

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave	blz.
A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN	2
Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
Wetsartikelen 3 en 4	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	4

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 2002 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2002. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2002.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2002 vastgesteld. De in die begroting opgenomen product-artikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

Wetsartikelen 3 en 4

De bepalingen, opgenomen in de wetsartikelen 3 en 4 zijn noodzakelijk, omdat de Comptabiliteitswet 2001 (CW 2001) nog niet in werking is getreden. Deze wet, die de huidige Comptabiliteitswet zal gaan vervangen, is op 5 juli 2001 bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstukken II, 2000/2001, 27 849). In de CW 2001 zijn bepalingen opgenomen die ertoe moeten leiden dat de begrotingen een meer beleidsmatig karakter krijgen. Die bepalingen bevatten de kern uit het gedachtegoed van de Nota VBTB¹ (Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording). De begrotingen worden daartoe opgebouwd uit voornamelijk beleidsartikelen. Om meer inzicht te geven in het beleid dat met de uitgetrokken gelden wordt nagestreefd, moet de toelichting bij de beleidsartikelen antwoord kunnen geven op de www-vragen: Wat wil de regering bereiken (doelstellingen), wat gaat zij daarvoor doen (inzet van instrumenten en te verrichten activiteiten/prestaties) en wat mag dat beleid kosten (zowel in termen van verplichtingen als van programma- en apparaatsuitgaven)?

Na overleg met de Tweede Kamer is besloten dat voor het eerst voor het begrotingsjaar 2002 de departementale begrotingen op deze nieuwe leest zouden worden geschoeid. Gelijktijdig zouden daartoe de noodzakelijke bepalingen van de CW gewijzigd worden. Het wetgevende proces om die wijzigingen door te voeren, neemt meer tijd in beslag dan was voorzien. Bij de begrotingsvoorbereiding 2002 is door alle departementen al van de VBTB-bepalingen uit de ontwerp-CW 2001 uitgegaan. Teneinde geen onduidelijkheid te laten bestaan over de juridische basis van de begrotings-opzet 2002 wordt er thans voor gekozen om bij deze begrotingswet voor het jaar 2002 vooruit te lopen op de noodzakelijke wijzigingen in de CW. Daartoe worden in wetsartikel 3 een aantal bepalingen uit de huidige CW niet (meer) van toepassing verklaard op het Infrastructuurfonds. In wetsartikel 4 worden vervolgens ter vervanging de relevante VBTB-bepalingen uit de CW 2001 opgenomen.

De bepalingen die op grond van wetsartikel 3 uit de huidige CW die komen te vervallen, luiden:

Artikel 5, eerste, derde, zesde en negende lid.

1. De ramingen van de verplichtingen en de uitgaven enerzijds en die van de ontvangsten anderzijds worden opgenomen in afzonderlijke begrotingsartikelen.

¹ Kamerstukken II, 1998/1999, 26 573.

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op de ramingen van de uitgaven en de ontvangsten die op grond van het bepaalde in artikel 23, vierde lid, in mindering zullen worden gebracht op ontvangsten, onderscheidenlijk op uitgaven.
6. Een begroting kan een begrotingsartikel «onvoorzien» en een begrotingsartikel «geheim» bevatten.
9. Ten behoeve van de verwerking van de gevolgen van de loon- en van de prijsontwikkeling bevat een begroting een administratief begrotingsartikel «loonbijstelling» en een administratief begrotingsartikel «prijsbijstelling».

De bepalingen in de leden 1 t/m 11 van wetsartikel 4 corresponderen met de volgende artikel(leden) uit de CW 2001. Voor een inhoudelijke toelichting bij de verschillende onderdelen wordt verwezen naar Kamerstukken II, 2000/2001, 27 849.

- Lid 1 = Artikel 2, lid 2.
Lid 2 = Artikel 4, lid 1.
Lid 3 = Artikel 5, lid 1.
Lid 4 = Artikel 5, lid 2.
Lid 5 = Artikel 5, lid 3.
Lid 6 = Artikel 6, lid 1.
Lid 7 = Artikel 6, lid 2.
Lid 8 = Artikel 6, lid 3.
Lid 9 = Artikel 6, lid 4.
Lid 10 = Artikel 6, lid 5.
Lid 11 = Artikel 8, lid 2.

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. BEGROTINGSTOELICHTING

1.	Leeswijzer	5
2.	De Productparagraaf	9
2.1	De Infrastructuuragenda	9
2.2	De Productartikelen	22
01	Droge Infrastructuur	22
01.01	Rijkswegen	22
01.02	Railwegen	32
01.03	Regionale/Lokale Infrastructuur	39
02	Natte Infrastructuur	49
02.01	Waterkeren	49
02.02	Waterbeheren en vaarwegen	55
03	Megaprojecten	66
03.01	Westerscheldetunnel	66
03.02	Betuweroute	68
03.03	Hogesnelheidslijn	71
03.04	Deltaplan grote rivieren	75
03.05	Betaald rijden	77
04	Algemene uitgaven en ontvangsten	80
04.01	Saldo van de afgesloten rekeningen	80
04.02	Bodemsanering	80
04.03	Intermodaal vervoer	81
04.04	Overige uitgaven en ontvangsten	83
04.05	Garanties Infrastructuur	84
04.06	Prijsbijstelling uit Fonds Economische Structuur- versterking	86
04.07	Regionale mobiliteitsfondsen	86
04.08	Railinfrabeheer	88
05	Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk	89
05.01	Bijdragen ten laste van de begroting van V&W	89
05.03	Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	89
05.04	Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	90
3.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	92
4.	De verdiepingsbijlage	95
4.1	Mutaties	95
4.2	Projectoverzichten	122

1. LEESWIJZER

In deze leeswijzer wordt uiteengezet op welke wijze de productbegroting tot stand is gekomen. Vervolgens wordt ingegaan op de doelstelling, de reikwijdte en de voeding van het Infrastructuurfonds. Tevens wordt de relatie tussen het Infrastructuurfonds en de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) beschreven.

Tenslotte is aangegeven hoe in deze begroting is omgegaan met de toerekening van de uitgaven en de budgetflexibiliteit.

Nieuwe begrotingsopzet

De begroting van het Infrastructuurfonds is sinds begrotingsjaar 1998 ingericht naar output en sluit daarmee aan bij de interne bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat. De producten, die gegroepeerd zijn naar *hoofdwegen, railwegen, lokale en regionale infrastructuur, waterkeren, waterbeheren en mega-projecten*, dragen bij aan de doelstellingen zoals geformuleerd op de inmiddels in lijn met de regeringsnota *Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording* (VBTB) aangepaste begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

De huidige structuur van het Infrastructuurfonds naar sectoren en werksoorten sluit aan bij de veranderingen in het kader van VBTB. Daarom is in lijn met de eerder gepresenteerde voorbeeldbegroting, de bestaande artikelindeling van het Infrastructuurfonds gehandhaafd. Wel is een aantal wijzigingen met betrekking tot de lay-out van het Infrastructuurfonds doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld de samenvoeging van uitgaven en ontvangsten onder één artikel.

Nieuw in de begrotingsopzet is de Infrastructuuragenda, waarin de uitvoeringsprioriteiten zijn beschreven. Daarbij is zoveel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) aangegeven.

Daarnaast is in deze begroting een bedrijfsvoeringsparagraaf opgenomen. Deze bedrijfsvoeringsparagraaf gaat met name in op bijzonderheden rond de bedrijfsvoering van de uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat.

Tenslotte kent ook deze begroting een verdiepingsbijlage. Daarin zijn enerzijds overzichten opgenomen, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen is gepresenteerd. Anderzijds zijn de in de verdiepingsbijlage de diverse projectoverzichten opgenomen. Een gedetailleerde toelichting per project is opgenomen in het Projectenboek. Het Projectenboek wordt beschouwd als een bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

Overeenkomstig de afspraken die daarover zijn gemaakt met de Staten-Generaal vindt toerekening van programma- en directe uitvoeringsuitgaven plaats naar de werksoorten *aanleg, beheer en onderhoud, bediening, basisinformatie, anticiperend onderzoek en subsidies*.

Doelstelling Infrastructuurfonds

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.

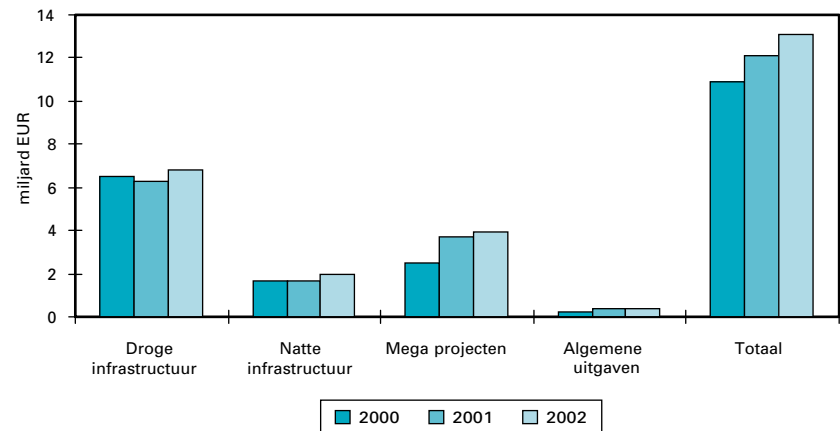
Door een apart fonds voor infrastructuur kunnen deze twee doelstellingen beter nagestreefd worden. Het fonds mag jaarlijkse saldi overhevelen, hetgeen de continuïteit bevordert. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen niet meteen tot budgettaire knelpunten.

Reikwijdte Infrastructuurfonds

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 2000–2002.

Reikwijdte Infrastructuurfonds 2000–2002



Hieruit valt op te maken dat alle sectoren een lichte stijging ondergaan.

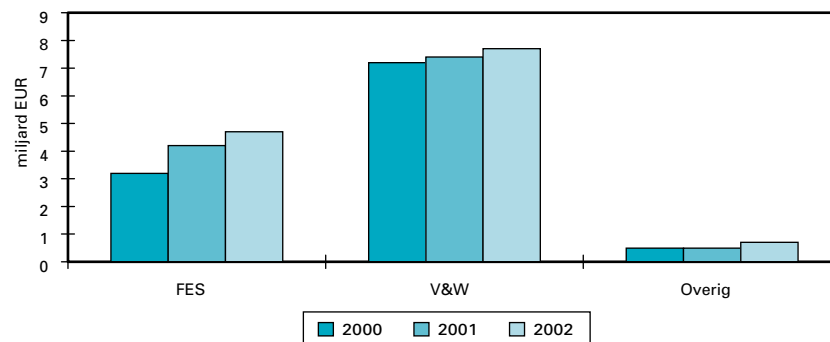
Voeding Infrastructuurfonds

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat (artikel 19) en daarmee uit de algemene middelen.

Verder bestaat de voeding uit een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In dit kader worden ondermeer bijdragen ontvangen voor de investeringsimpuls in het kader van het regeerakkoord, de Betuweroute, de HSL-Zuid en het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Tenslotte wordt voor een aantal projecten kosten doorberekend. Een relatief klein gedeelte van de voeding bestaat daardoor uit bijdragen van derden. Voorbeelden van derden zijn andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

Voeding Infrastructuurfonds 2000-2002



Infrastructuurfonds en Begroting Verkeer en Waterstaat (XII)

Op het Infrastructuurfonds worden de producten op het gebied van infrastructuur verantwoord. Het Infrastructuurfonds is de *product-begroting* van Verkeer en Waterstaat (XII).

De aan de producten ten grondslag liggende beleidsdoelstellingen zijn op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII), *beleidsbegroting* van Verkeer en Waterstaat, geformuleerd.

Ten behoeve van de inzichtelijkheid in de totale uitgaven van het beleid zijn bij de betreffende beleidsartikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII), voorzover zinvol en doelmatig, «extra-comptabele» verwijzingen opgenomen naar de uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds.

Toerekening uitgaven

De bestaande afspraken met de Staten-Generaal over de toerekening van uitgaven in het Infrastructuurfonds worden in de *begroting nieuwe stijl* gecontinueerd. Dit betekent dat in het Infrastructuurfonds, in tegenstelling tot de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) geen onderscheid wordt aangebracht tussen programma- en apparaatsuitgaven.

Bij de artikelen in het Infrastructuurfonds waarbij de Rijkswaterstaat optreedt als uitvoeringsorganisatie wordt wel onderscheid gemaakt naar *productuitgaven* en *directe uitvoeringsuitgaven*.

De *productuitgaven* zijn de uitgaven, die nodig zijn om het product te maken (uitbesteding in het kader van besteksuitgaven).

De *directe uitvoeringsuitgaven* zijn alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken, uitgevoerd door Rijkswaterstaat of derden, die nodig zijn om taken uit te voeren, de productie voor te bereiden, aan te sturen en te controleren.

De *indirecte uitvoeringsuitgaven* worden verantwoord via de begroting Verkeer en Waterstaat (artikel 22, XII). Deze uitgaven zijn niet direct aan een product toe te rekenen. Het gaat daarbij vooral om management, staven, Rijkswaterstaatsbrede activiteiten en de huur van panden in het kader van de stelselherziening Rijkshuisvesting.

Budgetflexibiliteit

Per productartikel is zo goed als mogelijk de aard van de aan te gane verplichtingen aangegeven. Bij de aard van de verplichtingen en uitgaven wordt een aantal soorten onderscheiden, te weten de individuele verplichtingen (contracten, overeenkomsten, bindende verdragen e.d.), jaarverplichtingen (directe uitvoeringsuitgaven) en bestuurlijke afspraken. In een afzonderlijke tabel is per beleidsartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in % van het totaal).

