker. De formele projectperiode liep tot en met 2001.

d. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.03	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 766	72				
Nieuwe mutaties			19 599	235	50	50		
Stand ontwerp-begroting 2001	56 606	34 761	24 365	307	50	50		
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	25 687	15 773	11 056	139	23	23		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		59 502	9 211	2 000	2 000		
1e suppl. wet 2000		- 20 600	- 2 200				
Nieuwe mutaties		28 142	2 635	50	50		
Stand ontwerp-begroting 2001	35 348	67 044	9 646	2 050	2 050		
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	16 040	30 423	4 377	930	930		

Toelichting nieuwe mutaties:

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Overboeking Waalhaven		- 3 100				
2. Voordelig saldo 1999	26 507	5 500				
3. Prijsbijstelling 2000	1 635	235	50	50		
Totaal	28 142	2 635	50	50		

ad 1. Vanwege een juiste artikelverantwoording van de uitgaven wordt f 3,1 mln overgeboekt naar artikel railwegen ten gunste van Aansluiting Waalhaven.

ad 2. Deze mutatie betreft de toedeling van het voordelig IF saldo 1999 en een overboeking van gelden voor de projecten RSC Waalhaven en RSC Maasvlakte.

ad 3. Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

04.04 Overige uitgaven*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die verband houden met diverse bijdragen aan derden.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

De uitgaven hebben voor het grootste deel betrekking op een jaarlijkse bijdrage voor onbepaalde tijd van circa f 0,4 mln aan de Nederlandse

Spoorwegen ten behoeve van het onderhoud en de bediening van de spoorbrug Dordrecht. Het begrotingsartikel komt door overheveling van budget te vervallen.

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			400	360	360	360	360	
Nieuwe mutaties			134	- 360	- 360	- 360	- 360	
Stand ontwerp-begroting 2001		228	534					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		103	242					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.04		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			400	360	360	360	360	
Nieuwe mutaties			134	- 360	- 360	- 360	- 360	
Stand ontwerp-begroting 2001		266	534					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		121	242					

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Voordelig saldo 1999	134					
2. spoorbrug Dordrecht		- 360	- 360	- 360	- 360	
Totaal	134	- 360	- 360	- 360	- 360	

ad 1. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het voordelig saldo 1999 van het infrastructuurfonds 1999

ad. 2 Vanuit vereenvoudigingsoverwegingen wordt de bijdrage voor de bediening en het beheer en onderhoud van de spoorbrug bij Dordrecht van f 0,360 mln, die voorheen op een apart artikel-

onderdeel (IF 04.04) werd verantwoord, vanaf 2001 overgeheveld naar artikelonderdeel IF 02.02.04. Het artikel IF 04.04 komt daarmee te vervallen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.04 Productuitgaven Directe uitv.uitgaven	228	534		266	534		62D	12.2
Totaal	228	534		266	534			

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 62D en 12.2.

04.05 Garanties infrastructuur

a. Wat is de grondslag van dit artikel?

Op dit artikel worden garanties op het gebied van infrastructuur verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

04.05.01 Garantie t.b.v. NV Flevolandse Drinkwater Maatschappij op aangegane en aan te gane geldleningen tot een bedrag van f 50 miljoen

Dit artikelonderdeel betreft een garantie van rente en aflossing op de aangegane geldlening bij de oprichting van de Flevolandse Drinkwater Maatschappij (FDM). Het uitstaande bedrag per 31 december 2000 bedraagt f 8 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk

04.05.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
garantie plafond	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
uitstaand risico 1/1	9 600	8 800	8 000	7 200	6 400	5 600	4 800
vervallen/te vervallen	800	800	800	800	800	800	800
uitstaand risico 31/12	8 800	8 000	7 200	6 400	5 600	4 800	4 000

04.05.02 **Garantie van rente en aflossing van een lening van NLG 17 050 000 ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten**

Het Rijk staat borg voor een lening afgesloten door Wagenborg passagiersdiensten voor de bouw van twee veerboten. De maatschappij betaalt deze lening jaarlijks af. De lening is afgesloten op annuïteitenbasis en heeft een looptijd van maximaal 20 jaar. Het uitstaande bedrag per 31 december 2000 bedraagt f 6,2 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk

04.05.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
garantie plafond	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050
uitstaand risico 1/1	8 468	7 369	6 206	4 977	3 676	2 300	844
vervallen/te vervallen	1 099	1 163	1 229	1 301	1 376	1 456	844
uitstaand risico 31/12	7 369	6 206	4 977	3 676	2 300	844	0

04.05.03 **Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer**

De besluitvorming over de verdere financiële en bestuurlijke verzelfstandiging van de NS, eind 1995, heeft ertoe geleid dat de toedeling van het vreemd vermogen van de NS ad f 2,8 mld aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden. In de periode 1995–2000 is dit vreemd vermogen opgelopen tot 3,7 mld omdat RIB zelf staatsgegarandeerde leningen heeft aangetrokken op de kapitaalmarkt.

Het garantieplafond neemt in de periode tot 2005 verder toe als gevolg van de financiering van een deel van de uitbreidingsinvesteringen en het uitvoeren van programma's (bv. fietsenstallingen) met langlopend vreemd vermogen.

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Garantie plafond	3 622 452	3 740 906	3 876 771	3 982 264	4 085 390	4 185 870	4 283 554
Uitstaand risico 1/1	3 622 452	3 740 906	3 876 771	3 982 264	4 085 390	4 185 870	4 283 554
Vervallen/te vervallen	263 499	143 582	607 207	514 074	608 320	60 616	20 360
Verlenen/te verlenen	381 903	277 000	712 700	617 200	708 800	158 300	115 100
Uitstaand risico 31/12	3 740 906	3 876 771	3 982 264	4 085 390	4 185 870	4 283 554	4 378 294

c. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.05	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2001	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

04.06 Prijsbijstelling uit het Fonds Economische Structuurversterking

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Bij regeerakkoord 1998 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor structuurversterking van Nederland. Ten behoeve van de projecten waarvoor geen reguliere prijsbijstelling en geen jaarlijkse prijsbijstelling vanuit het FES zal plaatsvinden, is binnen het totaal van de beschikbaar gestelde middelen een reservering van 2% opgenomen voor toekomstige prijsmutaties. Jaarlijks zal de onttrekking aan de reservering ten behoeve van de projecten worden vastgesteld en aan dit artikel worden onttrokken.

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

b. Wat zijn de uitgaven?

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		23 500	43 200	63 900	38 900		
Nieuwe mutaties		- 23 500	- 43 200	- 48 973	- 38 436	515	
Stand ontwerp-begroting 2001				14 927	464	515	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000				6 774	211	234	

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Overboeking naar diverse artikelen	- 23 500	- 43 200	- 48 973	- 38 436	515	
2. Extrapolatie						- 515
Totaal	- 23 500	- 43 200	- 48 973	- 38 436	515	- 515

ad 1. Deze mutatie betreft het uitdelen van de prijsbijstellingstranche 2000 aan de betreffende artikelen.

ad 2. Dit betreft de extrapolatie.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.2.

04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Het Ministerraadbesluit van 19 mei 2000 heeft er toe geleid dat V&W tot een BereikbaarheidsOffensief Randstad (BOR) komt; een pakket van maatregelen van overheid en private sector gericht op verbetering van de bereikbaarheid in de Randstad. Ten behoeve van het BOR worden bij de vier grote steden regionale mobiliteitsfondsen ingesteld, waarvoor door de Rijksoverheid een bedrag van maximaal f 1 mld beschikbaar is gesteld naast een bedrag gelijk aan de opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegennet in de periode 2002–2010.

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

b. Wat zijn de uitgaven?

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.07	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Nieuwe mutaties			358 750	404 875	399 750	92 250	
Stand ontwerp-begroting 2001			358 750	404 875	399 750	92 250	92 250
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			162 794	183 724	181 399	41 861	41 861

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Rijksbijdrage		350 000	350 000	300 000		
2. Terugsluis opbrengsten			45 000	90 000	90 000	
3. Prijsbijstelling		8 750	9 875	9 750	2 250	
Totaal		358 750	404 875	399 750	92 250	

- ad 1. Dit betreft de eenmalige Rijksbijdrage van maximaal f 1 mld in de regionale mobiliteitsfondsen.
- ad 2. Dit betreft het terugsluizen van een bedrag gelijk aan de opbrengsten van de spitsheffing op het hoofdwegennet naar de regionale mobiliteitsfondsen.
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.07.01 Rijksbijdrage			358 750			358 750	62 C	12.12
04.07.02 Terugsluis opbrengsten							62 C	12.12
Totaal			358 750			358 750		

2. Ontvangsten

01.01 Rijkswegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit ontvangstartikel worden de bijdragen geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van Rijkswegen.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- bijdragen van derden in de kosten van projecten voor aan te leggen en te verbeteren wegen en oeververbindingen;
- bijdragen van derden in verband met de kosten van onderhoud, inclusief de jaarlijkse onderhoudsbijdragen ten behoeve van de privaat gefinancierde tunnels de Noord en de Wijkertunnel, respectievelijk f 3,5 mln en f 4,5 mln;
- ontvangsten die betrekking hebben op vergoedingen in verband met schade aan het wegmeubilair en door aannemers teruggestorte bedragen en verkoop van niet meer benodigde stukken grond (zogenaamde overhoeken);
- bijdragen van derden als vergoeding voor werkzaamheden die door Verkeer en Waterstaat voor derden worden verricht.

c. Welke producten worden gerealiseerd?

In NLG 1000	2001	2002	2003	2004
Rw31 Leeuwarden–Drachten			22 500	5 400
Rw30 Postweg (omlegging Ede)		7 500	12 500	
Rw50 Kampen–Emmeloord	23 000			
Rw2 Holendrecht–Oudenrijn		30 000	80 000	115 000
Rw5 Verlengde Westrandweg	15 000	15 000		
Rw50 Eindhoven–Oss		4 000		
Rw73 Venlo–Maasbracht	30 000	49 000		
Diverse (w.o. Centrico)	3 000	2 500		
Totaal ontvangsten Aanleg	71 000	108 000	115 000	120 400
Totaal ontvangsten Onderhoud	40 417	35 332	38 932	36 591
Totaal ontvangsten IF 01.01	111 417	143 332	153 932	156 991

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		87 365	68 617	68 332	77 932	43 991	
1e suppl. wet 2000		72 264	50 800	45 000	– 4 000	– 2000	
Nieuwe mutaties			– 8 000	30 000	80 000	115 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	118 319	159 629	111 417	143 332	153 932	156 991	50 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	53 691	72 436	50 559	65 041	69 851	71 239	22 689

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Actualisering ontvangsten/uitgaven		– 8 000	30 000	80 000	115 000	
2. Extrapolatie						– 106 991
Totaal		– 8 000	30 000	80 000	115 000	– 106 991

ad 1. Betreft gelijktijdige bijstelling van ontvangsten en uitgaven. De bijdrage van de provincie Drenthe voor de RW 37 (f 8 mln) is in 1999 versneld ontvangen. De financiële bijdragen voor de RW 2 van de regio (f 100 mln) en VROM (f125 mln) zijn in de periode 2001 t/m 2003 in de begroting verwerkt.

ad 2. Betreft extrapolatie.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68C en 12.12.

01.02 Railwegen

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit ontvangstartikel worden de bijdragen geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van Railwegen.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Op dit artikel worden de volgende ontvangsten geraamd:

- bijdrage van de Europese Unie in het project Hanzelijn;
- bijdrage van de decentrale overheden in het project Liempde-Eindhoven;
- bijdrage van de Europese Unie in het project Corridor Amsterdam-Utrecht (CAU).

c. *Welke ontvangsten zijn er?*

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		2 204					
Nieuwe mutaties		17 500		17 500		36 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	26 307	19 704		17 500		36 000	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	11 938	8 941		7 941		16 336	

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Bijdrage decentrale overheden		17 500	17 500			
2. Bijdrage EU					36 000	
Totaal		17 500	17 500		36 000	

ad 1. Betreft de bijdrage van de decentrale overheden in de meerkosten van het aanleggen van de spoorverdubbeling in een verdiepte ligging van het project Liempde-Eindhoven.

ad 2. Betreft de verwachte bijdrage van de Europese Unie over de periode 2001–2004 in het project Corridor Amsterdam–Utrecht (CAU).

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.2.

02.01 Waterkeren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met de kerntaak waterkeren.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- bijdrage van de Gemeente Rotterdam vastgelegd in een overeenkomst ten behoeve van een jaarlijkse bijdrage voor de zandsuppletie van het strand van Hoek van Holland;
- kleine bijdrage van derden voor diverse kleine werkzaamheden die worden meegenomen bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden;
- inkomsten uit de verkoop van Leidraden (handleidingen voor de aanleg van waterkeringen) en andere handboeken die door Verkeer en Waterstaat worden ontwikkeld;
- inkomsten die betrekking hebben op de afspraak met de Unie van Waterschappen dat waterkerende waterschappen een bijdrage leveren in de kosten van onderzoeken die dienen ter onderbouwing van Leidraden voor beheer en onderhoud van waterkeringen;
- de bijdrage van de Europese Commissie voor «Ruimte voor de Rivier» projecten die het INTERREG Rijn-Maas Activiteiten (IRMA) programma vormen.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		49 670	44 670	670	670	670	
Nieuwe mutaties					27 000	25 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	3 400	49 670	44 670	27 670	670	25 670	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 543	22 539	20 270	12 556	304	11 649	

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Actualisering ontvangsten/uitgaven			27 000			
2. Aanpassing IRMA ontvangsten					25 000	
3. Extrapolatie						- 25 670
Totaal			27 000		25 000	- 25 670

- ad 1. Betreft gelijktijdige ophoging van uitgaven en ontvangsten als gevolg van een actualisering van de bijdragen van derden (waterschappen, gemeenten, provincies en de EU). Zie ook het uitgavenartikel 02.01.
- ad 2. In totaal kan op basis van thans lopende IRMA-projecten maximaal f 145 mln aan ontvangsten worden gerealiseerd. Conform EU-regelgeving vindt eindafrekening in 2004 plaats. De ontvangstenraming voor IRMA-projecten tot 2004 wordt met f 25 mln opwaarts bijgesteld tot 145 mln. Gelijktijdig worden ook de uitgaven met f 25 mln verhoogd.
- ad 3. De eindafrekening van IRMA-projecten vindt in 2004 plaats.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.72.

02.02 Waterbeheren en vaarwegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met waterbeheren en vaarwegen.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- Te verwachten bijdragen van derden in de kosten van studies aan projecten en in uitvoering te nemen of zijnde (vaarwegen)projecten, bijvoorbeeld de verdieping van de Westerschelde en de aanleg van een oeververbinding over het Veluwemeer nabij Harderwijk.
- Inkomsten die betrekking hebben op de doorberekening van kosten als gevolg van door derden veroorzaakte ongevallen/calamiteiten op zee en langs de kust. Het betreft onder andere olielozingen door schepen, gezonken en gestrande schepen en verlies van gevaarlijke lading.
- Ontvangsten van de Nederlandse Gasunie. De instandhouding van de kwelders voor de Fries Groningse kust wordt bemoeilijkt door de bodemdaling als gevolg van aardgaswinning. Om de bodemdalings-effecten te compenseren worden extra werken uitgevoerd. De uitgaven die daaruit voortvloeien worden vergoed door de Nederlandse Gasunie.
- Bijdragen van derden in de sanering van de waterbodems. Eventuele schadevergoedingen als gevolg van verhaalacties op het terrein van de waterbodemsanering. Vanaf 1999 komen ontvangsten binnen die zijn verbonden aan de heffingen voor door derden in het bergingsdepot IJsseloog te storten specie.
- Inkomsten als gevolg van de verkoop van Waterstaatkundige Informatie Systeem-producten (waterstaatkundige kaarten), rapportages en bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.
- Ontvangsten die samenhangen met heffingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO), voor de lozingen van zuurstofbindende en andere stoffen in oppervlaktewateren beheer van het Rijk. De tarieven voor de heffing op de lozing van deze stoffen zijn vastgelegd in artikel 19a van de WVO. Op grond

van artikel 23 van de WVO zijn deze ontvangsten bestemd voor de bestrijding van verontreiniging van de oppervlaktewateren en voor het doen van uitkeringen in de kosten van maatregelen tot het tegengaan van verontreiniging van oppervlaktewateren die in het beheer zijn van het Rijk.

c. Welke producten worden gerealiseerd?

Geraamde aantallen (x 1000 i.e.) en opbrengsten (in NLG 1000) voor de WVO in 2001

	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	1 000	f 35	35 000
Bedrijven en communaal ongezuiverd	560	f 70	39 200
Totaal			74 200

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		177 427	148 279	144 754	144 754	144 754	
1e suppl. wet 2000		15 528	14 975	– 9 500	9 250		
Stand ontwerp-begroting 2001	190 452	192 955	163 254	135 254	154 004	144 754	34 512
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	86 423	87 559	74 081	61 376	69 884	65 687	15 661

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.32.

MEGAPROJECTEN

03.01 Westerscheldetunnel

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten die samenhangen met de Westerscheldetunnel verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het betreft een terugbetaling door de NV Westerscheldetunnel van door Verkeer en Waterstaat voorgefinancierde uitgaven. Het betreft de verwerking van de grondaankopen door de directie Zeeland. Deze zullen echter naar verwachting in 2000 verrekend worden. Voor de dividend-opbrengst wordt verwezen naar de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ontvangstenartikel 01.16.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Nieuwe mutaties		14 957					
Stand ontwerp-begroting 2001	43	14 957					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	20	6 787					

Toelichting nieuwe mutaties

De mutatie betreft het bedrag dat onderdeel uit maakt van het voordelig saldo 1999 van het infrastructuurfonds 1999, betreffende de grond-verkopen die in 1999 niet zijn gerealiseerd.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.1.

03.02 Betuweroute

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Betuweroute en overige bijdragen verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 300 mln ontvangsten van de Europese Unie.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		50 000	45 000	50 000	27 000	9 000	
Nieuwe mutaties		- 11 500	- 13 000	5 000	17 000	6 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	31 923	38 500	32 000	55 000	44 000	15 000	20 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	14 486	17 471	14 521	24 958	19 966	6 807	9 076

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Actualisering ontvangsten EU	- 11 500	- 13 000	5 000	17 000	6 000	
2. Extrapolatie						5 000
Totaal	- 11 500	- 13 000	5 000	17 000	6 000	5 000

ad. 1 De nieuwe mutatie betreft de actualisatie van de raming van de ontvangsten van de Europese Unie.

ad 2. Dit betreft een toename in de bijdragen van derden met f 5 mln.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 68G en 12.2.

03.03 Hogesnelheidslijn

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Hogesnelheidslijn-Zuid en verrekeningen met RIB verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Van de Europese Unie worden voor het project HSL-Zuid bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 390 mln ontvangsten van de Europese Unie.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		21 300	21 000	21 000	21 000	19 000	
Nieuwe mutaties		12 000	12 000	12 000	12 000	11 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	43 362	33 300	33 000	33 000	33 000	30 000	29 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	19 677	15 111	14 975	14 975	14 975	13 613	13 160

De nieuwe mutatie betreft de actualisatie van de raming van de ontvangsten van de Europese Unie.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68G en 12.2.

03.04 Deltaplan grote rivieren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met het Deltaplan Grote Rivieren.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Voor de bescherming van Noordwest-Overijssel tegen overstroming door opwaaiing van het IJsselmeer is gekozen voor de bouw van een balgstuw als keersluis. Dit is een alternatief voor dijkversterkingen langs de achter deze keersluis gelegen wateren. Het waterschap Groot Salland is verantwoordelijk voor de versterking aan de dijken, of in dit geval de aanleg van de alternatieve keersluis. Bij het ontwikkelen en uitwerken van alternatieven, alsmede bij de uitwerking van het ontwerp is de expertise van Rijkswaterstaat ingeschakeld. Daarnaast is overeengekomen dat Rijkswaterstaat de bouw begeleidt en het comptabel beheer voert. Hiervoor is in 1996 een bestuursovereenkomst tussen de Rijkswaterstaat en het waterschap Groot Salland gesloten.

Vanwege vertraging in de acceptatie in een onderdeel van het ontwerp, wordt de oplevering eerst voorzien voor het stormseizoen 2000/2001. De uitgaven die Rijkswaterstaat namens het waterschap doet, worden geheel gecompenseerd en onder de ontvangsten verantwoord.

Vanaf 1999 is Rijkswaterstaat ook ingeschakeld door het Hoogheemraadschap Alm en Biesbosch en het polderdistrict Groot Maas en Waal bij de realisatie van een keermiddel in de Afgedamde Maas. Dit past in een aantal werken dat in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren worden uitgevoerd. Ook deze uitgaven geheel gecompenseerd en onder de ontvangsten verantwoord.

In de halfjaarlijkse rapportage die in het kader van Controle Grote Projecten naar de Kamer wordt gestuurd (zie uitgavenartikel 03.04), wordt ook over deze projecten informatie gegeven.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		28 606	4 171				
1e suppl. wet 2000		68 410					
Stand ontwerp-begroting 2001	8 949	97 016	4 171				
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 061	44 024	1 893				

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 62C en 12.72.