2. DE PRODUKTPARAGRAAF

2.1. INFRASTRUCTUURAGENDA

2.1.1. Inleiding

De infrastructuuragenda bevat een korte weergave van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat in 2002 op het gebied van infrastructuur. Hierbij wordt zoveel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) aangegeven. Het antwoord op de vragen *Wat gaan we daarvoor doen* en *Wat mag het kosten* is, voorzover het activiteiten op het gebied van infrastructuur betreft, terug te vinden in het Infrastructuurfonds.

In het kader van VBTB is ernaar gestreefd om de begroting beter toegankelijk, hanteerbaar en leesbaar te maken. Tevens is getracht het aantal documenten richting Kamer te verminderen, hetgeen resulteerde in een integratie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in het infrastructuurfonds en het opnemen van het Projectenboek als bijstuk van het Infrastructuurfonds. Het Projectenboek zal als apart document blijven bestaan en biedt, naast meer inzicht in de stand van zaken rond de verschillende infrastructuurprojecten, ook meer inzichtelijk gemaakte achtergrondinformatie. Het Projectenboek is vorig jaar voor de eerste maal uitgebracht, mutaties ten opzichte van het vorige Projectenboek worden toegelicht. Prioriteit voor 2002 en verder is het uitvoeren en beheersen van dit programma.

2.1.2. Investerings in Bereikbaarheid

De zorg voor de infrastructuur begint bij beheer en onderhoud. Bepalend bij (nieuwe) investeringen is de bijdrage aan beleidsdoelen van de V&W-begroting (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) maar eventueel ook aan andere begrotingen.

De kwaliteit van bereikbaarheid wordt bepaald aan de hand van prestatiegegevens. Deze koppelen snelheid en betrouwbaarheid aan elkaar in de vorm van: bedieningsfrequenties voor het spoor en «traject snelheid» voor autosnelwegen. In het NVVP is de keuze voor beide indicatoren in beeld gebracht en toegelicht. Waar de basiskwaliteit niet wordt gehaald, is er sprake van knelpunten die met behulp van beprijzen, benutten en/of bouwen kunnen te worden opgelost. Efficiënter gebruik van (bestaande) wegen railinfrastructuur staat daarbij hoog op de agenda.

Benutten hoofdwegen

Op de hoofdwegen worden al een aantal jaren verschillende benuttingsmaatregelen toegepast. Een belangrijke stimulator in dat geheel is het sinds 1995 lopende verkeersbeheersingsprogramma. Dit programma is indertijd opgestart n.a.v. de nota «Meer benutten, minder files» (1994). Met de uitvoering van dit programma zijn nu belangrijke maatregelen gerealiseerd, zoals de inzet van spitsteams, incident management, dynamische verkeers-managementsystemen, inhaalverbod vrachtverkeer en spitsstroken. In het najaar van 2001 verschijnt er een beleidsevaluatie van het uitgevoerde programma. Begin 2001 is de Tweede Kamer, naar aanleiding van de motie Weekers, aan de hand van de brochure «Benutten hoofdwegen 2001–2006» geïnformeerd over het voorgenomen benuttingsprogramma tot en met 2006 én over de effecten van spitsstroken. Ondertussen wordt in het kader

van het NVVP gewerkt aan de opvolger van het programma. Dit programma zal vooral maatregelen voortbrengen die toegepast kunnen worden op die plaatsen waar hoofdinfrastructuur en regionale netten sterk op elkaar ingrijpen. Dit speelt zich met name af in de grote verstedelijkte gebieden en corridors.

Een tweede belangrijke impuls op het gebied van benutten hoofdwegen is het besluit (eind 1998) geweest om in alle planstudies van alle hoofdwegenprojecten naast aanlegvarianten ook een of meerdere benuttingsvariant(-en) uit te werken. Daarnaast wordt in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) een aantal concrete benuttingsprojecten benoemd (A1/A9, A12).

Terminals en multi-/intermodaal vervoer

Om een optimaal gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten te bereiken zijn multimodale infrastructuur, terminals en bedrijventerreinen noodzakelijk. Binnenvaartterminals en spoorterminals zijn een belangrijk onderdeel van de multimodale infrastructuur. Ze vormen essentiële schakels in het binnenlandse en Europese multimodale netwerk. Met het oog op het verbeteren van de werking van de knooppunten en hun onderlinge verbindingen is het ontwikkelen van een op efficiënt goederenvervoer gericht lokatiebeleid van belang. Integratie van een duurzaam transportbeleid en logistieke efficiency komen de verbetering en kwaliteit van het goederenvervoer per spoor ten goede. Naast terminals vervullen de emplacementen en laad en losplaatsen een belangrijke functie bij de netwerkvorming (zowel nationaal als internationaal).

Evenals bij de netwerken van wegen en vaarwegen wordt ook bij spoor voor het hoofdnetwerk een hoge kwaliteit nagestreefd. Hierbij worden drie kwaliteitsniveau's onderscheiden:

- primaire route; ruggesgraat van het spoornetwerk goederen (hoofdtransportas/achterlandverbinding: Rotterdam–Duitsland e.v. en Rotterdam–België e.v.);
- secundaire route; routes die belangrijke reg. centra aansluiten op de primaire routes;
- tertiaire route; minder strategische routes waar personenvervoer meeste gevallen voorrang heeft.

Bij het zoeken naar maatregelen om de capaciteit van een spoorverbinding te vergroten, geldt de reeds eerder genoemde prioriteitsvolgorde: daar waar de basiskwaliteit niet wordt gehaald, is er sprake van knelpunten die met behulp van beprijzen, benutten en/of bouwen kunnen worden opgelost.

Betuweroute

Mede op verzoek van de Tweede Kamer is in de tweede helft van 2000 onderzocht of het vigerende ontwerp van de bovenbouw zodanig «toekomstvast» is dat daarmee de realisatie van innovatieve ideeën uit de markt over medegebruik niet onmogelijk gemaakt wordt. Op basis van dit onderzoek is geconstateerd is dat binnen het huidige ontwerp het gebruik van alternatieve vervoersconcepten niet onmogelijk is.

Een nadere analyse van de mogelijkheden om een zogeheten DBM-contract (Design, Build and Maintenance) af te sluiten, heeft tot de conclusie geleid dat de toepassing van deze contractvorm voor de Betuweroute met teveel onzekerheden omgeven is. Gekozen is om een EC contract (Engineering and Construct) los van de «M»component aan te besteden. Begin 2001 is gestart met het contracteringsproces en verwacht wordt dat dit voorjaar 2002 afgesloten kan worden.

Met de gunning van het contract voor de onderbouw van de A-15 in september 2000 is het laatste contract voor de aanleg van de onderbouw van de Betuweroute in uitvoering genomen.

Van de werkzaamheden aan de onderbouw op de Havenspoorlijn is de spoorverdubbeling op het gedeelte Maasvlakte – Europoort opgeleverd. Een andere mijlpaal was de opening van het nieuwe Railservice Center Maasvlakte (RSC) en het bijbehorende emplacement.

Terzake van de exploitatie van de Betuweroute is in 2000 een start gemaakt met een Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer; hierin participeren vijf aanbieders. Het samenwerkingsverband stelt zich tot doel het aanbod binnen de door de overheid gestelde kaders voor het railgoederenvervoer te verbeteren. Daarnaast is op initiatief van de verladersorganisatie EVO en de stichting Nederland Distributieland het Gebruikersplatform railgoederenvervoer opgericht. Het platform stelt zich ten doel de marktwerking in het goederenvervoer per spoor te verbeteren.

Weigh-in-Motion

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 (met Video-systeem). Het aantal locaties waar een WIM-VID-systeem in de weg is aangelegd (A15 en A16) wordt in juni 2001 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). Vervolgens 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 in de loop van 2002 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.

HSL-Oost

Het Kabinet heeft in juni 2001 het besluit genomen tot verbetering en benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Gebleken is dat een betere benutting van de bestaande spoorlijn een goed alternatief is voor aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn, tegen aanzienlijk lagere kosten.

In dit kader moeten er dan wel verschillende maatregelen worden genomen om de capaciteit van de spoorlijn te verhogen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen kunnen voor 2009 uit bestaande middelen worden gedekt, een gedeelte hiervan is in de begroting 2002 opgenomen. Een eerdere uitvoering van de overige maatregelen aangaande de HSL-Oost is enkel mogelijk indien de versnellingsclaim, als ingediend bij ICES, wordt toegekend.

Met een betere benutting van de bestaande spoorlijn wordt, vooralsnog met handhaving van de huidige maximum snelheid, tot na 2020 voldoende capaciteit gecreëerd om het nationale en internationale vervoer te faciliteren.

Zuiderzeelijn

Het kabinet beoogt met het project Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie

en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Het kabinet wil tevens de mogelijkheden die de Zuiderzeelijn biedt benutten om de ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. Uitgangspunt hierbij is het door het kabinet voorgenomen ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid zoals dat is vastgesteld in de Vijfde Nota en het NVVP. Hierom zijn zowel de Minister van Verkeer en Waterstaat als de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu verantwoordelijk voor het vervolgproces.

Het kabinet heeft op 23 maart 2001 besloten op basis van de in 2000 uitgevoerde verkenning Zuiderzeelijn en uitgaande van bovenstaande projectdoelstelling een proces in te zetten, gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie en het nakomen van de gemaakte afspraken met het Noorden in het kader van de Commissie Langman. Dit proces moet ertoe leiden dat het kabinet aan het eind van 2001 een keuze kan maken tussen de alternatieven voor de Zuiderzeelijn. Deze alternatieven zijn:

- Zuiderzeelijn als magneetweefbaan
- Zuiderzeelijn als hogesnelheidslijn
- Zuiderzeelijn als intercity-verbinding
- Hanzelijn-plus, waarbij uitgaande van de aanleg van de Hanzelijn het bestaand spoor tussen Amsterdam en Lelystad en tussen Zwolle en het Noorden geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden.

Westerscheldetunnel (WST)

Na een moeizame start in 2000 verloopt het boorproces van de tunnelbuizen in 2001 voorspoedig. Naar huidige inzichten kan het boorproces in 2002 worden afgerond. In de jaren 2001 en 2002 wordt tevens gewerkt aan de bouw van wegen, kunstwerken en het tolplein. Conform huidige planning zal de Westerscheldetunnel eind 2003 worden opgeleverd.

2.1.3. Natte infrastructuur

Inleiding

Eind 2000 zijn het Kabinetsstandpunt Waterbeleid 21e Eeuw, de 3e Kustnota en het Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier uitgebracht. De standpunten zijn een vervolg op de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding (NW4) en bevatten kaders voor de uitbouw van het integrale waterbeleid. 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.

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 betreffen de 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, waarvan de resultaten in 2001 beschikbaar zijn, is reeds begonnen met het herstel van de steenbekledingen van de zeedijken in Zeeland. Parallel hieraan wordt een landelijke inventarisatie verricht die in 2002 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 Met het kabinetsstandpunt «Ruimte voor de Rivier» is het startschot gegeven voor de planstudies om de wettelijk vereiste veiligheid tegen overstrooming door de rivieren zo spoedig mogelijk in overeenstemming te brengen met de per 2001 geldende verhoogde maatgevende afvoer van 15 000 m³/s naar 16 000 m³/s. Met het beschikbare budget is inmiddels een aanvang gemaakt met de zogenaamde no-regret projecten. De uiteindelijke doelstelling voor de Rijn is om de verwachte verhoging van 1000 m³/s veilig te verwerken door middel van het programma Ruimte voor de Rivier.
- Het bestrijden van de structurele kusterosie
Hiertoe wordt jaarlijks een werkschema van (onderwater-) suppleties langs de gehele Nederlandse kust vastgesteld. In de derde Kustnota komen 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.
- Deltaplan Grote Rivieren (DGR)
De rivierdijkversterkingen in het kader van het SGR naderen hun voltooiing. Door de uitvoeringsorganisatie (m.n. de waterschappen) is de verwachting uitgesproken dat eind 2002 ongeveer 97% van de dijkvakken uit het rivierdijkversterkingsprogramma Deltaplan Grote Rivieren veilig kan zijn.

Waterbeheer

- De verbetering van de waterkwaliteit 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.
- In 2002 zal de uitvoering van het saneringsprogramma waterbodems rijkswateren worden voortgezet. De grote sanering van het Ketelmeer is in gang gezet. Op dit moment wordt gezien in hoeverre het geplande baggerdepot Koegorspolder in Terneuzen ook ingezet kan worden voor verwerking van baggerspecie tot nuttig toepasbare producten.

- Zowel in nationaal als in internationaal verband is afgesproken de Rijn en Maas passeerbaar te maken voor vis. De komende jaren wordt daarom 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 Natuurgelden 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 zoet-watervoorziening uitgevoerd.
- De Vlaamse regering heeft in mei 2001 aan de Nederlandse regering een voorstel gedaan voor een verdere samenwerking bij de ontwikkeling van het Schelde-estuarium. De Vlaamse regering heeft onder meer voorgesteld in een milieu-effecten rapportage en een maatschappelijke kosten baten analyse alle relevante aspecten rond een mogelijke verdere verdieping van de vaargeul naar Antwerpen tot een getij-ongebonden diepgang van 12.80 meter, nader te onderzoeken. Er wordt naar gestreefd het Nederlandse standpunt over de Lange-termijnvisie voor 1 december 2001 aan de Vlaamse regering bekend te maken.
- 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 tot en met 2015. Voor de Zandmaas is in de eerste helft van 2001 het ontwerp-Tracébesluit gepubliceerd. Eind 2001 zal waarschijnlijk het Tracébesluit kunnen worden genomen. Voor wat betreft de Grensmaas geldt de onderhandelingsfase.