04 ALGEMENE ONTVANGSTEN

04.01 Voordelig saldo van de afgesloten rekeningen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel wordt het voordelig saldo van het Infrastructuurfonds verantwoord.

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

b. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2001			mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 08 en 12.12.

04.04 Overige ontvangsten

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Ten gunste van dit artikel komen de ontvangsten, welke niet onder de andere ontvangstenartikelen van het Infrastructuurfonds vallen.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Dit betreft ontvangsten uit de structuurfondsen van de Europese Unie voor projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

Omdat momenteel niet geheel duidelijk is wanneer deze middelen in het Infrastructuurfonds worden ontvangen zijn deze ontvangsten voorlopig op dit artikel geraamd. Zodra hier meer zekerheid over is, zal dit verwerkt worden op de ontvangstenartikelen van de beleidsterreinen waarop deze bijdragen betrekking hebben.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			108 000	167 000	33 000		
Stand ontwerp-begroting 2001			108 000	167 000	33 000		
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			49 008	75 781	14 975		

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 68G en 12.9.

**05 BIJDAGEN TEN LASTE VAN ANDERE
BEGROTINGEN VAN HET RIJK**

**05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en
Waterstaat**

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Deze bijdragen zijn in de begroting van Verkeer en Waterstaat zichtbaar op het artikel 01.14 «Bijdragen aan het Infrastructuurfonds».

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

b. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		7 331 661	7 773 731	7 873 784	7 926 289	8 129 014	
1e suppl. wet 2000		- 48 551	- 146 150	- 43 760	- 50 410	- 55 410	
Nieuwe mutaties		- 191 747	- 58 337	- 218 967	- 123 642	131 480	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 071 555	7 091 363	7 569 244	7 611 057	7 752 237	7 942 124	8 252 677
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 208 932	3 217 920	3 434 773	3 453 747	3 517 812	3 603 979	3 744 902

Toelichting nieuwe mutaties

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Overboeking van IF voor capaciteitsmanagement		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	
2. Loonbijstelling	38 053	38 048	37 311	35 026	34 476	
3. Overboeking van IF voor buitenlandactiviteiten	- 4 400	- 4 400	- 4 400	- 4 400	- 4 400	
4. Aankoop aandelen Westerscheldetunnel	- 30 528	134 513	- 41 022	14 310		
5. BOR	21 000					
6. FES-bruggetje	- 350 000	- 350 000	- 350 000	- 350 000	- 350 000	
7. Prijsbijstelling voor het Infrafonds	130 778	126 502	141 644	147 422	154 444	
8. Subsidie waterbodemsanering	1 000	3 000	3 500			
9. Verwerking baggerspecie						
10. Project industriële tunnelbouw	2 350			40 000	40 000	
11. Extrapolatie						310 553
Totaal		- 191 747	- 58 337	- 123 642	- 131 480	310 553

ad 1. Dit betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.02 railwegen ten gunste van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) artikel 03.19 inzake capaciteitsmanagement.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000

ad 3. Dit betreft een overboeking van het Infrastructuurfonds uit de artikelen 02.01 waterkeren en 02.02 waterbeheren en vaarwegen voor buitenlandactiviteiten op artikel 02.20 HXII. In het kader van de transparantie, inzichtelijkheid en de mogelijkheden om optimaal te kunnen prioriteren is er voor gekozen de reeds bestaande activiteiten op artikel 02.20 HXII onder te brengen.

ad 4. Als gevolg van de actuele stand van de uitvoering en de doorwerking van de onderuitputting van 1999 bij 2e suppletore wet 1999, is de aandelenstorting van de NV Westerscheldetunnel aangepast.

ad 5. In het kader van het BOR worden deze gelden aan het infrastructuurfonds toegevoegd.

- ad 6. Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.
- ad 7. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000 voor het infrastructuurfonds
- ad 8. Dit betreft een subsidie van het ministerie van VROM voor sanering waterbodems.
- ad 9. Voor uitvoering van de motie Herrebrugh c.s. over verwerking van vervuilde baggerspecie stelt het kabinet gedurende een proefperiode van 4 jaar extra middelen beschikbaar.
- ad 10. Het betreft een bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken in de kosten voor de ontwikkeling van een nieuwe bouwmethode met de Industriële Tunnelbouw Methode (ITM).
- ad 11. Conform de extrapolatie regel van 2,8 % plus 2,0 % SVV-groei op onderhoud rail nemen de ontvangsten in 2005 toe.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 08 en 12.12.

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Dit artikel bevat incidentele bijdragen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de uitvoering van projecten.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Met ingang van 1992 levert VROM structureel een jaarlijkse bijdrage voor geluidsanering bij reconstructies van rijkswegen. Voordien werden de kosten van de uitvoering van geluidsaneringsprojecten aan VROM doorberekend.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000					500		
Stand ontwerp-begroting 2001					500		
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000					227		

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel wordt de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

In onderstaande tabel wordt de bijdrage uit het FES uitgesplitst naar de verschillende categorieën van projecten.

Bedragen in NLG mln	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Betuweroute	1 072	1 098	1 178	1 029	720	398
HSL-Zuid	664	1 060	896	1 168	761	724
SWAB/TIB	415					
Bodemsanering	27	27	39			
Investeringsimpuls	632	54			330	
Impuls f 1,9 mld	285	250	220	276	305	185
12 miljard impuls	683	756	913	329	- 1 034	- 305
lening HSL met wegen	119		- 119			
Hubertustunnel	10	15	25	10		
BOR		544	727	1 564	1 489	1 307
FES-bruggetje	350	350	350	350	350	350
Prijscompensatie 2000-	74	63	53	74	68	60
Totaal	4 330	4 217	4 282	4 800	2 989	2 719

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 516 600	2 923 500	2 295 200	2 464 000	1 438 900	
1e suppl. wet 2000		390 500	336 000	857 184	348 000	- 467 000	
Nieuwe mutaties		422 802	957 238	1 130 000	1 987 975	2 016 750	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 755 616	4 329 902	4 216 738	4 282 384	4 799 975	2 988 650	2 718 675
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 250 444	1 964 824	1 913 472	1 943 261	2 178 134	1 356 190	1 233 681

Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling FES	72 802	63 238	53 000	73 975	67 750	
2. BOR		544 000	727 000	1 564 000	1 489 000	
3. FES-bruggetje	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	
4. Hubertustunnel					10 000	
5. Definitieve contracten onderbouw HSL					100 000	
6. Extrapolatie						- 269 975
Totaal	422 802	957 238	1 130 000	1 987 975	2 016 750	- 269 975

- ad 1 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000 uit het FES
- ad 2. Dit betreft de financiering uit het FES voor het investeringspakket van V&W, waartoe met de beleidsnotitie BOR van 19 mei 2000 toe is besloten. Deze reeks maakt onderdeel uit van de totale FES-bijdrage van f 8,981 mld.
- ad 3. Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor neemt de FES-bijdrage toe.
- ad 4. Dit betreft de bijdrage FES in de hubertustunnel.
- ad 5. Het betreft een toevoeging van middelen benodigd voor het kunnen afsluiten van de definitieve contracten voor de onderbouw. De middelen zijn vooralsnog afkomstig uit de ruimte voor categorie 1a-projecten.
- ad 6. Dit betreft de afloop in de FES-gerelateerde uitgaven conform het programma van onder andere de Betuweroute en de HSL.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

D. BIJLAGEN	blz.
Bijlage 1 Projectoverzichten	148
1. Verkenningenprogramma	148
2. Planstudieprogramma Rijkswegen	150
3. Realisatieprogramma Rijkswegen	152
4. Planstudieprogramma Waterbeheer en Vaarwegen	154
5. Realisatieprogramma Waterbeheer en Vaarwegen	155
6. Planstudieprogramma Railwegen	157
7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer	158
8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn	160
9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn	161
10. Planstudieprogramma Railwegen	162
11. Realisatieprogramma Railwegen	163
12. Planstudieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	164
13. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	165
14. Realisatieprogramma Betuweroute	166
15. Planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	167
16. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	169
17. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig	172
Bijlage 2 Economische en Functionele classificatie	173

Bijlage 1 Projectenoverzicht

1. Verkenningenprogramma

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoorde-lijk	Gereed
Achterlandverbindingen					
Goederenroute Rotterdam-Noord Nederland	capaciteitstekort	Rail goederen		V&W	2001
Goederenroutes Zuid-Nederland	capaciteitstekort	Rail goederen		V&W	2001
Interregionaal					
A'dam-Harlingen (incl. sluizen Kornwerderzand)	vaarwegafmeting en schutcapaciteit	HWV	SVVII	V&W	2001
Zuiderzeelijn	structuurversterking	OV	SNN	V&W	2000
Groningen, Friesland, Drente					
Leeuwarden	verkenning nieuwe stijl			V&W	2000
Zwolle-Meppel	verkenning nieuwe stijl			V&W	2001
Ontsluiting Goutum (Leeuwarden)	ontsluiting	OV/OWN	VINEXACT	gemeente	2001
Ontsluiting Delftlanden/Rietlanden (Emmen)	ontsluiting	OWN	VINEXACT	gemeente	2000
Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer-Groningen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	R/PVVP	provincie	2001
Overijssel, Gelderland					
Vaarwegen Oost-Nederland (IJssel, Twenthekanaal	onvoldoende kwaliteit	HWV	SVVII	V&W	1999
Multimodaal terminal Valburg (Rijksbijdrage)	ontsluiting regio		Cie. v. Duuren	V&W	2000
Nijmegen-Roermond	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2001
Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer KAN	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP	KAN	2000
Almelo-Zuid	verkeersonveiligheid/ leefbaarheid	OWN	RVVP	gemeente	2000
Utrecht/Flevoland					
Randstadspoor 2e fase	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
– Breukelen-Driebergen-Ede					
Utrecht-Eemnes	verkenning nieuwe stijl		bestuurlijk overleg	provincie	
Utrecht-Hoevelaken	verkenning nieuwe stijl		bestuurlijk overleg	provincie	
Transferia Regio Utrecht (fase 2)	onvoldoende kwaliteit	OWN	SVV	BRU/Prov.	2001
Westelijke invalsroute Utrecht	ontsluiting	OWN	ISP	BRU	2000
OV-Leidsche Rijn-Maarssen	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	BRU	2000
Fietsverbinding Leidsche Rijn	onvoldoende kwaliteit	OWN/Fiets	VINEX	BRU	2002
Almere Poort	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	gemeente	2000
Noord-Holland					
De Zaan	potentiële hoofdvaarweg	HWV	SVVII	Provincie	2000
Regionet	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* corridor Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2001
* corridor Zaanlijn, incl. rail/waterkruising Nauernasche Vaart	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2001
* rail/waterkruising Vecht bij Weesp	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV/VW	TTP	V&W	2001
* Wormerveer inhaalgelegenheid	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
* Uitgeest vierde perronfase	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
* Corridor agglo Amsterdam-Waterland	vervoersketen	OV		ROA	2002
* corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (CASH)	onvoldoende kwaliteit OV	OV		ROA	2000
Oostelijk Havengebied (Java/KNSM-eiland)	aansluiting woonkern	OV		ROA	2000
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel c	onvoldoende kwaliteit	OV/OWN	VINEX	provincie	2001

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoorde-lijk	Gereed
Hilversum, Buitencircuit	verkeersonveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	OWN	RVVP	gemeente	2000
Schiphol, Beech Avenue	ontsluiting	OWN	PKB SPL	ROA	2000
Broekpolder	ontsluiting	OV	VINEXACT	provincie	2000
Zuid-Holland					
Hartelkanaal	nauwe passage en doorvaarthoogte	HTA	ROM-Rijnmond	V&W/R'dam	2000
Hoek van Holland strandlijn	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
Schiedam-Rotterdam en aansl. OW-metro	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2001
Rijswijk-Schiedam, incl. spoorcorridor	onvoldoende kwaliteit leefmilieu	OV		V&W	2000
Delft	upgrading/uitbreiding OV-netwerk	OV	RVVP	SRR	
Trampluss (streefbeeld 2010)					
Verlenging Trampluss naar Maasoevers/Vlaardingen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	VINEXACT	SRR	2001
Ontsluiting Noordrand II	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2001
Busontsluiting Noordrand II/III richting R'dam Alexander	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2000
HOV Rotterdam – Drechtsteden	bereikbaarheid	OV	RVVP	SRR	2003
N209 (A13 – Bleiswijk)	onvoldoende kwaliteit	OWN	RVVP	SRR	2001
OV-structuur Drechtsteden				Stuurgr. Vinex Drechtsteden	
Wateringse Veld (aggloniet)	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP		2001
Fietsbruggen Leidschenveen	ontsluiting bouwlokatie	OV	VINEX	Haaglanden	2000
	ontsluiting nieuwe woonkern	fiets	VINEXACT	Haaglanden	2000
Brabant, Zeeland, Limburg					
Burgemeester Deelenkanaal Oss	capaciteittekort, uitbouwen vervoerstroombereikbaarheid	HVW	Ruitstudie	Oss	2000
Railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek	veiligheid	Rail goederen		V&W	2001
HOV Breda – Oosterhout	onvoldoende kwaliteit	OV		gemeente	2001
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven	ontsluiting	OWN	HWN	SRE	2001
Breda, Westtangent	ontsluiting	OWN		gemeente	2000
Breda, bereikbaarheid NSP	capaciteitstekort, onv. kwaliteit	OV/OWN		gemeente	2000
Tilburg, Noordwest-tangent	ontsluiting nieuwe woonkern	OWN		gemeente	2000
Den Bosch-Veghel (N266)	bereikbaarheid/veiligheid	OWN		provincie	2001
Helmond, Westtangent	ontsluiting	OWN	VINEX	SRE	2000
Scheldeterrein Vlissingen				gem./prov. 2001	
Maastricht, Maaskruisend verkeer	ontsluiting	OV	VINEXACT	gemeente	2000
	ontsluiting	OWN			
Overig					
Opstelreinen	capaciteitstekort	OV		V&W	2000
Verhoging rijnsnelheid bestaand net	onvoldoende kwaliteit ov	OV	SVVII	V&W	2000
Schiphol, Aalsmeer, RCS Hoofddorp	ontsluiting	Intermodaal	TIB	V&W	2000
Ondergrondse Stedelijke distributie	bereikbaarheid binnensteden	Intermodaal	motie	V&W	2000
Overdracht spooraansluitingen	toegankelijkheid spoornet	Rail goederen		V&W	2001

2. Planstudie-programma Rijkswegen (art.ond. 01.01.01) prijspeil 2000

Project	Kosten-uitvoering		IJKpunt		Planning						Uitvoeringsperiode	
	min	max			1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later
CATEGORIE 1:												
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen												
Artikelonderdeel IF 01.01.01												
A2 Rondweg Den Bosch (Empel – Vught) ¹		596					tb		pr			2005–2009
A2 Tangenten Eindhoven ¹		1 094					tb		pr			2005–2010
A15 Benelux – Vaanplein ¹		1 039		tn			tb		pr			na 2005
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1		244						tb	pr			2003–2007
N61 Hoek – Schoondijke		210		tn			tb		pr			na 2005
N50 Brug Ramspol		83		sn			tn	tb	pr			na 2005
Rw7 Rondweg Sneek		142					tb		pr			2005–2009
A12 Utrecht – Duitse grens (benutting), inclusief aansluiting Veenendaal ^{1 2 6}		623		tn			tb	pr				2002–2004
A50 Ewijk – Valburg – Grijsdord		513						tn		tb	pr	na 2005
A1/A6/A9 CRAAG benutting, in samenhang met Benutting A9												
Badhoevedorp-Velsen ^{3 6}		696		tn			tb	pr				2000–2005
A9 Badhoevedorp-Velsen Benutting; in samenhang met A1 CRAAG benutting ^{6 7}								pr				2000–2005
A74 Venlo in samenhang met A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond ⁴				tn			tb					2003–2007
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)					tn			tb				na 2005
N9 Koedijk – de Stolpen		56						tb	pr			2003–2006
A2 Oudenrijn – Deil ^{1 6 9}		513	sn					tn	tb		pr	na 2005
A12 Den Haag (benutting) ^{6 7}		410						pr				2003–2007
A12 Utrecht West (benutting) ^{6 7}		205						pr				na 2005
A1/A6 Brug Muiden ⁶		123						pr				2003–2004
A4/A9 knp Badhoevedorp ^{6 7}		205						pr				2003–2005
Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen												
Artikelonderdeel IF 01.01.02												
A2 Holendrecht Oudenrijn (CAU) ^{1 5 6}		1 599				pr						2002–2010
A2 Everdingen – Deil/Zaltbommel – Empel ¹		775				tb		pr				2005–2010
A4 Burgervveen – Leiden ¹		1 332					tb*10)	pr				2002–2009
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren		124						pr				2005
A73 Venlo – Maasbracht, incl. omleiding Haalen, in samenhang met de A74, N68 en de Oosttangent Roermond ⁴		1 581						pr				2003–2007
N11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven		135				pr						na 2005
N35 Zwolle–Almelo in combinatie met N34		390						pr				na 2005
A59 Rosmalen–Geffen		249					pr					na 2005
N57 Veersedam–Middelburg		289										na 2005
Totaal categorie 1		13 226										

Project	Kosten- uitvoering		IJkpunt	Planning							Uitvoerings- periode	
Omschrijving	min	max		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later	
CATEGORIE 2: Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen												
Artikelonderdeel 01.01.01												
A1/A6/A9 CRAAG ¹	1 299	3 180			tn	tb			pr			na 2010
A12 Utrecht-Veenendaal ¹	478	961			tn		tb		pr			na 2010
A12 Veenendaal-Ede ¹	364	572				tn		tb		pr		na 2010
A12 Ede-Duitse grens ¹	481	1 082				tn		tb		pr		na 2010
A 2/76 Urmond – Kerens- heide – Hoensbroek ¹	322	572			tn	tb		pr				na 2010
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	632	2 108									tb	na 2010
A1 Eemnes – Barneveld ¹	118	649		sn				tn		tb		na 2010
A1 Barneveld – Deventer ¹	233	720		sn				tn		tb		na 2010
A1 Deventer – Hengelo ¹	113	255		sn				tn		tb		na 2010
A2 Holendrecht – Ouden- rijn ¹	48	684		sn					tn		tb	na 2010
A2 Oudenrijn-Deil ^{1 6}	0	928		sn			tn	tb		pr		na 2010
A2 Den Bosch – Eindhoven ¹	112	322		sn					tn		tb	na 2010
A2 Leenderheide – Budel ¹	36	287		sn					tn		tb	na 2010
A2 Grathem – Urmond ¹	506	733		sn					tn		tb	na 2010
A4 De Hoek – Prins Clausplein ¹	272	1 452		sn			tn		tb		pr	na 2010
Totaal categorie 2	5 014	14 505										
CATEGORIE 3a												
A10 Coentunnel (tol) ^{6 8 11}												
A5 Westrandweg (tol) ^{6 8 11}												
A9 Badhoevedorp- Holendrecht (betaal- stroken) ^{6 8}												
A6/A9 (tol) (tunnel) ^{6 8}												
A4 Delft-Schiedam (tol) ^{6 8}												
A15 Benelux-Vaanplein (betaalstroken) ^{6 8}												
A13/A16 Rotterdam (tol) ^{6 8}												
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (tol) ^{6 8}												
A4 De Hoek-Clausplein (betaalstroken) ^{6 8}												
A2 Passage Maastricht												

¹ Project in het kader van «Samenwerken aan Bereikbaarheid»

² Benutting A12 Utrecht-Duitse grens is onderdeel van de categorie 2 studies A12 Utrecht-Veenendaal, Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens

³ Benutting A1/A6/A9 CRAAG is onderdeel van de categorie 2 studie A1/A6/A9 CRAAG

⁴ In het bedrag van 1581 Mf (prijsspeil 2000) voor A73, A74, N68 en oosttangent Roermond is inbegrepen de bijdrage van de regio ad 104 miljoen inbegrepen.

⁵ Het bedrag van 1599 Mf betreft het V&W-deel 1374 (prijsspeil 2000) alsook de VROM en regio bijdragen (225 miljoen in 2002 t/m 2004 op prijspeil 1997)

⁶ project in het kader van «Bereikbaarheidsoffensief Randstad»

⁷ project volgt geen Tracéwetprocedure

⁸ voor de tol- en betaalstrookinitiatieven; in het kader van BOR is een rijksbijdrage van in totaal 2701 (PU+DUU) mln, prijspeil 2000 gereserveerd

⁹ is onderdeel van planstudieproject A2 Oudenrijn-Deil, categorie 2

¹⁰ betreft ingetrokken deel van het tb bij Leiden en Leiderdorp.

¹¹ Deze projecten worden in combinatie met de N 200 Halfweg gezien.