Spelregelkader bij natte infrastructuur

In 2000 is vorm gegeven aan de uitwerking van het spelregelkader natte infrastructuur. Doel van dit project is een transparante programma-beheersing op het terrein van aanleg waterkeren en -beheren alsmede een duidelijke vastlegging van de door beleid en uitvoering in de diverse fasen van een project te nemen verantwoordelijkheden. In grote lijnen sluit dit spelregelkader voor natte infra aan op het spelregelkader MIT. Er wordt evenals bij het MIT een verkenningfase, een planstudie en uitvoeringsfase onderscheiden. In de loop van 2001 zullen deze spelregels hun definitieve vorm krijgen, waarna deze officieel worden vastgesteld. De implementatie zal de komende jaren een groeitraject doorlopen.

2.1.4. Integrale thema's

Voor de bestuurlijke verhoudingen op het gebied van verkeer en vervoer geldt als motto «*decentraal wat kan, centraal wat moet*». Dit is de eerste stap in de beoordeling van infrastructuur(projecten). Mocht decentralisatie niet aan de orde zijn, zal middels een verkenning de aard en omvang van het betreffende verkeers- en vervoersprobleem in kaart worden gebracht. Tevens worden de effecten van verkeers- en vervoermaatregelen in beeld gebracht. Tenslotte wordt in deze paragraaf ingegaan op de betrokkenheid van de private sector bij de totstandkoming van infrastructuur.

Decentralisatie infrastructuursubsidies

Afwegingen bij het oplossen van problemen kunnen het beste plaatsvinden op het niveau waar de problemen zich voordoen.

Eén van de eerste stappen op weg naar decentralisatie van regionaal verkeer en vervoer is de ophoging van de GDU-grens tot 500 mln. Dit resulteert in de ophoging van de GDU-en en een gelijke verlaging van aanleg reg/lokaal. Daarmee wordt de beslissingsbevoegdheid voor de besteding van middelen ten behoeve van verbeteringen aan regionale infrastructuur neergelegd bij de decentrale overheden (in casu provincies en kaderwetgebieden).

Ontwikkeling Verkenning Nieuwe Stijl

In de nieuwe stijl van verkennen komen vier kernelementen terug:

- *probleemanalyse*: het verkeer- en vervoerprobleem wordt in de context geplaatst van de ruimtelijke inrichting van gebieden (de noemer waaronder het beleid van de ministeries van EZ, LNV, VenW en VROM op projectniveau samenkomt); uit de analyse kunnen voorwaarden komen die aan de oplossingsrichtingen worden gesteld.
- *oplossingsrichtingen*: de behoefte bestaat om deze veel breder neer te zetten en te voorkomen dat enkel en alleen wordt ingezoomd op infrastructurele oplossingen. Het gaat hier dan ook vooral om kansrijkheid en om de mogelijkheid een meerwaarde te bereiken door maatregelen te koppelen; dit onderdeel van de verkenning is dus niet alleen inhoudelijk, maar zoekt ook in de richting van mogelijke partners en hun meerwaarde in het proces; daarbij worden bij de oplossingsrichtingen de effecten bekeken voor het hele terrein van de ruimtelijke inrichting van een gebied.
- *gebiedsafbakening*: het bepalen van de juiste scope is van wezenlijk belang voor het plaatsen van de betreffende verkeer- en vervoerproblematiek in z'n context; deze scope behelst ook de ontwikkelingen die het in gebied bestaan of worden verwacht; de gebiedsafbakening zal dus deel uit moeten maken van de verkenning.
- *stakeholders-analyse*: onder deze noemer dienen leerpunten op het gebied van open-plan-proces en interactieve beleidsvorming te worden doorvertaald met in het achterhoofd de noties belang-betaling-zeggenschap, en wie-betaalt-bepaalt; of het nu om de gebiedsafbakening of om de oplossingsrichtingen gaat, beide zijn immers afhankelijk van wie er over meepraten en welke conclusies daaraan verbonden worden.

Inhoudelijke afweegkaders

Om de effecten van verkeers- en vervoersmaatregelen systematisch en transparant in beeld te krijgen wordt steeds meer gebruik gemaakt van kosten-batenafwegingen en multicriteria-analyses. In het kader van het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur is een leidraad ontwikkeld die op dit moment wordt toegepast bij de megaprojecten. Het is de bedoeling dat in de toekomst ook voor de grotere projecten de maatschappelijke kosten en baten in beeld worden gebracht. Zodoende is het mogelijk de politieke beslismomenten die bij de overgang van MIT-fase naar MIT-fase een rol spelen, te ondersteunen en kan ook de zakelijke afweging waarover het NVVP spreekt beter vorm worden gegeven. Op dit moment wordt een methode van effectmeting uitgewerkt, die zodanig transparant is, dat de uitkomsten voor een ieder navolgbaar zijn. Wanneer de werkwijze en de daaronderliggende definities om effecten te kwantificeren maatschappelijk voldoende zijn geaccepteerd, wordt de werkwijze binnen het MIT-spelregelkader geïmplementeerd.

Publiek Private Samenwerking (PPS)

Door V&W wordt op diverse beleidsterreinen gewerkt aan de ontwikkeling en totstandkoming van PPS. Dit onder meer in samenwerking met het PPS-kenniscentrum bij het ministerie van Financiën. Een essentieel kenmerk van PPS is dat de overheid en marktpartijen gezamenlijk vorm geven aan het project en de financieel-juridische vormgeving en verantwoordelijkheids-, zeggenschaps- en risicoverdeling daarvan. Verschillende samenwerkingsvormen zijn daarbij mogelijk. Versterking van het principe van «de gebruiker betaalt» en variabilisering van gebruiksheffingen, alsmede de verkrijging van meerwaarde van infra op de omgevingsontwikkeling, geven meer mogelijkheden voor private ontwikkeling en exploitatie van infrastructuur. De insteek is dat het rijk op de langere termijn ruimte geeft aan private partijen en publiek-private samenwerkingsverbanden voor bijvoorbeeld toevoegingen aan netwerken. Hierbij wordt «productlevering» (bouw infra) vervangen door «dienstverlening» (beschikbaar zijn van infra). Belangrijke projecten zijn:

- *Nieuwe Sleutelprojecten*

Bij de Nieuwe Sleutelprojecten, waarbij de primaire verantwoordelijkheid bij de gemeenten ligt, heeft het Rijk een betrokkenheid vanwege het maatschappelijk belang m.b.t. stedelijke ontwikkeling, de internationale uitstraling, de benodigde aanpassingen van de infrastructuur en in een aantal gevallen vanwege de aanlanding van de HSL. De bedoeling is dat de publieke en private partijen in eerste instantie tot een intentie-overeenkomst komen waarin, naast de gezamenlijke doelstellingen, afspraken worden gemaakt over de samenwerking in de planvorming. Voor de uitvoeringsfase zullen in een later stadium afspraken gemaakt worden tussen de betrokken publieke en private partijen. De planvorming voor de sleutelprojecten Rotterdam Centraal en Den Haag CS-kwadrant zal in de loop van 2001 een masterplan opleveren. Voor de projecten Zuidas Amsterdam en Breda zal dit jaar met de planvorming worden gestart. Bij het stationsgebied Utrecht wordt door partijen gewerkt aan overeenstemming over een OV-terminal. Het sleutelproject Arnhem bevindt zich nog in de factfinding-fase.

- *HSL-Zuid*

Bij de HSL-Zuid is er zowel op het gebied van infrastructuur (infraprovider) als op het gebied van het vervoer sprake van een PPS-aanpak. In het Infraprovidercontract wordt het beschikbaar zijn van de nieuwe HSL-infra voor spoorvervoer-gebruik tot 2030 geregeld. De private partij investeert en houdt de bovenbouw (rails, beveiliging, bovenleidingen, etc) in stand. Deze ontvangt een voor de hele exploitatieperiode vaste vergoeding op basis van de geleverde beschikbaarheid met een strafkorting voor niet-functioneren. De intentie-overeenkomst (vooruitlopend op de contractsondertekening) is op 11 mei geschied. De contractsondertekening heeft begin juni 2001 plaatsgevonden. Parallel hieraan wordt er gewerkt aan de aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid.

- *PPS-constructies bij Wegen- en Spoorprojecten*

Ook op het gebied van diverse wegenprojecten spelen PPS-constructies een belangrijke rol. De initiatieven binnen het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad geven hier een extra impuls aan. Voorbeelden van projecten die mede in het kader van het BOR onder de noemer van potentiële PPS-arrangementen (tolwegen/betaalstroken) zijn opgenomen, zijn:

- 2e Coentunnel (tol)
- Westrandweg (tol)
- A9 (betaalstroken)
- A6/A9 (toltunnel)
- A4 Midden-Delfland (tol)
- A15 (betaalstroken)
- A13/A16 (tol)
- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (tol)
- A4 De Hoek-Clausplein (betaalstroken, optioneel privaat)

Hiernaast is voor de A59 Rosmalen-Geffen in 2000 een overeenkomst getekend met de Provincie Noord-Brabant, waarna de provincie met de aanbesteding is begonnen. Tevens wordt er voor de N31 een DBFM-contract voorbereid en loopt het bestuurlijk overleg ten aanzien van de N35, waarbij PPS-mogelijkheden nader worden onderzocht.

Ook op het gebied van de «*reguliere*» *railinfrastructuur* wordt er, naast de Nieuwe Sleutelprojecten en de HSL-Zuid, gewerkt aan PPS-constructies. Voorbeelden hiervan zijn: de Spoortunnel Delft, Sloelijn, het MTC Valburg en het Project Mainport Rotterdam (PMR).

- *Maaswerken*

Bij zowel de Zandmaas als de Grensmaas, beide onderdelen van de Maaswerken, is het de bedoeling PPS toe te gaan passen. Zo geldt voor het project Zandmaas als uitgangspunt dat de maatregelen met betrekking tot enkele hoogwatergeulen in principe in voor de overheid budget-neutrale PPS-constructies worden uitgevoerd. De onderhandelingen met private partijen lopen momenteel nog.

Voor het project Grensmaas bestaat het voornemen om het gehele project te laten uitvoeren door een consortium van private partijen. De project-organisatie De Maaswerken en het consortium werken gezamenlijk aan voorstellen voor het ontwerp en het uitvoeringsplan. Uitgangspunt is dat de kosten van het maatregelenpakket voor de Grensmaas worden gedekt door de opbrengsten van grind.

- *Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)/Rondje Randstad*

Het Kabinet heeft zich in het licht van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad verplicht tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden in de Randstad, waarbij de realisatie plaatsheeft op basis van een PPS-constructie. Het Regeerakkoord is hierop aangepast. Het Kabinet heeft in het BOR aangegeven nog in deze Kabinetsperiode een besluit te nemen, hiertoe staan twee opties open: het versterken en uitbouwen van het vervoersnetwerk van de bestaande randstadring en de toevoeging van een nieuwe infrastructurele verbinding in de binnenflank van de ring op de schaal van de Deltametropool. Dit betekent dat in oktober/november 2001 de nadere studies gereed dienen te zijn voor besluitvorming interdepartementaal en met diverse actoren.

2.1.5. Afkortingenlijst

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
ATT	= Aansturing en Toekomst Taakorganisatie
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.	
DBM	= Design, Build & Maintenance
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EC-contract	= Engineering and Construct
EKB	= Externe kwaliteitsborging
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
ITT	= Invitation to Tender
K.	
KAN	= Knooppunt Arnhem Nijmegen
KLPD	= Korps Landelijke Politie Diensten
L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie watervdeling
LVN	= 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
NSP	= Nieuwe Sleutelprojecten
NURG	= Nadere uitwerking rivierengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O.	
OEEl	= Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
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
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
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
SNIP	=	Systeem natte infrastructuurprojecten
SPM	=	Strategisch personeelsmanagement
STOV	=	Stadsgewestelijk 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
TBSA	=	Tijdelijke bijdrageregeling SpoorAansluitingen
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	=	Volkhuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
VAT	=	Vorbereiding, administratie en toezicht
VPT	=	
W.		
WIM-VID	=	Weigh In Motion met Video-systeem
WST	=	Westerscheldetunnel
WVO	=	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	=	World Trade Center
Z.		
ZOAB	=	Zeer open asfaltbeton

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds (IF) voor het jaar 2002

Uitgaven (in EUR 1000)	2001	2002	2003	2004	2005	artnr.
Stand ontwerpbegroting 2001	5 548 619	5 635 132	5 887 577	5 146 226	5 039 168	
1) Duurzaam Veilig		20 874	25 412			IF 01.03
2) Loon- en prijsbijstelling 2001	145 054	146 718	149 718	154 435	157 989	XII 20
3) Prijsbijstelling FES	89 244	84 722	99 182	59 651	53 319	IF 04.06
4) HSL-schuif		- 83 949		45 379	38 571	IF 03.03
Overige mutaties	221 603	187 394	107 386	109 811	33 808	
Stand ontwerpbegroting 2002	6 004 518	5 990 891	6 269 275	5 513 233	5 322 854	

Ontvangsten (in EUR 1000)	2001	2002	2003	2004	2005	artnr.
Stand ontwerpbegroting 2001	5 573 553	5 659 636	5 886 127	5 145 500	5 039 168	
1) Bijdrage ten laste van begroting V&W	3 636 164	3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	IF 05.01
2) Bijdragen ten laste van het FES	2 075 321	2 177 761	2 388 674	1 318 279	1 180 816	IF 05.04
Overige mutaties	298 309	286 913	196 898	199 126	88 564	
Stand ontwerpbegroting 2002	6 009 793	5 937 425	6 250 905	5 411 769	5 311 691	

Bij de begrotingsvoorbereiding 2002 hebben diverse beleidsmatige intensiveringen en extensiveringen plaatsgevonden. Op het terrein van veiligheid (artikel 01.03) zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor Duurzaam veilig. Deze middelen worden ingezet als overbrugging naar een tweede regeling Duurzaam Veilig. Tevens heeft er een kasschuif plaatsgevonden bij de HSL. De overige intensiveringen betreffen onder andere de loon- en prijsbijstelling 2001.

De ontvangsten op het Infrastructuurfonds betreffen de bijdrage uit de Algemene middelen die via de begroting van Verkeer en Waterstaat en de bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

2.2 DE PRODUCTARTIKELEN

TOELICHTING PER PRODUCTARTIKEL

Uitgaven, verplichtingen en ontvangsten

Inleiding

In deze paragraaf worden de afzonderlijke productartikelen toegelicht. Allereerst wordt op de artikelen van de droge infrastructuur ingegaan. Vervolgens komen de artikelen van de natte infrastructuur en de megaprojecten aan bod. Tenslotte worden de artikelen van de algemene uitgaven en ontvangsten en de bijdragen ten laste van andere begrotingen van het rijk beschreven.

Per productartikel wordt de relatie tussen de producten en het beleid toegelicht. Daarnaast wordt het actuele programma en de budgettaire gevolgen van de uitvoering beschreven. Tenslotte wordt de budgetflexibiliteit belicht.

Voor de opbouw van de beschikbare bedragen en een overzicht van de projecten wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage.

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 2001.

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

01.01 Rijkswegen

a. Relatie producten en beleid.

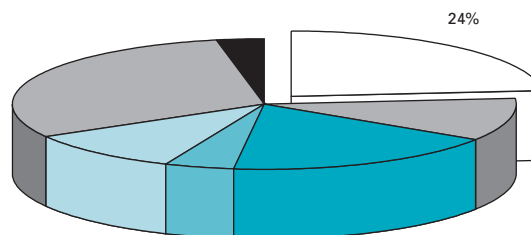
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

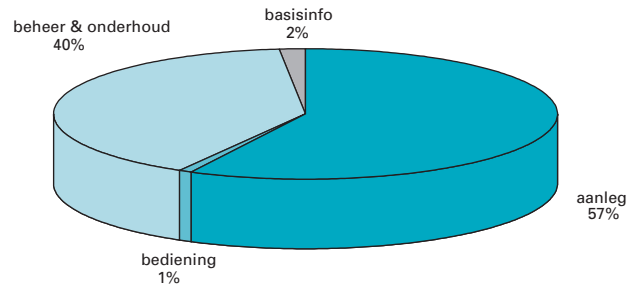
In het projectenboek 2002 is per project beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuren worden het aandeel Rijkswegen in het totale Infracfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen weergegeven.

Aandeel Rijkswegen in totaal Infracfonds 2002



Uitgavencategorieën RW



b. Het actuele programma

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 voor de realisatie van de projecten vermeld.

Wijzigingen verkenningentabel

A10 Zuidas

De A10 Zuidas is een nieuw project in categorie 3a. Het betreft het hoofdweggedeelte van het Sleutelproject Amsterdam Zuidas/WTC.

Wijzigingen planstudietabel

Holendrecht–Oudenrijn

Het MIT-project rijksweg 2 Holendrecht-Oudenrijn start in 2002 met de uitvoering; in verband hiermee is dit project overgeheveld van het planstudieprogramma ná tracébesluit naar het realisatieprogramma.

Rondweg Sneek

In overleg met de regio is besloten het project RW7 Rondweg Sneek na 2006 uit te voeren.

A12 Utrecht–Duitse grens

Het project A12 Utrecht–Duitse grens zal vanwege de noodzakelijke proceduretijd worden gerealiseerd in de periode 2003–2006.

Harlingen–Zurich

Het nieuwe project Rijksweg 31 Harlingen–Zurich is voor een taakstellend budget van EUR 29 mln opgenomen in het planstudieprogramma.

Burghaveen–Leiden

Voor het project rijksweg 4 Burghaveen–Leiden is in 2001 EUR 152 mln. overgeheveld naar de HSL-organisatie (IF 03.03.04), in verband met de gecombineerde uitvoering van de kruising van de HSL en de verbreding van de A4.

Urmond–Kerensheide–Hoensbroek

De ramingen van de minimum en maximum uitvoeringskosten van rijksweg 2/76 Urmond–Kerensheide–Hoensbroek zijn conform de

uitgangspunten uit het MIT-projectenboek 2001 aangepast aan de kostenraming van de alternatieven uit de Trajectnota-MER.

De planning van de overige projecten zijn geactualiseerd. Dit heeft overigens niet geleid tot vertragingen in de oplevering van de betreffende projecten. Alle bedragen in het planstudieprogramma zijn vermeld op prijspeil 2001.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven verantwoord die noodzakelijk zijn voor

- de uitvoering van nieuwbouw- en benuttingsprojecten en
- de voorbereiding van de uitvoering van deze projecten.

De aan deze indeling gekoppelde verzameling projecten wordt aangeduid als het uitvoeringsprogramma respectievelijk het voorbereidingsprogramma. De fase van voorbereiding van de uitvoering begint na het nemen van het tracébesluit. Deze fase wordt ook wel aangeduid als «planstudie na tracébesluit».

De uitgaven betreffen:

- de budgetten benodigd voor de daadwerkelijke realisatie, de zogenaamde productuitgaven en
- de personele, materiële, automatiserings- en uitbestedingsuitgaven ten behoeve van voorbereiding, administratie en toezicht, de zogenaamde directe uitvoeringsuitgaven.

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

De volgende veronderstellingen gelden:

De ramingen zijn in prijspeil 2001. Ten aanzien van de aanlegprogramma's worden de besluitvormingsmomenten van het MIT spelregelkader gevolgd. Dat betekent (ondermeer) dat programma's pas in de realisatietabel worden opgenomen als alle procedures zijn afgerond en er budget voor de uitvoering beschikbaar is.

Vanwege de onzekerheden in de uitvoering wordt op het programma een overplanning van 10% gehanteerd om planningsrisico's in de uitvoering op te vangen en op deze wijze met de beschikbaar gestelde middelen een optimaal programma uit te voeren. De ramingen van de uitgaven voor aanlegprojecten zijn gebaseerd op de Project Ramingen Infrastructuur (PRI)-systematiek. Deze ramingsmethodiek hanteert onzekerheidsmarges die aan het begin van de planstudiefase 50% belooft en aan het begin van de uitvoering nog 10%.

De uitvoeringsperiode van projecten beslaat meerdere jaren, waarbij de eerste jaren nodig zijn voor voorbereiding van de daadwerkelijke realisatie. In deze voorbereidingsperiode worden ondermeer de grond-aankopen verricht.

Nieuwbouwprogramma

In de planning is de voorbereiding en uitvoering van de projecten afgestemd op de beschikbare begrotingsmiddelen. De in de projecten genoemde opleverdata van de projecten zijn gebaseerd op de bovengenoemde overplanning. Het valt niet op voorhand te zeggen welke projecten met vertraging of versnelling in de uitvoering te maken zullen krijgen.

In de hierna volgende tabellen is de output van het nieuwbouwprogramma opgenomen.

Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 2001 en 2002								
weg-nr	wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	toelichting	Produkt-uitgaven (PU) EUR in mln*)
9	Heiloo-Alkmaar	2002	september		n.v.t.	n.v.t.	reconstructie Kooimeerplein	23
44	Aanpassing traject Wassenaar	2002	maart	1,9	n.v.t.	n.v.t.	aanleg parallelwegen	15
4	2e Beneluxtunnel met toeleidende wegen	2002	juni	6,3	8	4	verbreding naar asw 2x2 + 2x2 +betaalstrook incl. 2e tunnel ism metro en fietsverbinding	357
20	Giessenplein	2002	juni		n.v.t.	n.v.t.	reconstructie aansluiting	29

Onderstaand een overzicht van de tussentijdse openstelling van deeltrajecten van in uitvoering zijnde projecten.

Openstellingen van deeltrajecten in 2001 en 2002							
wegn	wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	toelichting
50	Kampen-Ramspol, ged. Ens-Emme-loord	2001	september	6,4	2	2	reconstructie aw 2x1
50	Kampen-Ramspol, ged. , Niersallee-Flevoweg	2001	december	3,7	2	1	reconstructie aw 1x2
50	Kampen-Ramspol, ged. , Flevoweg-Ramspol	2002	december	6,8	2	1	reconstructie aw 1x2
33	Appingedam-Spijk	2002	december	12,9	2	1	ombouw tot hoogwaardige autoweg
33	Spijk-Eemshaven	2002	december	6,3	2	1	ombouw tot hoogwaardige autoweg

Het projectenoverzicht in de begroting 2001 van het Infrastructuurfonds is de basis voor het nieuwbouwprogramma. De projecten van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) maken onderdeel uit van dit programma. De aanpassingen ten opzichte van dit projectenoverzicht met betrekking tot projecten in Noord-Brabant die financieel zijn vastgelegd in een nota van verbetering, zijn doorgevoerd.

Het voorbereidingsprogramma betreft nieuwbouwprojecten in de voorbereidingsfase (planstudiefase na tracébesluit). De projectkosten in deze fase komen ten laste van het budget Aanleg Rijkswegen Realisatie en zijn in het uitvoeringsprogramma opgenomen in de verzamelpost Planstudie na tracébesluit (productuitgaven).

Van de projecten die op dit moment in de fase van voorbereiding van de uitvoering verkeren, start in 2002 de uitvoering van:

- Rw 2 Holendrecht–Oudenrijn;
- Rw 4 Burgerveen–Leiden (kruising met HSL)
- Rw 11 Alphen–Bodegraven.

Deze projecten zijn nieuw in het uitvoeringsprogramma opgenomen. RW 4 Burgerveen–Leiden is p.m. opgenomen. De start van de uitvoering vindt plaats in het kader van de aanleg van het gebundelde deel met de HSL-Zuid. De overige gedeelten van het project blijven gehandhaafd in het planstudieprogramma.

In het Projectenboek (MIT) worden per project de taakstellende budgetten voor de productuitgaven (PU) gepresenteerd. De directe uitvoeringsuitgaven (DUU's) worden voor het programma als geheel gepresenteerd en worden geraamd op 20% van de totale productuitgaven.

Toelichting op mutaties in taakstellende budgetten en planningen. De volgende mutaties hebben ten opzichte van de begroting 2001 plaats gevonden:

Rw 4 Burgerveen–Leiden

Er is een langere uitvoeringsperiode noodzakelijk voor dit complexe project. Op dit moment wordt rekening gehouden met openstelling in 2011. Het taakstellende budget voor het project is ten behoeve van een toekomstvaste oplossing verhoogd met EUR 16 mln.

Rw 7 Rondweg Sneek

De uitvoering van dit planstudieproject is, in overleg met het samenwerkingsverband Noord, verschoven naar de periode na 2006 uitgaande van een ongewijzigde bijdrage van de regio. Eventueel eerdere uitvoering is mogelijk indien de regio voorziet in de voorfinanciering en de kosten daarvoor.

Rw 31 Harlingen–Zurich

In overleg met het samenwerkingsverband Noord is besloten tot een planstudie waarvoor een taakstellend realisatiebudget van EUR 27 mln is gereserveerd.

Rw 37 Holsloot–Duitse grens

Het taakstellend budget voor het in uitvoering zijnde project wordt verhoogd met EUR 15 mln t.b.v. een zodanige uitvoering dat een tot autosnelweg uitbreidbare autoweg 2x2 ontstaat. Met het samenwerkingsverband Noord is dit afgesproken.

Bundes Auto Bahn 31

Gelet op het belang voor de regionale ontwikkeling is er, in overleg met het samenwerkingsverband Noord, een bijdrage voorzien aan de versnelde aanleg van de Bundes Auto Bahn 31 ter grootte van EUR 3,8 mln onder voorwaarde dat de regio eveneens een financiële bijdrage levert.

RW 4 Knooppunt Badhoevedorp–aansluiting Hoofddorp

De openstelling van dit traject heeft reeds plaatsgevonden in 1999. Hier is sprake van een kostenstijging van EUR 4 mln. door hogere kosten voor aanpassingen aan de Schipholtunnel, hogere kosten voor grondverwerving en diverse kleinere overschrijdingen. Deze stijging wordt binnen het regionale pakket opgevangen door de meevallende uitgaven voor de aansluiting Meibergdreef, die in 2000 is opgeleverd.

RW 11 Alphen–Bodegraven

De start van dit project is versneld van 2006 naar 2001. Dit is een uitwerking van bestuurlijke afspraken met de regio. Oplevering zal uiterlijk in 2004 plaatsvinden.

RW 50 Eindhoven–Oss

Een deel van de besparingen van het planstudie project Rw 2, Tangenten Eindhoven (EUR 40 mln) is bij Nota van Verbetering (Kamerstukken II, 27 400 A, nr. 9) toegevoegd aan het taakstellend budget voor het in uitvoering zijnde project Rw 50 Eindhoven–Oss dat hiermee op EUR 347 mln komt (bedragen prijspeil 2000, conform Nota van Verbetering).

De taakstellende budgetten van alle projecten zijn op prijspeil 2001 gebracht.

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 plussen spitsstroken, toeritdoseerinstallaties, inhaalverbod vrachtverkeer, kleine infrastructurele verbeteringen en de inzet van extra politie (de zogenaamde verkeersassistenten);
- maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie paneel), verbetering van netwerkmanagement;
- innovatieve projecten;
- verbeteren van de reisinformatie.