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uobeschikking/uitvoeringsopdracht

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (IF 01.01.02) prijspeil 2000

Project		kosten in Mf;									Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Weg	Omschrijving	Totaal	t/m'99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later		
Stadsgewest Amsterdam												
2	Aansluiting Meibergdreef ^{1 2}	70	10	51	9						2000	2000
5	Verlengde Westrandweg	622	56	150	100	168	108	40			2003	2003
Stadsgewest Rotterdam												
4	2e Beneluxtunnel, incl. aansl.wegen ^{1 2} asw 2x2 wordt asw 2x2+2x2 en aanpas- sing B.ster	778	422	163	168	26					2002	2002
15	Aansluiting Vondelingenplaat	165		5	41	36	41	42			2004	
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtun- nel en 3 aansluitingen) ^{1 2}	1 316	295	208	224	247	244	98			2004	2004
15	Vaanplein (rw 29)–Ridderster(rw 16) Breiwerken/parallelbanen/2fly-overs ^{1 2}	304	298	6							1998	1998
16	Ridderkerk – Hendrik Ido Ambacht ^{1 2}	50	30	18	2						2000	2000
20	Giessenplein; reconstructie ²	64	22	26	7	9					2002	2002
29	Rotterdam (rw 15)–Heinenoord asw 2x2 wordt asw 2x3, incl. aanleg langzaamver- keerstunnel ²	264	256	8							1999	1999
Stadsgewest Den Haag												
4	Leiden (rw11 oost) – Pr.Clausplein (rw12) asw 2x2 wordt 2x3 ^{1 2}	260	260								1998	1998
11	Leiden(rw 4)–Alphen a.d. Rijn; Aanleg aw 2x1, incl. Alphen aquaduct	331	287	27	17						1999	1999
14	Wassenaar–Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	749	145	117	109	138	167	72			2004	2004
44	Aanpassing traject Wassenaar	31	5	9	15	2					2001	2001
Stadsgewest Utrecht												
2	Knpt. Oudenrijn(rw 12)–Knpt. Everdingen (rw 27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats: asw 2x3/2 wordt 2x4/3 ¹ ²	255	145	25	48	25	12				2003	2003
12	Lunetten-Bunnik; asw 2x2 wordt 2x3 ^{1 2}	74	72	2							1999	1999
Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland												
2	Tweede brug o.d. Waal bij Zaltbommel incl. aansluitende wegen: Aanleg asw 2x3 ¹ ²	243	234	2	8						1998	1998
15	Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr. ¹²	301	55	40	44	41	41	31	26	25	2 006	2 008
Corridor Randstad–België–Frankrijk												
4	Knpt. Badhoevedorp-aansluiting Hoofd- dorp, incl. 2e Schipholtunnel: asw 2x4 wordt 2x3+2x2 ^{1 2}	252	245	7							1999	1999
Overige Hoofdwegenet												
9	Heiloo–Alkmaar	48	5	22	21						2001	2001
9	Alkmaar–Den Helder, lokale aanpassingen	68	53	8	7						2000	2000
27	Knooppunt Eemnes–Almere, incl. 2e brug Aanleg asw 2x2	196	188	8							1999	1999
30	Rw 12 – Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	201	47	5	7	50	54	37			2004	2004
31	Leeuwarden–Drachten *3)	225	5	6	14	20	45	45	45	45	2005	
32	Wolvega noord–Heerenveen(rw 7), incl. knpt. H'veen: aw 1x2 wordt asw 2x2	167	147	21							1999	1999
37	Hoogeveen–Holsloot–Emmen (rw 34) –Duitse grens: aw 2x2 ²	295	94	35	30	30	30	40	36		2005	2005
50	Kampen–Ramspol–Emmeloord	215	23	62	75	37	7	10			2002	2004
50	Kampen–Ramspol, terugbetaling voortfinanciering	46				10	18	17				
50	Eindhoven–Oss asw 2x2 ²	675	163	63	151	150	77	72			2003	2003
58	Knooppunt De Baars ²	26	19	7							1999	1999
58	Omlegging om Etten Leur aw 2x2 wordt asw 2x2 ²	181	141	35	4						1999	1999
	Versnelde uitvoering programma 2000 ⁴			66		– 54				– 12		

Project		kosten in Mf;									Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Weg	Omschrijving	Totaal	t/m'99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later		
	Dynamisch Verkeersmanagement ²			218	169	163	225	159				
	Kleine projecten			28	14							
	Planstudieprojecten na tracèbesluit			53	77	201	367	586	1 048			
	Planstudieprojecten voor tracèbesluit			4	31	99	534	524	774			
	Totaal programma			1 506	1 393	1 398	1 971	1 773	1 929			
	Directe Uitvoeringsuitgaven			301	299	321	398	355	396			
	Aflossing tunnels			97	99	99	99	99	100			
	Totaal programma prijspeil 2000			1 905	1 791	1 817	2 469	2 226	2 425			
	Overplanning			- 174	- 163	- 165						
	Totaal programma (IF 01.01.02)			1 731	1 628	1 652	2 469	2 226	2 425			

¹ Projecten in het kader van Samenwerken aan Bereikbaarheid

² Project Trans Europese Netwerk (TEN) zoals afgegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Eur. Parlement en de Raad van 23 juli 1996

³ Realisatiebesluit nog te nemen

⁴ Versnelling in 2000 voor zover nog niet bekend op projectniveau

4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (art. ond. 02.02.01) prijspeil 2000

Project omschrijving	Kosten- uitvoering x 1 mln.	Planning								Uitvoerings- periode
		'99	'00	'01	'02	'03	04	05	later	
Tracébesluit cq. projectbesluit nog te nemen										
Waterbeheren										
Studie naar vergroting spuicapaciteit										
Afsluitdijk	p.m.	sn							uo	na 2005
Speciedepot Maasdal	82		tb				pr		uo	na 2005
Natuurontwikkeling Zuid-Hollandse Delta	pm			pb						
Haringvliet – de kier	79			pb						
Natuurontwikkeling IJsselmeer	pm			pb						
Vaarwegen										
Fries Groningse kanalen										
Vaarweg Lemmer–Delfzijl (planstudiedeel)										
excl. spoorbrug Sauwerd	243	pr		uo						2001 e.v.
– Kunstwerken										
– Verruimingen										
IJsselmeergebied										
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	21								uo	na 2005
Rijn en Rijnakken										
Waal, toekomstvisie planstudiedeel	294	pr						uo		2005 e.v.
Twenthekanaal, planstudiedeel	122						tb	uo		2005 e.v.
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal										
Lekkanaal/ 3e Kolk Beatrixsluis	163	sn		tn		tb			uo	na 2005
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis										
Zeeburg	26			tb					uo	na 2005
Zeepoort IJmond	1 248	sn		tn					uo	na 2005
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen										
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/										
Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen										
Veghel	467		tb						uo	na 2005
Wilhelminakanaal Tilburg	104		tn	tb					uo	na 2005
Maasroute, modernisering fase 2	908	tn		tb				uo		2005 e.v.
– Verruimen tot klasse Vb										
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien	p.m.	sn			tn				uo	na 2005
sn	Startnotitie/studieplan gereed									
tn	Trajectnota/projectnota gereed									
tb/pb	Tracébesluit/projectbesluit									
pr	Procedures rond									
uo	Beschikking/uitvoeringsopdracht									
up	Uitvoeringsperiode									

5. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (art. ond. IF 02.02.02) prijspeil 2000

		Kosten uitvoering x 1 mln.								Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT	
Omschrijving		Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Later
Waterbeheren												
IJsselmeergebied												
Depot IJsseloog	pu	279	275	4							2000	2000
Inrichting IJsselmonding	pu	23		9	9	5					2002	2001
Amsterdam Rijnkanaal enNoordzeekanaal												
Depot Averijhaven	pu	7	7							2000	1999	
Beneden Rivieren												
Depot Hollandsdiep	pu	166		6	6	6	49	49	50		2005	2005
Delta												
Depot Koegorspolder	pu	79			23	23	23	10			2004	nog te bepalen
Doorlaatmiddel Veerse Meer	pu	31		3	10	11	7				2003	n.v.t.
Project wateroverlast												
Uitbreiding gemaal- capaciteit IJmuiden, Nieuwegein, Gouda; realisatie	pu	97		2	10	39	46				2003	2003
Overig												
Projecten<25 mln. pu	13		3	3	2	5					n.v.t.	
Totaal PU's waterbeheren	pu	695	282	27	61	86	130	59	50			
Totaal DUU's water- beheren	du	55	1	15	12	12	10	3	2			
Sub-totaal Waterbeheren		750	283	42	73	98	140	62	52			
Vaarwegen												
Fries Groningse kanalen												
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)		159	87	34	19	19					2002	2002
IJsselmeergebied												
2e Krabbergatsluis		128	14	35	25	26	28				2003	2003
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)		29		5	5	8	11				2003	2003
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam- Lemmer		36	6	16	6	8					2002	2002
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)		49		19	18	12					2002	2001
Rijn en Rijntakken												
Waal realisatie toekomst- visie		163	123	26	9	5					2002	2002
Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel		114	15		1	12	26	36	24		2005	2005
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.		30		7	6	8	9				2003	2003
Renovatie Noord- zeesluizen IJmuiden		488	342	40	21	28	31	26			2004	2004
Renovatie Oranjesluizen		83	76	7							2000	2000

Omschrijving	Kosten uitvoering x 1 mln.									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later		
Delta											
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	344	173	64	51	26	15	12	3		2004	2004
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse kanalen											
Zuid Willemsvaart; herstart traject Veghel-Den Dungen	28	28								2001	2001
Zuid Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	110	14	7	8	12	17	28	24		2005	2005
2e sluis Lith	122	85	23	12	2					2001	2000
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen	33		10	9	7	7				2003	2003
Roosteren en Echt											
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	153	101	2	25	25					2002	2001
Overig											
Tijdelijke beleidsregeling binnenvaartaansluitingen (TBBV)	61	21	11	7	6	12	4				n.v.t
Projecten < 25 mln.	184	81	26	15	11	9	23	23			n.v.t
<i>Subtotaal vaarwegen PU's</i>	<i>2 314</i>	<i>1 166</i>	<i>332</i>	<i>237</i>	<i>215</i>	<i>165</i>	<i>129</i>	<i>74</i>			
Subtotaal vaarwegen											
DUU's	291	124	45	39	31	24	18	10			
<i>Sub-totaal vaarwegen</i>	<i>2 605</i>	<i>1 290</i>	<i>377</i>	<i>276</i>	<i>246</i>	<i>189</i>	<i>147</i>	<i>84</i>			
Totaal productuitgaven	3 009	1 448	359	298	301	295	188	124			
Totaal directe uitvoerings- uitgaven	346	125	60	51	43	34	21	12			
Totaal realisatie- programma incl. over- planning	3 355	1 573	419	349	344	329	209	136			
Overplanning			- 35	- 33	- 35						
Totaal realisatie- programma excl. overplanning		377	384	316	309	329	209	136			
Planstudie Lemmer- Delfzijl (excl. spoorbrug Sauwerd)	243			5	5	10	10	40	173		
Overige planstudie- projecten								56			
Begroting (artikel 02.02.02)			384	321	314	339	219	232			

6. Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer (art.ond. IF 01.02.01)

Project		Kosten uitvoering		IJkpunt	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later	Uitvoerings Periode
Prj.ID	Omschrijving	Min	Max									
9 525	Hanzelijn ¹	1 671	2 235	1 671	OT	TB	PR	UO				2003–2009
	Fietsenstalling Amsterdam CS ²	51	51	51						UO		na 2005
		10										
	Kleine stations ³	p/j	10	10						UO		na 2005
	Hilversum (Larenseweg)	25	25	25								
	BB21/25 KV (implementatie excl. HSL/BR) ⁴	980	980	980						UO		na 2005
	Projecten i.h.k.v. Bereikbaarheidoffensief Randstad (BOR)											
	Amsterdam Zuidas/WTC 4-sporig + keerspoeren	400					TB		UO			2004–2008
	Sporen lay out Rotterdam CS	135			TB	UO						2002–2005
	Grote Stations	341										2002–2007
	Randstadspoor (vervolg) ⁵	725										
	Regionet (o.a. spoorbruggenproblematiek)	400										
Totaal Kosten Uitvoering		4 738 ⁶										

¹ Project behorende tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996

² Project gefinancierd uit extra middelen regeerakkoord 1998

³ In de periode voor 2005 worden ook kleine stations aangelegd; deze uitgaven zijn verwerkt in budgetten als Randstadrail. Na 2005 uitgaven via een jaarlijks vast te stellen programma

⁴ Van dit project zijn de middelen die waren gereserveerd na 2010 (f 525 mln) in het kader van BOR opgenomen in de periode 2007–2009.

⁵ Het streven is dit project in een keer te beschikken met het project Vleuten – Geldermalsen incl. Randstadspoor 1e fase uit het realisatie-programma, e.e.a. afhankelijk van de nog te sluiten convenanten.

⁶ Totaal bedrag is inclusief èèn jaartranche Kleine Stations

TN Trajectnota/projectnota

TB Tracebesluit/projectbesluit

UO Uitvoeringsopdracht

PR Procedures rond

7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (art.ond.IF 01.02.02) prijspeil 2000

Project		Kosten in Mf										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later			
	Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht²												
1 020	Riekerpolder – Schiphol – Hoofddorp: 4/6/4-sporig	1 146	1 095	45	6							94/98/00	94/98/00
1 011	Rotterdam Zuid – Dordrecht: 4/6-sporig ³	827	667	20	25	31	30	20	19	15		1997/pm	1997/pm
	Rotterdam/Den Haag – Utrecht²												
2 061	Woerden – Harmelen: 4-sporig fase 2 ¹	316	5	16	40	60	60	60	40	35		2005	2 006
	Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen²												
3 012	Utrechtboog – Amsterdam Zuidoost: 4-sporig	808	14	70	90	150	145	145	70	124		Na 2005	2005/2007
3 101	Amsterdam Zuidoost – Loenen: 4-sporig	302						10	10	282		Na 2005	Na 2005
3 011	Loenen – Maarssen: 4-sporig	621	26	35	45	75	80	80	75	205		Na 2005	Na 2005
3 013	Maarssen – Utrecht CS: 4-sporig	264	3	10	35	55	45	35	30	51		Na 2005	Na 2005
3 032	Boxtel – Liempde: 4-sporig + vk. 268	247	12	7	2					1998		1998	
3 033	Liempde – Eindhoven: 4-sporig	814	394	136	81	57	32	30	24	60		2002	2002
3 035	Aanpassingen Houten Castellum	62	3	12	16	16	15					2000	2000
3 017	Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. incl. 1e fase Randstadspoor	1 113			5	35	45	100	100	828		Na 2005	Na 2005
	Amsterdam/Schiphol – Den Helder/Hoorn												
4 040	Hemboog ⁵	252	1	15	45	55	45	42	30	19		2004	2 004
4 045	Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	59		1	15	19	16	7	1			2003	
	Amsterdam/Amersfoort – Zwolle – Groningen²												
5 020	Amersfoort – Amersfoort aansl.: 4-sporig	272	256	11	5							1998	1998
	Utrecht – Arnhem – Zevenaar²												
6 010	Arnhem Westzijde	103	92	5	4	2						1998	1998
6 011	Arnhem West vrije kruising	122			1	10	15	20	20	56		Na 2005	Na 2005
6 012	Arnhem 4e perron	245			2	10	20	30	35	148		Na 2005	Na 2005
6 013	Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising	50			1	5	10	15	10	9		2005	Na 2005
	Stations en stationsaanpassingen												
+	Amsterdam CS spoor 10/15 ²	162	12	15	26	25	25	20	20	19		2004	2003
9 115	Amsterdam CS westelijke tunnel ²	57	46	8	2	1						2000	2000
9 900	Nieuwe halten (incl. OLAN)	8	3	4	1							divers	divers
	Overige lijndelen												
9 520	Flevolijn Gooiboog ²	170	2	10	35	45	30	15	15	18		2003	2002
9 540	Groningen – Leeuwarden: 2-sporig	150	145	4	1							1998	1998
9 550	Groningen – Sauwerd	110		5	26	35	15	10	10	9		2003	2003
	Overige projecten enz.												
9 910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁹	718	56	50	50	50	65	65	65	317		divers	divers
9 930	Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	42	3	10	12	12	5						
9 950	Kleine projecten ⁶	177	43	9	15	20	20	20	17	33		divers	divers
9 970	Verbetering energievoorziening 1500 V (2e tranche)	120	109	11								1999	1999
9 971	Nootdorpboog	118			10	30	30	25	10	13		2004	2003
9 972	IGO+	32		10	15	5	2					2001	2001

Project		Kosten in Mf										Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later			
	Benutting												
9 982	Stationsstallingen (kwaliteit)	43		10	10	10	10	3				divers	divers
9 981	Emplacementen (geluid) ⁴	105		5	20	20	20	20	20			divers	divers
	BB21 (ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	560	42	125	105	85	40	40	40	83			
	Vorbereidingsuitgaven Planstudie-Verkenningenprogr.												
	Diverse studies/onderzoek	18		3	3	3	3	3	3				
Totaal realisatieprogramma inclusief overplanning			3 264	667	754	923	823	815	664	2 324			
Overplanning ⁷				- 24	- 69	- 110							
Totaal realisatieprogramma exclusief overplanning				643	685	813	823	815	664	2 324			
Ruimte voor planstudieprojecten ⁸				0	0	35	85	130	190				
Begroting (= art. ond. IF 01.02.02)				643	685	848	908	945	854				

noten:

¹ Projecten in kader van SWAB/TIB

² Project behorende tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

³ Dit project bestaat uit 3 delen; R'dam Zuid – Dordrecht deel NS-R; Trajectdeel Barendrecht; en Wisselcomplex Kijfhoek.

⁴ Genoemde bedragen in 2005 zijn structureel en lopen dus ook na 2005 door

⁵ Project gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998

⁶ Het betreft de projecten: Weesp, Gooilijn, Zwolle – Enschede, Opstelsterrein Binckhorst, knelpunt Baarn, Groningen Leer, Enschede Gronau, Purmerend Overwhere (Regionet 1e fase), Holendrecht (Regionet 1e fase), Hilversum Hoge Larenseweg en de halten Nijmegen Waalsprong, Arnhem Zuid en Amersfoort Vathorst

⁷ Inclusief f 25 mln Abcoude in 2002.

⁸ Deze planstudieruimte is bedoeld voor de t.z.t. in uitvoering te nemen projecten Randstadspoor, Regionet A'dam, Grote Stations, Rails HSL (allen BOR) alsmede ter dekking van de meerkosten van de Hanzelijn die mede geschikt is voor afhandeling van goederenvervoer tussen Randstad en Noord-Nederland

⁹ Opgenomen is het programma tot en met 2010.

8. Planstudieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn prijspeil 2000

Project		Kosten in Mf	Planning										Uitvoerings- periode
Prj.ID	Omschrijving	Uitvoering	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later	
	HSL-Oost	1 000–4 000			TN	OT TB	PR						
Totaal		1 000–4 000											

In de lopende Tracé/Mer-procedure is de hoofdkeus voor benutting gemaakt.

De kosten van uitvoering zijn sterk afhankelijk van de aard van de benuttingsmaatregelen (incl. snelheidsverhoging) en de mate van inpassing.

LEGENDA:

SN Startnotitie/studieplan gereed

TN Trajectnota/projectnota gereed

OT Ontwerp tracèbesluit

TB Tracèbesluit/projectbesluit

PR Procedures rond

UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

9. Realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn prijspeil 2000

Project		Kosten in Mf									Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later		
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond. 03.03.01)												
*												
	Reguliere SVV-middelen**	4 008	1 436	533	313	621	577	398	143	- 13	2005	2005
	FES-regulier	3 572	250	681	1 087	919	1 198	- 396	72	- 239		
	FES-BOR	257					51	52	154			
	Privaat	1 952						1 074	517	361		
	EU-ontvangsten	390	183	33	33	33	33	30	29	16		
	Totaal	10 179	1 869	1 247	1 433	1 573	1 859	1 158	915	125		
Hogesnelheidslijn Oost (art. ond. 03.03.02)***												
		124	49	24	21	21	7	1	1			
Hogesnelheidslijn Zuid: rail personenvervoer (a.o. 03.03.03)												
		223		25	15	28	34	36	46	39		
Hogesnelheidslijn Zuid: hoofdwegen (a.o. 03.03.04)												
		1 317	98	105	118	150	193	162	147	344		
Snelle treinverbindingen												
	FES-middelen	35		5	10	10	10					
Begroting (= art. IF 03.03)		11 878	2 016	1 406	1 597	1 782	2 103	1 357	1 109	508		

* De totale kosten bedragen f 10 179 mln (incl. het bod aan België). De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (f 1 881 mln).

** De reguliere SVV-middelen zijn inclusief de uitgaven voor personeel en materieel. Het negatieve bedrag na 2003 heeft te maken met het tussen FES- en reguliere SVV-middelen verrekenen van het in eerste instantie uit de reguliere SVV-middelen voorgefinancierde private deel van het bod aan België van f 363 mln.