Naast de bovengenoemde maatregelen wordt een deel van het budget besteed aan het opzetten van een goede beheersorganisatie en aan internationale afstemming. De beheersorganisatie laat zich onder andere ondersteunen door een goede architectuur (afgestemd binnen Connekt 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 Frankrijk, België, Luxemburg, Engeland en Duitsland in het kader van Centrico. Via dit laatste project worden ook Europese bijdragen ontvangen.

Met een groot aantal verschillende benuttingsmaatregelen wordt de benutting van het hoofdwegennet verder verbeterd.

Benuttingsmaatregelen	Eenheid	2000	2001	2002
– Verkeerssignalering (incl monitoring)	km	23	0	0
– Toeritdoseerinstallaties	aantal	6	11	7
– Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	1	28	0
– Monitoring	km	241	411	22
– Verkeersmanagementcentrales	aantal	1	0	0
– Inhaalverbod vrachtverkeer	km	0	29	pm
– Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	0	0	10
– Doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen)	aantal	2	3	0
– Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	1	5	0

Het aantal kilometers is vooralsnog pm gesteld omdat er nog overleg gaande is welke wegvakken gekozen gaan worden.

01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding

Het voorbereidingsprogramma ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen behelst onder andere 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 worden tevens de regionale en lokale beheerplannen opgesteld. Door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat wordt geregeld onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop de beleidsdoelstellingen in de huidige structuur van de Rijkswegen geïmplementeerd kan 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 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 duurzaamheid en/of veiligheid te verbeteren.

Om te komen tot een goede onderbouwing van het onderhoudsbudget 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 levensduurverlengend 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.

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de volgende tabel. Aangezien vast onderhoud jaarlijks plaatsvindt aan het gehele areaal vormt de tabel eveneens de prestatie-indicator.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud			
Soort beheer en onderhoud	2000	2001	2002
– rijbaanlengte (in km)	2 596	2 609	2 632
– zwart onderhoud (in km ²)	36	37	37
– groen onderhoud (in km ²)	77	78	78

01.01.05 Bediening Rijkswegen

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

- de kosten van bediening betreffen alleen personeel (PMA). In de kosten voor de bediening zijn ook de verkeersmanagers opgenomen;
- de voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij deze werksoort ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, etc.);
- in de personeelskosten is tevens een post opgenomen voor de opleiding van de operators.

De operators en systeembeheerders zijn werkzaam in de vijftal verkeerscentrales in de provincies Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant, in de Verkeersmanagementcentrum Nederland en het Traffic Information Centre.

De te bedienen objecten zijn ondermeer:

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

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

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

specificatie bedieningsareaal (peildatum 01-01-2001)

Systeemsoort	Eenheid	2000	2001	2002
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	981	981	981
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	364	775	797
Verkeerscentrales	aantal	7	7	7
DRIP's	aantal	57	85	85
Toeritdoseringen	aantal	31	42	49
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	6	6	16
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	35	38	38
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	31	36	36

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 (bijv. het NVVP) en bestaand beleid te evalueren. Tevens staat de informatie ten dienste van wegontwerp en aanleg-, beheer- en onderhoudsprogramma's van Rijkswegen, voor dit doel aangevuld met informatie over de ondergrond van wegen, verkeersgeleiding en -beheersing. 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.

De volgende thema's worden onderscheiden:

- **Netwerken en infrastructuur**

Het betreft digitale representaties van het rijks- en onderliggend (vaar)wegennet welke een koppelvlak vormen voor verkeer en vervoer gerelateerde statistieken ten behoeve van beleidsvoorbereiding en -uitvoering. Tevens betreft het beschrijvingen van de fysieke (vaar)wegeninfrastructuur en gegevens over de geometrische hoogtestructuur van Nederland.

- **Verkeersveiligheid**

Het thema verkeersveiligheid levert gegevens over verkeersongevallen in combinatie met een andere gegevens als intensiteiten, handhaving snelheden, wegkenmerken en capaciteiten van wegen. Op basis van deze gegevens wordt inzicht verschaft in onder meer «black spots». Gegevens zijn beschikbaar via Internet.

- **Verkeersgegevens**

Het betreft hier de gegevens met betrekking tot file en filekosten, rijksnelheden en benutting van Rijkswegen. Het betreft eveneens gegevens met betrekking tot de Nederlandse en Europese binnenvaartschepen, alsmede de intensiteiten op de Nederlandse vaarwegen. Eén en ander voor zowel de beroepsals de recreatievaart.

- **Nautische gegevens**

Het thema omvat gegevens over de verkeersstromen over de Nederlandse vaarwegen en kustwateren, alsmede gegevens omtrent veiligheid en milieueffecten.

- **Goederenvervoer**

Het thema goederenvervoer omvat gegevens over het transport van goederen naar modaliteit (weg, water, spoor) en herkomst en bestemming.

- **Personenvervoer**

Het thema personenvervoer omvat gegevens over het verplaatsingsgedrag van personen alsmede gegevens over het toerisme.

- **Modellen**

Modellen op verkeer- en vervoersgebied kwantificeren voorgenomen beleid en creëren de mogelijkheden het beleid te toetsen. Het belang van betrouwbare modellen is onomstreden.

Op deze artikelonderdelen 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 EUR 1,6 mln en EUR 2 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. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)							
01.01 Rijkswegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	1 975 228	1 194 623	1 010 411	1 152 698	1 196 721	1 252 874	2 050 041
Uitgaven	1 306 406	1 269 408	1 396 988	1 802 411	1 721 997	1 830 856	2 050 041
Productuitgaven		834 850	955 059	1 336 368	1 226 224	1 307 505	1 511 236
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie		476 697	609 142	983 930	892 827	916 789	1 105 475
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie		358 153	345 917	352 438	333 397	390 716	405 761
Directe uitvoeringsuitgaven		434 558	441 929	466 043	495 773	523 351	538 805
– 01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./ planstudie		35 515	33 651	22 100	13 922	13 679	8 593
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie		147 479	157 916	186 504	207 831	219 176	230 974
– 01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding		35 475	29 531	29 527	30 336	30 242	29 971
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie		180 416	184 211	191 189	207 057	222 219	230 974
– 01.01.05 Bediening Rijkswegen		11 465	12 281	12 065	12 033	12 211	12 202
– 01.01.06 Basisinformatie		24 208	24 339	24 658	24 594	25 824	26 091
Ontvangsten		78 478	68 671	71 666	80 134	19 966	38 571

Voor de noodzakelijke bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten Rijkswegen in de verdiepingsbijlage.

Gespecificeerde ontvangsten op de gerealiseerde producten van dit productartikel					
In EUR1000	2002	2003	2004	2005	2006
rw2 Holendrecht–Oudenrijn	13 613	36 302	52 185		
rw5 Verlengde Westrandweg	7 714				
rw15 reconstructie aansluitingen			1 815	1 815	
rw30 rw12-Postweg		4 538	4 538		
rw31 Leeuwarden–Drachten		10 891	2 723		
rw50 Eindhoven–Oss	2 269				
rw73-zuid, c.a.	25 004				
Diverse	1 815				
Totaal ontvangsten Aanleg	50 415	51 731	61 261	1 815	
Totaal ontvangsten Onderhoud	18 256	19 935	18 873	18 151	
Totaal ontvangsten IF 01.01	68 671	71 666	80 134	19 966	38 571

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Rijkswegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	62	30	16	14	26	9
Jaarverplichtingen	34	50	41	47	47	43
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	4	20	43	38	26	47
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	1	1	1

Voor de aanlegprojecten zijn in het kader van de regio-overleggen en Langman afspraken gemaakt. Daarmee is het aanlegprogramma bestuurlijk volledig vastgelegd tot 2010. Voor het beheer en onderhoud-programma geldt dit voor een beperkt deel (ca 5 tot 10%), waarvoor bestuurlijke verplichtingen gelden in verband met verbeterwerken. Ten aanzien van beheer en onderhoud en bediening geldt uiteraard dat deze verplichtingen complementair zijn aan die voor aanleg. Immers, zonder uitgaven voor beheer en onderhoud en bediening kan het gebruik van de weg niet gewaarborgd worden. In strikt juridische zin vloeit ca 75% van alle uitgaven in een bepaald jaar voort uit in voorgaande jaren vastgelegde verplichtingen (inclusief de verplichtingen voor personeel en exploitatie)

01.02 Railwegen

a. Relatie producten en beleid

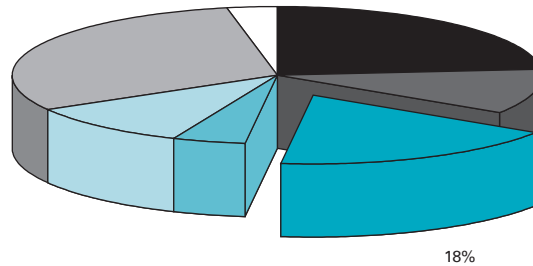
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (onderhoud, benutting en aanleg) zoals beschreven in de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat bij de onderstaande beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer
- Artikel 02 Optimalisering Netwerk Goederenvervoer
- Artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer

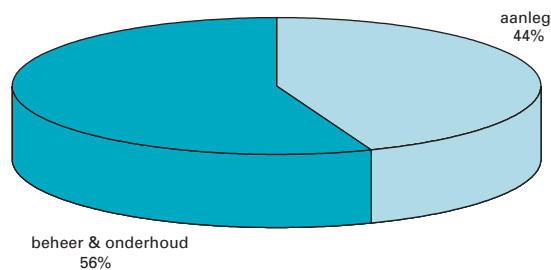
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

In de volgende figuren worden het aandeel Railwegen in het totale Infrafonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Railwegen weergegeven.

Aandeel Railwegen in totaal Infrafonds 2002



Uitgavencategorieën Railwegen



b. Het actuele programma

01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudie

Op dit onderdeel worden de uitgaven geraamd van door Railned uit te voeren verkenningstudies, alsmede de uitgaven voor een aantal aan spoor gerelateerde projecten (Nieuwe Sleutelprojecten (NSP), Beter Benutten 21e eeuw (BB21), Aansturing en Toekomst Taakorganisatie (ATT)).

Wijzigingen Verkenningentabel

Spoornetwerk Noord-Nederland

Dit betreft een nieuwe netwerk-verkenningstudies, waarin het gehele bestaande spoornetwerk ten noorden van Zwolle onderwerp van studie is. Doel van de verkenning is een beeld te krijgen van de effecten en eventueel nodige maatregelen als gevolg van de toename van het gebruik van het spoornetwerk door zowel reizigers- als goederentreinen.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte

De ontwikkeling van de Noordwesthoek van de Maasvlakte is ter hand genomen. In dit gebied zijn diverse overslag- en industriële activiteiten gepland. De diverse vestigingen zullen ook van spoorvervoer gebruik

maken. Daarom is het van belang dat dit gebied op korte termijn voor het spoorvervoer wordt ontsloten, waardoor een aansluiting op het Europese spoorwegnet ontstaat.

Vervolgfase Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte

De groei van het containervervoer vanaf het Rotterdamse havengebied kan leiden tot capaciteitsknelpunten op de beide Railservice centra. In deze verkenning zal worden nagegaan of, en zo ja wanneer, er op korte dan wel middellange termijn capaciteitsknelpunten zullen ontstaan en welke maatregelen er kunnen worden genomen om deze knelpunten op te heffen.

Hoek van Holland Strandlijn

Voor de toelichting behorende bij dit project wordt verwezen naar het programma aanleg regionale/lokale infrastructuur (artikelonderdeel 01.03.01)

Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft

De verkenningstudie Rijswijk–Schiedam is afgerond en het project gaat over naar de planstudiefase. De verkenning heeft uitgewezen dat voor de situatie tot 2010 geldt dat de huidige twee sporen voorzien in de capaciteitsbehoefte. Op de lange termijn (circa 2020) is integrale viersporigheid tussen Rijswijk en Rotterdam nodig. Tussen 2010 en 2020 ontstaat echter een behoefte aan partiële viersporigheid tussen Rijswijk en Rotterdam. Een eventuele tunnel te Delft dient dan ook te worden gedimensioneerd op vier sporen. Benuttingsmogelijkheden op deze lijn zijn in de verkenning onvoldoende onderzocht en worden in de planstudie expliciet gezien. Het initiatief te komen tot een haalbaar plan voor de tunnel te Delft, waaronder in financiële zin door middel van Publiek private samenwerking (PPS), ligt bij de gemeente Delft. De totaal beschikbare bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan een dergelijke PPS is EUR 301 miljoen (prijspeil 2001).

Breukelen–Driebergen–Ede

De verkenning is gereed. De resultaten van deze verkenning worden meegenomen in de lopende planstudie van Vleuten–Geldermalsen incl. Randstadspoor (incl. BOR).

Verhoging rijnsnelheid bestaand net

De afzonderlijke verkenning is geschrapt en wordt meegenomen in de lopende studie naar snelle treinverbindingen tussen de vier grote steden in de randstad (Deltametropool).

Gouda–Rotterdam

In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Regio Rotterdam is afgesproken de mogelijkheid tot uitbreiding van de vervoerscapaciteit op het traject Gouda–Rotterdam te bezien.

Wormerveer inhaal gelegenheid/Uitgeest 4e perronfase

Op basis van verricht onderzoek naar benuttingsmogelijkheden is besloten voor deze 2 projecten eerst een quickscan uit te voeren naar de lange termijn mogelijkheden voor de dienstregeling op het Amsterdamse spoorwegnet.

Rondje Randstad

Snelle spoorverbinding Deltametropool (Rondje Randstad) Op basis van het aangepaste Regeerakkoord in het kader van het BOR vindt een

verkenning plaats naar de wenselijkheid en mogelijkheden voor een snelle spoorverbinding binnen de Randstad.

Wijzigingen Planstudietabel

Niet meer opgenomen in het planstudieprogramma:

Sporen lay out Rotterdam CS; Dit project is opgenomen onder het project HSL-Z.

Nieuw opgenomen in het planstudieprogramma:

Rijswijk-Schiedam inclusief tunnel Delft Zie de tekst bij mutaties in het verkenningenprogramma.

Overige wijzigingen (planning en/of kosten) in het planstudieprogramma:

Sloelijn

De planstudie Sloelijn is ca. 1 jaar vertraagd in verband met afstemming met de ontwikkelingen van de Westerschelde Container Terminal. Door realisatie van deze terminal zal het aantal treinen over de Sloelijn kunnen verdubbelen.

VERA

Voor dit project worden extra studies naar inpassing van de huidige spoorlijn in stedelijke gebieden uitgevoerd.

BB21/25 kV

Zie tekst bij aanleg railwegen realisatie.

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

Dit onderdeel bevat de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen van de railinfrastructuur.

Mutatieoverzicht Realisatietabel

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

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/haltes

- Amersfoort-Amersfoort aansluiting
- Amsterdam CS; westelijke tunnel
- Arnhem Westzijde
- Groningen-Leeuwarden
- Energievoorziening 2e tranche
- Halte Hillegom
- Zwolle-Enschede

De projecten Weesp aanleg wisseloverloop en Gooilijn verbeteren baanvakcapaciteit (maakten deel uit van de post kleine projecten) zijn in dienst gesteld en geheel afgesloten

Aslasten cluster II

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

PAGE

Het opstellen van een «uitvoeringsplan» heeft vertraging opgelopen. Voornaamste oorzaak is dat de vergunningverlening door het bevoegd gezag (provincie of gemeente) meer tijd in beslag neemt dan was voorzien.

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 Tijdelijke Bijdrageregeling SpoorAansluitingen (TBSA) is op 1 januari 2001, na een looptijd van 5 jaar, geëxpireerd. Besloten is om de regeling geen vervolg te geven.

Nieuw in realisatietabel

Kleine Stations

In het realisatieprogramma is een reservering voor kleine stations opgenomen. Gezien de grote behoefte aan stations zijn de gereserveerde middelen (ad EUR 27 mln) beschikbaar vanaf 2002 in plaats van vanaf 2005. Voorts is de post opgehoogd door het overhevelen van de middelen (ad EUR 9 mln) die voor Arnhem Schuytgraaf, Nijmegen Waalsprong en Amersfoort Vathorst in de begroting 2001 waren gereserveerd in de post «Kleine projecten» en door uitvoering te geven aan het amendement Verbugt c.s. (TK 2000–2001, 27 400 A, nr. 19) betreffende een eventueel benodigd passeerspoor bij Tilburg Reeshof (ad EUR 5 mln).

Nu de beleidsnotitie «Aanleg nieuwe stations» is uitgebracht, heeft de decentrale overheid de vrijheid zich tot het Rijk te wenden voor het openen van een station. De aanleg van een station wordt getoetst aan de beleidscriteria, zoals vastgelegd in de beleidsnotitie. Indien een project aan het criterium vervoerwaarde voldoet en inpasbaarheid blijkt in de dienstregeling, worden een programma van functionele eisen en een ontwerp voor het station opgesteld in lijn met de functionele normen en richtlijnen zoals omschreven in de nota «Reizigersvoorzieningen op stations/Basisstation», 12 januari 2001. Voordat kan worden overgegaan tot het projectbesluit, waarin tot aanleg wordt besloten, moeten duidelijke afspraken over de bediening worden vastgelegd met de vervoerder. Ook moeten dan de inpasbaarheid in de begroting en/of eventuele (mede-) financiering van het station door decentrale overheden en/of derde partijen duidelijk zijn.

Voor een aantal stations (Ypenburg, Tilburg Reeshof, Almere Poort en Almere Buiten Oost) is in 2001 een planstudie opgestart. De planstudies voor Arnhem Schuytgraaf, Nijmegen Waalsprong en Purmerend Weidevenne lopen. De stations Amersfoort Vathorst en Leidsche Rijn West maken deel uit van de planstudie voor Randstadspoor. In 2002 zal voor enkele stations een beschikking worden afgegeven.

Wijzigingen in de projectkosten:

Liempde–Eindhoven/IGO+

Voor beide projecten zijn de resterende werkzaamheden en risico's geïnventariseerd. Op basis van deze inventarisatie is het voor beide projecten verantwoord het nog aanwezige bedrag voor onvoorziene uitgaven te verlagen (Liempde–Eindhoven ad EUR 32 mln en IGO+ ad EUR 4 mln).

BB21

Voor het testen van de nieuwe BB21 systemen voor beveiliging, beheersing en communicatie zijn 2 proefbaanvakken ingericht: Heerlen– Maastricht en Steenwijk–Heerenveen. In 2001 vinden voorbereidende testen plaats en vanaf begin 2002 zullen op beide baanvakken de versies voor de Betuweroute worden geïnstalleerd en getest en vanaf 2003 de versies voor de corridor Amsterdam–Utrecht en voor het Hoofdneta.

Intussen worden plannen ontwikkeld voor het uitvoeren van een pilot Beter Benutten met BB21 systemen teneinde deze systemen in 2004–2005 grootschalig en intensief in de praktijk te kunnen testen ter voorbereiding op grootschaliger invoering op het hoofdneta in de periode 2006–2010.

In het planstudieprogramma is hiervoor nu EUR 408 mln opgenomen. Ten opzichte van de begroting 2001 is het budget bestemd voor de ontwikkeling van nieuwe c.q. aanvullende treindienst beheersing functies in VPT, de zogenaamde doorontwikkeling van VPT naar VPT++ overgeheveld naar het realisatieprogramma. Een voorlopige eerste indicatie van de kosten bedraagt EUR 36 mln.

Bij de doorontwikkeling gaat het om o.a. de volgende functies:

- treinen optimaal langs conflictpunten leiden door middel van snelheidsadviezen;
- een efficiënter vertrekproces voor kortere opvolgtijden;
- flexibel toepassen van inhalingen van stoptreinen door sneltreinen;
- flexibel gebruik van perronsporen en rijroutes op stations.

Teneinde deze functies tijdig beschikbaar te hebben voor test en invoering zal de ontwikkeling moeten plaatsvinden in de periode 2002–2005.

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 Railinfra-beheer (RIB) belast met beheer en onderhoud van de landelijke rail-infrastructuur. Uit dit onderdeel 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 uitbreidings-investeringen waarvoor door RIB onder staatsgarantie vreemd vermogen op de kapitaalmarkt is aangetrokken.

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 de op 1 januari 2001 met de Nederlandse Spoorwegen gesloten overeenkomst inzake de Railinframanagementorganisaties. Dit contract regelt de verhouding tussen de Staat en RIB totdat de nieuwe spoorwegwetgeving van kracht is.

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 voor 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. De tariefregeling gebruiksvergoeding geeft aan welke tarieven in dat betreffende jaar per trein-kilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald.

De opbrengsten van de gebruiksvergoeding die door de vervoerders aan RIB worden betaald, worden door RIB aangewend ter dekking van de instandhoudingskosten van de spoorweginfrastructuur. Deze opbrengsten beïnvloeden direct de hoogte van de subsidiebeschikking, daar een deel van 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 op de begroting die optreedt als gevolg van de gebruiksvergoeding wordt aangewend 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 kosten die het Rijk maakt bij het organiseren van vervoer. Tevens wordt gedacht aan investeringen die een betere dienstverlening mogelijk maken. Voor het goederenvervoer worden de vrijvallende middelen aangewend voor maatregelen voortkomende uit beleidsvoornemen NVVP (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 worden gepubliceerd, is de geraamde vrijval op dit artikelonderdeel ook pas op dat moment bekend.

Door middel van overboekingen (naar XII) bij voor- en/of najaarsnota zal op dit artikelonderdeel inzicht worden gegeven in de vrijgevallen financiële ruimte en de besteding daarvan aan maatregelen in het kader van organisatie en stimulering van het spoorvervoer.

01.02.06 Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg

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 EUR 272 mln, maar uiteindelijk heeft de NS EUR 245 mln voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks EUR 26 mln gedurende een periode van 15 jaar.

Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het MIT-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infraprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neemt af naarmate het project verder wordt uitgewerkt (bij opname in de planstudietabel is er nog een onzekerheid van 40%). Bij het beschikken van een project wordt uitgegaan van een onzekerheidsmarge van 10%.

Bij het opstellen van de programma afspraken t/m 2010 is er qua kostenraming uitgegaan van de minimale variant. Dit maakt dat er zekere risico's verbonden zijn aan de ramingen.

c. De Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR 1000)							
01.02 Railwegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	1 176 599	2 994 210	689 463	715 121	789 204	809 203	1 095 967
Uitgaven:	1 004 099	1 215 637	1 058 616	1 064 230	1 167 824	1 158 776	1 480 708
Productuitgaven	1 004 099	1 215 637	1 058 616	1 064 230	1 167 824	1 158 776	1 480 708
– 01.02.01 Aanleg Rail: verk./planstudie	18 532	14 945	4 369	3 103	1 626	1 263	560
– 01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	13 563	21 294	34 036	24 212	17 871	14 153	30 411
– 01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	272 719	329 085	402 844	426 808	500 024	479 401	785 151
– 01.02.04 Rail B&O realisatie	672 839	823 867	590 921	583 661	621 858	637 514	638 140
– 01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten	18 428		7 941		16 336		

Voor de noodzakelijke bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten railwegen in de verdiepingsbijlage bij deze begroting.

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven							
01.02 Railwegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	31	39	30	21	15	9
Jaarverplichtingen							
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)		69	61	70	79	85	91
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0

Over de gereserveerde middelen voor instandhouding railwegen zijn met de NS meerjarige kaders afgesproken. Bovendien is voor een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer een leenfaciliteit met NS afgesloten. Voor de aanleg programma's zijn bestuurlijke afspraken gemaakt voor een periode tot en met 2010.

01.03 Regionale en lokale infrastructuur

a. Relatie producten en beleid

Op dit productartikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het produktartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleids-

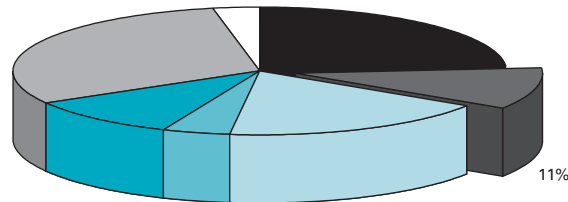
doelstellingen en beleidsinstrumenten (subsidie ten behoeve van aanleg openbaar vervoer- en onderliggend wegennetprojecten, gebundelde doeluitkering (GDU) en Duurzaam Veiligmaatregelen zoals beschreven bij de onderstaande beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

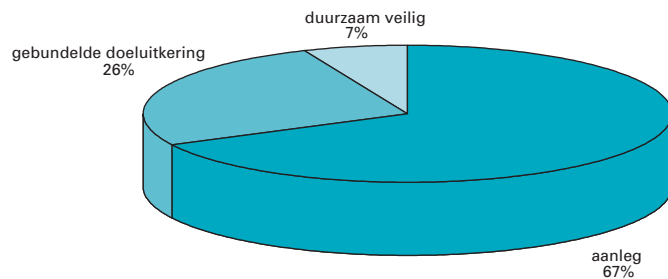
In het projectenboek 2002 is per project aangegeven welk aangegeven probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuren worden het aandeel Regionale en lokale infrastructuur in het totale Infrafonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Regionaal Lokaal weergegeven.

Aandeel Reg/lok in totaal Infrafonds 2002



Uitgavencategorieën Reg/lok



Met de subsidieverlening worden de volgende doelen nagestreefd:

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. 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 bijvoorbeeld door middel van bereikbaarheid van regionale centra en maatregelen, die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen.

3. 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. Het verbeteren van de verkeersveiligheid.

b. Het actuele programma

Als kernelement van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is een financiële impuls beschikbaar gesteld voor een aantal regionale en lokale projecten.

Light rail en ander stadsgewestelijk openbaar vervoer

Na een aarzelende start behoort Nederland inmiddels tot de landen waar light rail operationeel is. Op vier trajecten rijden lightrailvoertuigen: Zutphen–Winterswijk, Arnhem–Winterswijk, op het extra spoor tussen Houten en Houten Castellum en tussen Heerlen en Aken. Op andere trajecten zijn maatregelen genomen die het mogelijk maken later met deze voertuigen te kunnen rijden (ATB-NG). Het streven is dat in het begrotingsjaar 2002 ook de uitvoering start van lightrailprojecten in de Randstad: RandstadRail en Randstadspoor en ook mogelijk voor de proefbedrijven Rijn–GouweLijn (Gouda–Alphen) en Haarlem–Zandvoort. Prognose is dat tijdens deze kabinetsperiode ca. EUR 113 mln is uitgegeven aan lightrailinfrastructuur.

Na afronding van de planstudiefase van de projecten Light rail Zuid-Limburg, RijnGouweLijn en onderdelen van Regionet kan volgens de huidige planning in 2002 een projectbesluit worden genomen over deze projecten. De verkenningssstudie STOV Groningen zal in 2002 kunnen leiden tot een besluit over opname in de planstudiefase. In de verkenningentabel zijn de projecten OV-netwerk Brabantstad en Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente toegevoegd; mogelijkerwijs zullen uit de verkennende studies lightrailoplossingen naar voren komen.