*** De uitgaven betreffen kosten die gemaakt worden voor de voorbereiding, zoals de Trace-MER.

De projecten HSL-Zuid en HSL-Oost behoren tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

10. Planstudieprogramma railwegen (goederenvervoer) (art. ond. 01.02.01) prijspeil 2000

Project	Kosten uit-voering in Mf	IJK-punt	1999	2000				2001				2002				2003				2004				2005				later	Uitvoerings-periode
Omschrijving	min.	max.	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4			
Goederenroute Eist-Deventer-Twente			272																							Na 2005			
Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	pm	pm	p.m.	SN																						p.m.			
Sloelijn, electr. + ged.verlegging	30	60	36																							2002-2004			
Roosendaal-Antwerpen	220	590	379																							2005-2010			
Aslasten III	100	150	103	SN																						2005-2010			
Totaal Kosten Uitvoering	350	800																											

* 1 besluit genomen voor uitvoering in de periode 2005-2010

Legenda

- SN startnotitie/plan
- TN Trajectnota
- OT Ontwerp tracebesluit/projectbesluit
- TB Tracébesluit/projectbesluit
- PR Procedures rond
- UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

11. Realisatieprogramma (art.ond. 01.02.02) Railwegen Goederenvervoer prijspeil 2000

Project	Kosten in Mf										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
Omschrijving												
Aslasten cluster I ¹	113	81	6	2	14	7	3				2002	2000
Aslasten cluster II	102			27	19	39	17				2003	2003
Bijdrageregeling spooraansluitingen ^{1, 2}	46	12	3	11	6	5	5	2	1		divers	divers
PAGE risico reductie	40			5	4	6	8		8	9	divers	divers
Verbindingssporen ECT	27		8	17	1						2000	
Aansluiting RSC Waalhaven ²	18		5	8	5						2000	
Kleine projecten ²	4		0	1	1	2					divers	
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	350	93	23	71	51	60	33	2	9	9		
Overplanning				- 2	- 4	- 6						
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning		93	23	69	47	53	33	2	9			
Ruimte voor planstudies						10	15	0	22			
Begroting (=art.ond. IF 01.02.02)		93	23	69	47	64	48	2	31			

¹ project in kader SWAB/TiB

² projecten gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998

12. Planstudieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (art. ond. 04.03) prijspeil 2000

Project	Kosten in Mf	tot '97	1998				1999				2000				2001				2002				2003				Later				Uitvoerings- periode
Prij.ID Omschrijving	min.	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Nijmegen/Valburg	pm																														
Totaal Kosten Uitvoering																															
legenda																															
SN Startnotitie/plan																															
PR Procedures rond																															
UO Uitvoeringsopdracht																															
UP Uitvoeringspriode																															

13. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (art. ond. 04.03) Prijspeil 2000

Kosten										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Projectomschrijving	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later		
RSC Maasvlakte	24	10	–	11	3					2000	2000
RSC Waalhaven	54	36	–	18						2000	2000
Bijdrage aan infrastructuurvoorz. R'dam	157	101	32	24						2000	2000
Regionale terminals	36	12	3	10	7	2	2			divers	divers
Verleggen Versgrenzen	7	7	0								
Vorbereidingskosten	2	2	–								
Totaal realisatieprogramma	280	168	35	63	9	2	2	–	–		
Overplanning											
Budget realisatieprogramma			35	63	9	2	2	–	–		
Budget Planstudie programma				4							
Totaal Budget 04.03			35	67	9	2	2	–	–		

14. Realisatieprogramma artikel IF 03.02 Betuweroute

Project	Kosten in Mf										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
Betuweroute (03.02)											2005	2005
*	reguliere SVV-middelen	1 551	265	19	194	185	230	343	271	44		
									2			
*	FES-middelen	6 056	2 162	1 100	1 126	1 208	448	215	03-			
*	Privaat	1 743					608	519	616			
*	Bijdrage Gelderland	17					17					
*	EU-ontvangsten	300	118	38	32	55	27	15	10	5		
Begroting (= art. IF 03.02)		9 667	2 545	1 157	1 352	1 448	1 330	1 092	694	49		

De totale kosten bedragen f 9 667 mln. De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (f 1 743 mln).

Het project behoort tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

15. Planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur (art.ond.IF 01.03.01)

Project	rijksbijdrage f miljoen ³	Ijcpunt ⁴	Planning		uitvoering						
			tot '99		2000	2001	2002	2003	2004	2005	later
Omschrijving											
Stadsregio Amsterdam (ROA)											
OV	27										na 2010
OV	60-80	11									
OV	50	12			tn	ot	tb	pr			na 2005
											2002-2002
OV	1 000-1 600	513									2003-2010
OV	30	31		tn		ot	tb	pr	uo		2002-2005
OWN	140-200	205					tb	pr	uo		2002-2005
OWN	25	13					tb	pr	uo		2003 2006
OV	38	10	tn	ot		tb	pr			uo	na 2005
Stadsregio Rotterdam (SRR)											
OV	30	0			sn	tn	ot	tb	pr		2003-2004
OV	35-81	123	8		tn	tn	ot	tb	pr	uo	2005-2007
OV	25-125	103				ot	tb	pr	uo		2002-2004
OWN	55-80	57				tb		pr	uo		2003-2006
OWN	8,5-25	8				tb	pr	uo			20 03-2006
OWN	111-186	6	ot		tb		pr	uo			2003- 2006
Haaglanden											
OV	165-210	10 en 11			ot		tb	pr	uo		2001-2009
OV	318	5 en 13			tn				uo		2005-2010
Div. SRR, Haaglanden, Prov.											
OV	1 393	1 393 ^{5 en 13}	tn	ot	tb		pr	uo			2001-2009
Stadsregio Utrecht (BRU)											
OWN	30	6		tn		ot	tb	pr	uo		2003-2007
OV	260-530	498	5 en 13		tn		ot	tb	pr	uo	2004-2008
OWN	14-28			tn		ot	tb	pr	uo		2003-2006
Overig Nederland											
OWN	15-31	15		ot		tb	pr	uo			2002-2006
OWN	175-250	6					tn	ot	tb	pr	na 2005
OV	80-120	11	sn			tn	ot	tb	pr		na 2005
OWN	15-20	6				tn	ot	tb	pr	uo	2003-2007
OV/OWN	72-194	154				tb	pr	uo			2002- 2007

Project Omschrijving	rijksbij- drage f miljoen ³	IJKpunt ⁴	Planning							uitvoering	
			tot '99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later	
Zevenhuizen, omlegging N219	OWN	14-35	10		ot	tb	uo				2002-2005
Alphen a/d Rijn-Bodegraven verbreding N207	OWN	15	6		pr	uo					2001-2004
Rijn-Gouwelijn	OV	85-435	103		ot	tb	pr		uo		2005-2010
Gouda, Zuid-Westelijke randweg	OWN	35-40	6	tb			pr	uo			2003-2007
Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)	OWN	60-90	6	sn	tn	ot	tb	pr			2003-2005
Light Rail Limburg	OV	55-60	7	tn	ot	tb	pr		uo		2005-2010
Totaal Kosten Uitvoering		4 118-6 058									

³ Weergegeven worden waar mogelijk de rijksbijdrage van de minimum en de maximum variant, naast de in de planstudie betrokken nulvariant.

⁴ Dit betreft de maximale rijksbijdrage

⁵ Extra middelen Regeerakkoord 1998

⁶ Voor diverse OWN-projecten (verkenning- en planstudie) is van het totaal bij het Regeerakkoord 1998 afgesproken budget van f 360 mln voor de periode 2003 t/m 2010 nog een bedrag van f 253 mln beschikbaar

⁷ Voor een drietal lightrailprojecten (Zuid-Limburg, Rijn-Gouwelijn en Knooppunt Arnhem Nijmegen) is bij het Regeerakkoord 1998 voor de periode 2005 tot en met 2010 een maximaal bedrag gereserveerd van f 236 mln

⁸ Met de extra middelen regeerakkoord 1998 is voor het project Trampus van 2005 tot 2010 een maximaal bedrag gereserveerd van f 123 mln

De vrijval (f 123 mln min de rijksbijdrage IJsselmondelijn) is bestemd voor het project in de verkenningfase «Trampus streefbeeld 2010»

¹⁰ Voor diverse VINEX-projecten is met het regeerakkoord 1998 van 2006 tot en met 2010 een totaal budget opgenomen van f 195 mln

¹¹ Voor diverse VINEX-act projecten is met het regeerakkoord 1998 in de periode van 2007 tot 2010 een maximaal budget opgenomen van f 1,025 miljard opgenomen

¹² T.b.v. het ingesloten instapregime voor het sneltram- en metrodeel van de Ringlijn wordt de rijksbijdrage conform ministeriële toezegging gefinancierd uit de vrijval van het realisatieproject Ringlijn (zie ook voetnoot bij het realisatieprogramma)

¹³ Extra middelen Bereikbaarheidsoffensief Randstad t.b.v. planstudieprogramma (Uithoorn-Aalsmeer N201, Haarlemmermeer N201, Agglonet f 195 mln, RandstadRail f 267 mln, Utrecht Centrum Project 154 mln, Rijn-Gouwelijn f 103 mln)

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracébesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uobeschikking/uitvoeringsopdracht

16. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur (art.ond. IF 01.03.02) prijspeil 2000

Project	Rijksbijdrage										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT	
Omschrijving	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later			
stadsregio Amsterdam (ROA)													
Ringlijn ⁵	ov	426	377	5	2	23	19					2003	1997
Tramlijn MAP/Sloten (VINEX)	ov	50		5	10	27	8					2002	nvt.
Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol	ov	75	25	7	15	21	7					divers	divers
Gebiedsgewijze Aanpak Zuid-Oost	ov	23	2	1	11	6	3					divers	divers
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	322	240	66	17							2002	2001
Zuidtangent kerntraject fase 2 ¹	ov	200	32	78	39	19	14	10	9			2002	2001
Busbaan IJpendam – 't Schouw	ov	25	25									1997	1997
Tram Amstelveen Westwijk	ov	41	1	5	16	17	4					2002	2002
OV-ontsluiting OHG-IJburg (VINEX)													
(PH-tunnel/Oostertoegang CS) ³	ov	63	63									1997	1997
Tram IJburg, fase 1 (VINEX) ^{2 en 4}	ov	310	32	77	77	92	21	11				2003	2004
Noord-Zuidlijn Noord-WTC (incl. voorber.kosten, busstation c.s. en IJboulevard) ^{2, 4}	ov	2 146	121	231	106	202	303	342	308	533		na 2005	na 2004
Haarlemmermeer/Amsterdam T 106/A9	own	15	8	7								2000	2000
Haarlemmermeer N22 Noord	own	65	6	25	18	16						2002	2001
stadsregio Rotterdam (SRR)													
Kop van Zuid metrostation	ov	81	51	9	12	10						2001	2000
«Kop van Zuid TramPlus; Erasmusbrug (VINEX)»	ov	73	51	10	12							2001	1996
Kop van Zuid,stadsbrug+viaduct (BPR 230/234)	ov/own	212	192	14	5	2						2002	1997
TramPlus – CS-Lombardijen (VINEX)	ov	68	40	15	4	9						2001	1998
TramPlus Schiedam–Vlaardingenlijn													
(voorh. Tramplus fase 2) ³	ov	133		10	10	40	30	25	18			2004	2004
NZ-metro, station Beurs	ov	35	31	4	1							1999	1999
NZ-metro upgrading	ov	21	21									1998	1998
Station Lombardijen	ov	23	21	2								1998	1998
Busbaan Groene Kruisweg 2e fase	ov	36	34	2								1998	1998
Beneluxmetro ² (VINEX)	ov	1 456	588	250	214	154	125	125				2002	2003
Nesselande (VINEX) ³	ov	82			9	26	20	13	14			2004	2005
Structuurschema Zeehavens	own	29	24	1	2	3						1997	1997
Parklane fase 1, Giess.plein/4 havengebied. ²	own	11	4	4	2	2						2001	2001
Parklane fase 2a, Westzeedijk-Hudsonplein ³	own	28		8	5	7	7	1				2003	nvt.
stadsregio Haaglanden													
Tramlijn Steenvoorde incl verl. Wateringse													
Veld (Agglonet)	ov	125	98	27								1999	1999
Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet)	ov	258	167	20	9		25	37				2004	2001
Koningstunnel	ov/own	89	50	31	9							2000	2000
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	ov	81	5	47	20	9						2001	2001
Ontsluiting Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	own	4			2	2	1					2002	nvt
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein	ov/own	23		9	8	6						2002	2001
Zuidwestelijke randweg (N211)	own	19	18	1								1998	1998
Doorstroming Parkeerruit	own	15	1	2			5	4	3			2002	2002