Het concept voor een normenkader veiligheid light rail is voorgelegd aan diverse instanties en is op zijn werkbaarheid beproefd bij de projecten Light rail Zuid-Limburg, Haarlem–Zandvoort en RandstadRail. De reacties en conclusies worden verwerkt tot een definitieve versie van het normenkader, dat rond de jaarwisseling aan de Tweede Kamer wordt gestuurd. De Kamer zal ook worden geïnformeerd over de noodzaak te komen tot zogenoemde intra-operabiliteit: maatregelen in het ontwerp van infrastructuur en materieel, waardoor de inzetbaarheid van materieel elders in Nederland wordt bevorderd.

Sinds eind 2000 is een kenniscentrum light rail ondergebracht bij het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV). Doel ervan is de voor regionaal openbaar vervoer verantwoordelijke overheden kennis aan te reiken om vooral in de beginfase van een project de juiste keuzes te kunnen maken.

Naast de vorderingen op het gebied van light rail zijn ook vorderingen aan de orde bij andere belangrijke stadsgewestelijke openbaar-vervoerprojecten, zoals de tramlijn naar IJburg, de doorstroomassen in Twente en de HOV-lijnen in Utrecht en Eindhoven. De meest in het oog springende

gebeurtenis op dit gebied in 2002 zal de opening zijn van de Zuidtangent tussen Haarlem, Hoofddorp en Schiphol. Dit megaproject is uniek in Europa en zal een positieve uitstraling krijgen naar een groot deel van het openbaarvervoernetwerk in de noordelijke Randstad.

01.03.01 Verkenningen en planstudies

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten. De van toepassing zijnde MIT-tabellen geven het overzicht van de projecten die zich in de verkenningensfase 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.

Wijzigingen Verkenningentabel

De volgende projecten zijn nieuw in het verkenningenprogramma opgenomen:

OV netwerk Brabantstad.

Met dit project worden de mogelijkheden onderzocht om het collectief openbaar vervoernetwerk binnen en tussen de Brabantse stadsregio's, die samen de netwerkstad Brabantstad vormen, te verbeteren. Hierbij worden alle mogelijkheden van hoogwaardig openbaar vervoer (bus, lighttrain/ lightrail op hun vervoerwaarde- en exploitatiemogelijkheden onderzocht. Conform de huidige financiële kaders is er tot en met 2010 geen rijksbijdrage beschikbaar. Binnen de financiële kaders van de Regeerakkoordafpraak is met dit project geen rekening gehouden.

Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente.

Dit project betreft onderzoek naar en realisatie van mogelijke light-railexploitatie op de spoorverbinding Wierden–Almelo–Hengelo–Enschede, als eerste fase in de totstandkoming van een samenhangend stelsel van light-railverbindingen in de Regio Twente. In de toekomst wordt verder gedacht aan light-railexploitatie op de thans in aanleg zijnde doorstroommassen (vrije busbanen) in Almelo, Hengelo en Enschede, zodat niet langer meer hoeft te worden overgestapt op de stations van deze steden. In het kader van het Regioconvenant Oost-Nederland, een uitwerking van reeds in het Regeerakkoord 1998 gemaakte afspraken, is met het landsdeel Oost overeengekomen dat de Regio Twente een verkennende studie zal uitvoeren naar de mogelijkheden van light-rail. Ook voor dit project geldt dat binnen de huidige financiële kaders van de regeerakkoordafpraak er geen rekening mee is gehouden.

Trekvliettracé.

Dit project betreft een mogelijke verbinding tussen het rijkswegennet en de Haagse centrumring. Het project maakt onderdeel uit van afspraken die in het kader van het «Bereikbaarheidsoffensief Randstad» gemaakt zijn met de regio Haaglanden. Omdat sprake is van een subsidieproject zal Haaglanden conform het MIT-spielregelkader de verkennende studie uitvoeren. De hiervoor benodigde middelen zijn geparkeerd onder het planstudieproject A12 Den Haag van het Hoofdwegenprogramma.

De volgende projecten zijn niet meer in het verkenningenprogramma opgenomen:

Oostelijk Havengebied (Java/KNSM-eiland).

De regio heeft gekozen voor een andere wijze van financiering waardoor voor dit project geen subsidie van het rijk meer wordt verlangd.

Broekpolder Noord Holland.

Omdat de voor de handliggende infrastructuuroplossing hoogstwaarschijnlijk onder de GDU-grens van EUR 11,34 mln zou komen te liggen, komt dit project als subsidieproject in het MIT te vervallen.

Tramplus (streefbeeld 2010). Deze verkenning wordt afgevoerd in verband met afspraken met de stadsregio Rotterdam over optimalisatie van het regionale infrastructuurpakket. (zie ook toelichting realisatieprogramma).

Van verkenningen naar planstudie zijn de volgende projecten doorgeschoven:

- Almelo-Zuid;
- Bereikbaarheids Oostzijde Stadsregio Eindhoven;
- Helmond Westtangent;
- Breda Westtangent;
- Hoogwaardig Stadsgewestelijk OV KAN;
- Fietsontsluiting Leidschenveen;
- Maaskruisend Verkeer.

Het project Beech Avenue, dat onderdeel uitmaakt van de PKB-Schiphol, heeft in het afgelopen jaar aan de vereisten die in de planstudiefase gesteld worden voldaan en stroomt daarom van verkenningentabel door naar de realisatietabel.

De naam van het project Westelijke Invalsroute Utrecht is gewijzigd in Verbindingsstructuur A2-westelijke verdeelring Utrecht». Het project betreft de ontsluiting van de westzijde van de gemeente Utrecht. Concreet gezien gaat het dan om de verbinding tussen de A2 en de Westelijke Verdeelring Utrecht, vandaar de naamswijziging. In dit project wordt inhoudelijk een relatie gelegd met de verplaatsing van de aansluiting A2 Vleutenseweg, een mogelijk transferium bij Lage Weide en de gezamenlijke studie van het Rijk en de regio Utrecht naar de Noordelijke Randweg Utrecht (N230).

Ten slotte zijn de projecten Wegenstructuur Haarlemmermeer, 2e Maasvlakte en Verlenging OV-IJsselmonde weer opgenomen in de verkenningentabel. Deze projecten waren abusievelijk in de verkenningentabel van vorig jaar vervallen.

Voor wat betreft de planning van de opleverdata van verkenningen wordt de opgave van de decentrale overheden aangehouden. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt dan ook daar.

Wijzigingen Planstudietabel

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

- Sneek Oostelijke rondweg;
- RandstadRail fase 1;
- Carnisselandelijn;
- TramPlus IJsselmondelijn;
- N470 2e fase (Delftgauw, Zoetermeer).

Tourniquetten Ringlijn/Gesloten Instapregime Metro Amsterdam

De omschrijving van het project Tourniquetten Ringlijn is gewijzigd in het Gesloten Instapregime Metro Amsterdam

Aalsmeer–Uithoorn en Haarlemmermeer

De projecten Aalsmeer–Uithoorn N201 en Haarlemmermeer N201-A4/A5 worden uit oogpunt van één gebiedsgerichte benadering samengevoegd tot een project, namelijk de «N201».

Project Randstadrail 1e fase

Dit project gaat over naar de realisatiefase. Het betreft hier de omvorming van het lightrailconcept van het huidige tracé van de Hofpleinlijn, de Zoetermeerlijn inclusief de doorkoppeling in Den Haag en Rotterdam alsmede de Zoetermeer–Rotterdamverbinding (ZoRo) als hoogwaardige busverbinding. De railverbinding ZoRo is onderdeel van de tweede fase van RandstadRail en blijft om die reden in planstudie staan.

Den Bosch Zuidwest Tangent

Het onderliggend wegennet project Den Bosch Zuidwest Tangent is teruggeplaatst van realisatie naar planstudie. De reden hiervan is dat het project door de gemeente wordt heroverwogen omdat het bestemmingsplan door de Raad van State is vernietigd. De regio geeft aan dat het project hierdoor tenminste drie jaar later zal starten.

Tramplus Charlois–IJsselmondelijn (SRR)

Als gevolg van een *heroverweging* tussen diverse OV-projecten binnen deze regio is dit project niet langer in de programmering opgenomen (zie ook wijzigingen realisatie).

Hoek van Holland strandlijn

Het project Hoek van Holland strandlijn is nieuw opgenomen in de planstudietabel van het programma Regionaal/Lokaal. Dit project was aanvankelijk opgenomen onder het spoorprogramma. Verwacht wordt dat de verlenging van de huidige lijn van Rotterdam naar Hoek van Holland een betere functie krijgt wanneer Stadsregio Rotterdam de realisatie van de verlenging met andere projecten combineert, de exploitatie op zich neemt en het stadsgewestelijk vervoer gestalte geeft. Dit overwegende wordt het project opgenomen in het planstudieprogramma voor regionale/lokale infrastructuur.

Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer KAN

Het uit de verkenningen- naar planstudieprogramma doorgestroomde project Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer KAN wordt geknipt in twee planstudies Regionale Rail Arnhem-Nijmegen en Waalsprong-Lent.

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 Realisatietabel

De volgende projecten zijn financieel afgerond en derhalve vervallen:

- NZ-metro upgrading
- Kwintsheul (N222)
- Herinrichting station Amersfoort
- Renesse transferium pilot
- Amersfoort Groeistad, fase 1 en 2
- Busbaan IJpendam–'t Schouw
- OV-ontsluiting OHG-IJburg (VINEX) (PH-tunnel/Oostertoegang CS)

De volgende projecten zijn nieuw in het realisatieprogramma opgenomen:

- Sneek oostelijke rondweg
- Carnisselande
- TramPlus IJsselmondelijn
- Schiphol Beech Avenue
- Randstadrail fase 1 (realisatie)
- Delfgauw N470 fase 2

De vermelde rijksbijdrage is onder voorbehoud opgenomen; mocht uit nadere studie blijken dat de rijksbijdrage lager uitvalt dan vloeit het verschil terug naar het landelijk budget voor onderliggend wegennet-projecten. De kostentoeename wordt met name veroorzaakt door de aanscherping van de ruimtelijke inrichtingsnormen.

Wijzigingen van projectkosten

De projectkosten zijn in overeenstemming met de afgegeven beschikkingen. Wijziging van de projectkosten is in principe alleen mogelijk als gevolg van loon- en prijsbijstellingen. In afwijking daarvan zijn in de realisatietabel van het MIT 2002 enkele veranderingen ten opzichte van het MIT 2001 opgenomen voor wat betreft de inhoud, omvang en kosten van projecten. Het betreft een viertal projecten van de Stadsregio Rotterdam waarmee op verzoek afspraken zijn gemaakt over een herprioritering binnen de regio. Uitgangspunt van rijkswege is dat dit een budgettair neutrale verschuiving moet opleveren. Het gaat om de volgende projecten:

Tramplus Schiedam–Vlaardingenlijn.

Bij de start van de planstudie zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken alternatieven. Echter op basis van actuele inzichten is er een nieuw rapport verschenen waarin het netwerk is herijkt en is in het projectbesluit ingestemd met een voorkeursvariant met een optimale verknoping met station Schiedam inclusief de Beneluxlijn en de ontsluiting van de Vinexlocatie Spaland. De vermoedelijke rijksbijdrage is derhalve verhoogd met EUR 15,88 mln en door herprioritering binnen de regio financieel opgevangen uit de vrijvallende middelen van de projecten Tramplus CS–Lombardijen en de IJsselmondelijn.

Tramplus CS–Lombardijen.

De aanvankelijke rijksbijdrage voor dit project is met ca. EUR 6 mln. verlaagd. Dit bedrag wordt binnen de regio benut voor de eerder vermelde herprioritering.

Tramplus Carnisselandelijn.

De aanvankelijke kostenraming van dit project uit het regeerakkoord was gebaseerd op kengetallen voor de prijs per kilometer. Nu het exacte tracé is gekozen blijken de kosten hoger uit te vallen. Tevens leidt de opname van een ongelijkvloerse kruising met de A15 tot een kostenstijging. De extra rijksbijdrage van circa EUR 11,3 mln is door herprioritering uit bovengenoemde vrijvallende middelen binnen de regio financieel opgevangen.

IJsselmondelijn/Tramplus Steefbeeld 2010.

Uit het bij het regeerakkoord gereserveerde budget voor het project Tramplus Steefbeeld 2010, waar de IJsselmondelijn een onderdeel van uitmaakt, is door de regio een bedrag van EUR 20,9 mln vrijgemaakt voor bovengenoemde herprioritering binnen de OV-projecten.

Wijziging in opleverdatum:

Den Bosch Zuid-West tangent.

Dit onderliggend wegenproject is teruggeplaatst van de realisatie- naar de planstudietabel. Het project wordt immers heroverwogen door de gemeente, omdat het bestemmingsplan door de Raad van State is vernietigd.

In het projectoverzicht (nr. 15) zijn de diverse projecten opgenomen uit het realisatieprogramma. De projectbudgetten zijn taakstellend, waarbij als taakstellend budget voor een project de strikt noodzakelijke kosten «op basis van verkeerskundige en wettelijke afspraken en beleidsmatige uitgangspunten» wordt gehanteerd. Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het MIT-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infraprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neemt af naarmate het project verder wordt uitgewerkt (in planstudiefase is er nog een onzekerheid van 40%).

Voorop staat dat tot en met 2010 programma-afspraken zijn vastgesteld. Binnen de programma's kan bijgestuurd worden door met en tussen projecten te schuiven in de tijd en door budgetten te realloceren. Daarnaast is er het instrument van de overplanning, waarmee onderuitputting wordt voorkomen.

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 Zeeuws-Vlaanderen, Kop van Overijssel, Oosterbeek en Grubbenvorst. De laatste drie zijn in 2001 afgerond. Het project in West Zeeuws-Vlaanderen is verlengd tot en met 2004.