Project	Rijksbijdrage										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Omschrijving	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
div. Haaglanden/SRR/Provincie ZH												
RandstadRail (voorbereidingskosten)	ov	25		20	5						na 2005	nvt.
stadsregio Utrecht (BRU)												
HOV-Utrecht CS-Uithof (Vredenburg – Uithof) (VINEX) ¹	ov	124	26	40	37	21					2002	2001
Ontsluiting HOV Leidsche Rijn (VINEX)	ov	185		15	13	55	40	21	41		2003	2003
Oostflank Utrecht (fase 1 + 4)	ov	82			6	21	16	14	25		2004	nvt.
regio Noord-Holland												
Heerhugowaard-Alkmaar (HAL-deel a) (VINEX) ³	ov/own	49			3	15	11	10	10		2004	nvt.
regio Zuid Holland												
Leiden Centraal Stationsplein project	ov/own	85	71	5	10						2002	1998
Barendrecht Rondweg	own	18	12	3	3						2001	2000
Kwintsheul (N222)	own	25	25								1998	1998
Leidschenveen/Zoetermeer N469												
(voorh.Prov.ZH/S20 LeiZo)	own	20		8	12						2001	2001
Delfgauw N 470 1e fase ¹	own	24	4	5	5	5	5				2001	2001
Pilot doelgroep N213 ¹	own	5			3	3					2002	2000
regio Oost-Nederland												
Arnhem Nijmegen (Arnh. Centraal, fase 1) (VINEX)	ov/own	46	23	5	4	2	4	4	4		2003	2003
Arnhem Nijmegen (Nijmegen Spoorzone) (VINEX)	ov/own	26	11	9	5	1					2001	2001
Arnhem Centraal, stations-omgeving (fase 2)	ov/own	25		5	7	5	3	5			2003	nvt.
VINEX Regio Twente fase 1 (doorstroomas Enschede)	ov/own	44	9	13	11	11					2000	2000
VINEX Twente (doorstroomas Almelo)	ov/own	22	11	5	5	1					2001	2001
Enschede Zuidelijke Invalsweg	ov/own	20	19	2							2000	2000
VINEX Twente (doorstroomas Hengelo												
NS Vossenbelt) ⁴	ov/own	27	3	8	5	11					2002	2002
Zwolle Stadshage (Twistvliet-brug)	ov	15	11	3							1999	1999
Kampen Stadsbrug	own	9	8	2							2000	2000
Provincie Overijssel N 348	ov/own	49	3	5	17	12	12				2003	2003
Apeldoorn stationsomgeving ³	ov/own	20	5	2	4	4	6				2001	2001
regio Utrecht/Flevoland												
Almere busbanen (VINEX)	ov	49		16	10	6	5	5	6		2002	2002
Herinrichting station Amersfoort	ov	17	17								1999	1999
Amersfoort Groeistad, fase 1 en 2	own	20	20								1999	1999
Amersfoort Centraal Stads-gebied, 1e fase	own	23	4	5	2	4	4	4			2004	2002
Doelgroep-pilot N408/409 ¹	own	1	0	1							2000	2000
Amersfoort/Bunschoten N199 ¹	own	16	6	5	5						2001	2001
Veenendaal Oostelijke rondweg, N233	own	8		5	2	1					2002	2002
Structuurontsluiting Lopikerwaard, N210 ³	own	35		10	10	10	5				2003	2003
regio Noord Nederland												
Emmen–Ter Apel	own	5	3	2							2000	2000
Groningen Westerhaven	own/ov	10			9	1					2002	nvt

Project	Rijksbijdrage										Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
Omschrijving	modaliteit	Totale rijksbijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
regio Noord Brabant												
Eindhoven (DRS)	ov	61	37	10	7	5	3				2001	2001
Eindhoven HOV Westcorridor (VINEX)	ov	80	51	11	9	10					2002	2002
Tilburg N.O.-tangent fase 1	own	17	15	2							1998	1998
Tilburg N.O.-tangent fase 2 ³	own	19	5	7	7						2001	2001
Den Bosch Zuid-West tangent ¹	own	21			3	7	7	4			2003	2002
Geldrop Gijzenrooijsseweg	own	9	8	1							1999	1999
Helmond-Beek en Donk (PW 205)	own	26		9	10	7					2001	nvt
regio Limburg												
Rijkswegboulevard Sittard-Geleen	ov/own	45		4	2	8	15	10	2	5	2003	nvt
Heerlen Zwart 1, fase 1 en 2	own	31	24	2	2	3					2002	2002
Diversen												
Diverse transferia	own	40	25	11	2	2					div.	div.
Directe uitvoeringsuitgaven		26	7	4	3	3	3	3	3			
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning		8 165	2 784	1 226	870	925	731	649	441	538		
Overplanning				28	67	50						
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning				1198	803	875	731	649	441			
Ruimte voor planstudie-projecten							30	57	230			
Begroting (= art. IF 01.03.02)				1198	803	875	761	706	671			

¹ (deels) SWAB/TIB

² (deels) investeringsimpuls 1994

³ extra middelen regeerakkoord 1998

⁴ (deels) investeringsimpuls 1998

⁵ vanaf 2002 restant Ringlijn t.b.v. Tourniquetten.

17. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (art.ond. IF 01.03.03)

Project	Rijksbijdrage													Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Omschrijving	Totale rijksbij- drage	1996	1997	1998	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
Demonstratieprojecten															
West Zeeuws Vlaanderen	86	9	10	14	33	9	9	32	2						2000
Diverse kleine projecten	11	7	2	2	11	0									divers
Duurzaam Veilig															
Startprogramma Duurzaam															
Veilig fase 1	200			39	39	30	63	55	13						2001
Totaal	296	16	12	55	82	39	72	87	16						
Ruimte						- 5	82	- 55	- 16						
Begroting (= art. IF 01.03.03)						34	154	32	0						

BIJLAGE 2
FUNCTIONELE EN ECONOMISCHE CLASSIFICATIES
Overzicht A: uitgaven en ontvangsten per functionele categorie met totalen per functionele hoofdgroep

code	Omschrijving	Uitgaven (NLG1000)			Ontvangsten (NLG1000)		
		1999	2000	2001	1999	2000	2001
07.35	Overig milieubeheer	3 340	48 065	28 163			
07	Volkhuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu	3 340	48 065	28 163			
12.1	Landwegen				43	14 957	
12.12	Algemene infrastructuur	4 355 588	5 344 961	5 296 902	9 945 490	11 229 994	11 897 399
12.2	Spoorwegen	4 141 353	4 587 025	4 945 573	113 494	91 504	65 000
12.3	Scheepvaartwegen en havens	1 414 904	1 398 025	1 267 035	190 452	192 955	163 254
12.7	Waterkering en waterkwantiteitsbeheer	287 129	743 799	639 875	12 349	146 686	48 841
12.9	Combinatie van 12.0 t/m 12.8						108 000
12	Verkeer, vervoer, communicatie en water	10 198 974	12 073 810	12 149 385	10 261 828	11 676 096	12 282 494
Totaal		10 202 314	12 121 875	12 177 548	10 261 828	11 676 096	12 282 494

Overzicht B: Uitgaven en ontvangsten per economische categorie met totalen per economische hoofdgroep

code	Omschrijving	Uitgaven (NLG1000)			Ontvangsten (NLG1000)		
		1999	2000	2001	1999	2000	2001
01	Nader te verdelen over hoofdgroep 1 t/m 9						
08	Interne verrichtingen				9 827 171	11 771 265	11 785 982
0	Totaal nader te verdelen				9 827 171	11 771 265	11 785 982
11	beloning van werknemers	332 031	1 503 330	1 464 433			
12	overige goederen en diensten (intermediair verbruik)	160 126	168 287	192 266			
14	onderhoud grondwerken, water- en wegenbouw- kundige werken	1 018 270	611 070	585 970			
16	verkopen van goederen en diensten				3 443	84 331	44 670
1	Output, intermediair verbruik, afschrijvingen en beloning van werknemers	1 510 427	2 282 687	2 242 669	3 443	84 331	44 670
31	subsidies (producenten)				38 209		
36	belastingen op productie en invoer				190 452	192 955	163 254
3	Primaire inkomensoverdrachten				228 661	192 955	163 254
51	investeringen in grondwerken, water en wegenbouw- kundige werken	3 561 921	3 095 053	2 925 358			
5	Investeringen en afschrijvingen	3 561 921	3 095 053	2 925 358			
62C	investeringsbijdragen aan de lokale overheid	1 226 797	1 863 952	1 620 099	8 949	97 016	4 171
62D	investeringsbijdragen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen	3 634 048	4 582 521	4 942 081			
68C	investeringsbijdragen van de lokale overheid				118 319	159 629	111 417
68G	investeringsbijdragen van het buitenland				75 285	71 800	173 000
6	Kapitaaloverdrachten en aan- en verkopen van niet-geproduceerde niet-financiële activa	4 860 845	6 446 473	6 562 180	202 553	328 445	288 588
73D	aankoop van aandelen en overige deelnemingen van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	269 121	297 662	447 341			
7	Mutaties in financiële activa met een lange looptijd	269 121	297 662	447 341			
Totaal		10 202 314	12 121 875	12 177 548	10 261 828	12 376 996	12 282 494