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-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 1998–2003 ongeveer EUR 181 mln. De helft hiervan komt voor rekening van het Rijk. In de begroting is een bedrag van EUR 90,8 mln opgenomen, waarvan EUR 27,2 mln voor (brom-)fietsmaatregelen, EUR 61,3 mln voor 30 en 60 km/h gebieden en EUR 2,27 mln voor de uniformering van voorrang op rotondes. Met dit Startprogramma is in 1998 aangevangen. Het beschikbare budget is vrijwel geheel verplicht. De subsidie regeling is met een jaar verlengd. In 2002 zullen vele projecten worden afgerond en de financiële verplichtingen zullen ten minste tot eind 2003 tot betalingen en eindafrekening leiden.

In onderstaande tabel is de verdeling van de uitgaven op dit onderdeel gespecificeerd naar het demonstratieproject en het Startprogramma weergegeven.

Bedragen in EUR mln	2002	2003
Demonstratieprojecten		
– West Zeeuws Vlaanderen	4,5	10
– overige	0,5	1
Startprogramma	11	3
Interimregeling Duurzaam Veilig	21	25
Totaal (productuitgaven)	37	39

Met ingang van 2001 is een budget van EUR 59,9 mln toegevoegd (waarvan EUR 13,6 bij 1e suppletore wet 2001) voor de jaren 2001–2003. De regionale partners zullen die gelden gebruiken voor verkeersveiligheidsuitgaven, ter overbrugging naar een 2e fase Duurzaam Veilig, waarvoor een claim ligt in ICES-kader (zie ook artikel 5 van HXII).

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 kleiner dan EUR 11,3 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. bepaalde verdeelsleutels verdeeld over de Kaderwetgebieden en de provincies (excl. Kaderwetgedeelte). De huidige regeling is verlengd tot 1-1-2003.

In het kader van de decentralisatie zal per 1-1-2003 een nieuwe GDU-regeling gelden, hierbij zal o.a. de grens voor projecten op maximaal EUR 225 mln worden gesteld. Een nieuwe verdeelsleutel vormt eveneens een onderdeel van deze regeling.

Voor de provincies en Kaderwetgebieden is jaarlijks regulier EUR 96,6 mln beschikbaar. Alleen geprognostiseerde 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 EUR 60 mln per jaar.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR 1000)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	253 572	195 454	327 072	333 697	323 914	323 914
Uitgaven:	750 384	630 710	652 909	471 606	441 492	614 612
Productuitgaven	746 344	627 639	649 928	468 526	438 252	611 430
– 01.03.01 Aanleg reg/lok verk./planstudie	7 913	4 582	4 318	2 317	2 385	2 385
– 01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	510 538	417 869	507 305	366 929	333 527	509 480
– 01.03.03 Duurzaam veilig	32 484	40 714	39 025			
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering	195 409	164 474	99 280	99 280	102 340	99 565
Directe uitvoeringsuitgaven	4 040	3 071	2 981	3 080	3 240	3 182
– 01.03.01 Aanleg reg/lok verk./planstudie	2 006	1 419	1 419	1 518	1 678	1 620
– 01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	1 543	1 497	1 407	1 407	1 407	1 407
– 01.03.03 Duurzaam veilig	336					
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering	155	155	155	155	155	155
Ontvangsten	6 757					

Voor de noodzakelijke bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten railwegen in de verdiepingsbijlage van deze begroting.

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Regionale en lokale infrastructuur	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	99	97	47	26	35	25
Jaarverplichtingen	1	1	1	0	0	0
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	0	2	51	63	56	75
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	1	11	9	0

De beschikbare middelen voor het realisatieprogramma zijn gereserveerd voor de projecten die tot en met 1999 reeds zijn verplicht en de projecten die in 2000 worden verplicht (realisatieprogramma). Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor projecten die thans nog in de planstudiefase verkeren en in de komende jaren zullen worden verplicht. In de programmering tot en met 2010 zijn over deze projecten afspraken gemaakt. Het programma Duurzaam Veilig loopt tot en met 2003. De provincies en kaderwetgebieden ontvangen voor kleine infrastructuurprojecten (kleiner dan EUR 11,3 mln) een gebundelde doeluitkering. Deze verplichtingen worden meerjarig vastgelegd.

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

02.01 Waterkeren

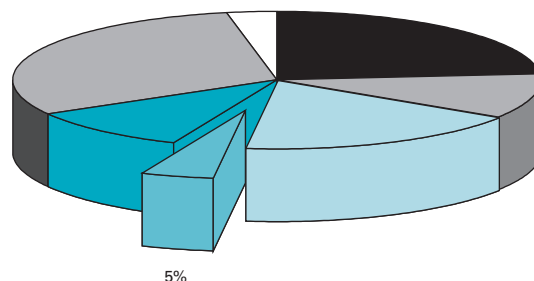
a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten voor Waterkeren beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 13 «Veiligheid water» van Verkeer en Waterstaat.

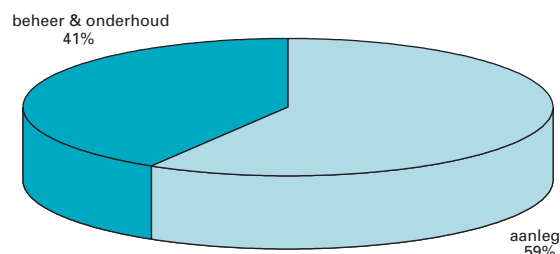
In het projectenboek 2002 is per project aangegeven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuren worden het aandeel Waterkeren in het totale Infrafonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterkeren weergegeven.

Aandeel Waterkeren in totaal Infrafonds 2002



Uitgavencategorieën Waterkeren



b. Het actuele programma

02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

Eind 2000 heeft het Kabinet besloten om planstudies uit te voeren om de toename van de maatgevende Rijnaafvoer tot 16 000 m³ te Lobith op te vangen. Tevens wordt onderzocht of de huidige dijken langs het benedenstroomse gedeelte van de Maas sterk genoeg zijn om de vanaf 2001 geldende maatgevende afvoer voor de Maas van 3800 m³/s veilig te verwerken. Het Kabinet heeft voorts besloten om een «Integrale Verkenning Maas» te starten. Hierin worden de consequenties onderzocht van hogere maatgevende afvoeren die op termijn zullen kunnen optreden. (Zie ook kabinetsstandpunt «Ruimte voor de rivier»)

02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Onder dit artikelonderdeel vallen de activiteiten in het kader van Ruimte voor de Rivier en de samenwerkingsovereenkomst met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij «Nadere Uitvoering Rivierengebied (NURG)».

Aan dit artikelonderdeel zijn, ten opzichte van 2001, de volgende projecten toegevoegd:

Maaswerken/dijken langs IJsselmeer en Markermeer

De Maaswerken en de verhoging van de dijken langs het IJsselmeer en het Markermeer van de provincies Flevoland. In vorige jaren waren deze activiteiten en middelen opgenomen op het artikel Deltaplan Grote Rivieren (03.04).

Herstel steenbekledingen

Eveneens is het project «herstel steenbekledingen van onderdeel 02.01.04 aan dit artikelonderdeel toegevoegd. Met deze overhevelingen zijn nu alle middelen voor het verbeteren van de veiligheid tegen overstromingen samengevoegd, met uitzondering van de versterking van de waterkeringen langs de kust en de grote rivieren in kader van het Deltaplan Grote Rivieren. Deze zijn op artikel 03.04 blijven staan. De activiteiten in het kader van DGR zijn nagenoeg afgerond waarmee het voor de hand ligt om navenant dit artikel af te bouwen. Hiermee is een betere en vooral meer inzichtelijke allocatie van middelen voor beschermen tegen en accommoderen van hoge waterstanden van zee, rivieren en meren mogelijk.

Tot dit artikelonderdeel worden nu gerekend:

- A. De projecten die langs de Maas, Rijn, Waal en Lek worden uitgevoerd in het kader van het «geen spijt» programma Ruimte voor de Rivier (w.o. de projecten waarvoor een bijdrage van de EU wordt ontvangen in het kader van het IRMA(INTERREG RijnMaas activiteiten) en de projecten die ingevolge de samenwerkingsovereenkomst met LNV «Nadere uitwerking Rivierengebied»(NURG) worden uitgevoerd (grondaankoop en inrichting). (Het «oude» programma 02.01.02)
- B. De versterking van de dijken van de Noord-Oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer (incl herstel steenbekledingen).
- C. De Maaswerken.
- D. Het programma steenbekledingen Zeeland en onderzoek steenbekledingen.
- E. Geplande onderzoeken.

Tot en met 2004 wordt het budget volledig besteed aan lopende projecten (zie ook bij de projectoverzichten het realisatieprogramma Waterbeheer en Vaarwegen). Vanaf 2005 ontstaat er ruimte voor nieuwe projecten. Deze ruimte ontstaat deels door afronding van lopende projecten en deels door de extrapolatie van het budget met 2,8% vanaf 2006. De planstudies voor deze nieuwe projecten zijn gestart in het kader van de uitwerking van de nota's Waterbeheer 21e eeuw en Ruimte voor de Rivier.

De uitwerking van deze plannen wordt verantwoord onder deel 01 van dit artikel.

Bij de genoemde onderdelen A t/m E worden de volgende prestatiegegevens gepresenteerd:

A. IRMA en overige no-regret projecten Maas, Rijn, Waal en Lek.

Project	waterstandsverlaging in cm	ha uiter- waard	gereed	soort project
Doorlatend maken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	10 cm	n.v.t.	2003	IRMA
Bakenhof: dijkteruglegging en herinrichting uiterwaard	2,5 cm	p.m.	2002	IRMA
Lekdijk West: dijkteruglegging en afgraven oude dijk	0,6 cm	n.v.t.	2002	IRMA
Pontonierskazerne: afgraven hoogwatervrij gebied	2 cm	n.v.t.	2002	IRMA
Keent en Hemelrijkse waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5 cm	7 ha	2005	no-regret

p.m. Bijdragen aan LNV-projecten in het kader van NURG waterstandsverlagingen.

B. Versterking dijken Noord-oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer

Dijkvak	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzetten steen- bekleding
Noord-Oostpolder	42,9 km	32,0 km	9,5 km
Flevoland – IJsselmeer	35,0 km	17,5 km	35,0 km
Flevoland – Markermeer	18,3 km	18,3 km	16,0 km
Totaal	96,2 km	67,8 km	60,5 km

De afspraken voor bovenstaande werken berusten op de bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Flevoland en het Waterschap van 16 maart 2001

C. Maaswerken

Het betreft het programma zoals overeengekomen tussen het provinciaal bestuur van Limburg en het Rijk. In de raming is rekening gehouden met een versnelling van het programma in de periode 2002–2006 om de veiligheid achter de kaden te verhogen. Er wordt naar gestreefd om in 2002 daadwerkelijk te beginnen met kadeverhogingen.

D. Het programma steenbekledingen

In 2002 wordt de uitvoering van de steenbekleding in Zeeland en Flevoland verder voortgezet. Het programma steenbekledingen loopt tot en met 2015.

E. Geplande onderzoeken:

- Overstromingskansen en kunstwerken;
- Zwakke plekken kust;
- Proef ondergrondse dijkversterkingen.

02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

Op deze werksoort worden de uitgaven verantwoord van voornamelijk bestuurlijke taken van de Minister van Verkeer en Waterstaat die voortvloeien uit de Wet op de Waterkering. Het gaat hierbij om het ontwikkelen van instrumenten voor het uitvoeren van de 5-jaarlijkse toetsing van de waterkeringen, het actualiseren van het hydraulisch randvoorwaardenboek en de verantwoording van de hoogwater waarschuwingdiensten. 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. Ook worden op dit artikelonderdeel de uitgaven voor de taakstelling verantwoord voor het zuinig omgaan met primaire grondstoffen en het bevorderen van het gebruik van secundaire grondstoffen.

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

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

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

Herstel dijkbekledingen (blokken)

Het programma is overgeheveld naar 02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie en maakt dus geen onderdeel meer uit van dit programma.

Kustlijnhandhaving

Het handhaven van de kustlijn wordt met name gerealiseerd door het suppleren van zand op het strand of in de vooroever. Jaarlijks wordt op deze wijze circa 6 miljoen m³ zand aangebracht. Hiervoor is een budget gereserveerd van EUR 41,25 mln per jaar, inclusief de aan de Kamer toegezegde intensivering met ingang van 2001. Het betreft hier circa 250 km zandige kust. Het dynamisch handhaven van de kustlijn verloopt succesvol, zo is in 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 (circa 20 cm per eeuw).

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 Stormvloedkering Oosterschelde, Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), 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 besturingssysteem en periodieke inspecties. De schade aan de Stormvloedkering Hollandsche IJssel als gevolg van een scheepsaanvaring, wordt hersteld.

Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert circa 291 km waterkering. Het betreft hier met name waterkeringen die bescherming bieden aan bovenregionale

gebieden en waterkeringen waarvoor het achterland onvoldoende financiële draagkracht heeft. Buiten de eerder genoemde stormvloedkeringen behoren ondermeer primaire waterkeringen zoals de Afsluitdijk, de Houtribdijk, Waddenzeedijken en de dammen in Zeeland tot de Rijkswaterkeringen. Voor Marken is een besluit genomen dat de waterkering als primaire waterkering moet worden beschouwd. Deze waterkeringen dienen in het kader van de Wet op de waterkering te (blijven) voldoen aan de in deze wet vastgestelde veiligheidsnormen, de zogenaamde delta-veiligheid. 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.

Tevens beheert Rijkswaterstaat niet-primaire waterkeringen. Dit zijn waterkeringen welke niet onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater, maar wel een bepaald veiligheidsniveau moeten hebben. Het betreft hier onder andere de zeereep welke niet tot de dijkkring behoren en de Waddenzeekust voor Texel.

Overdrachten

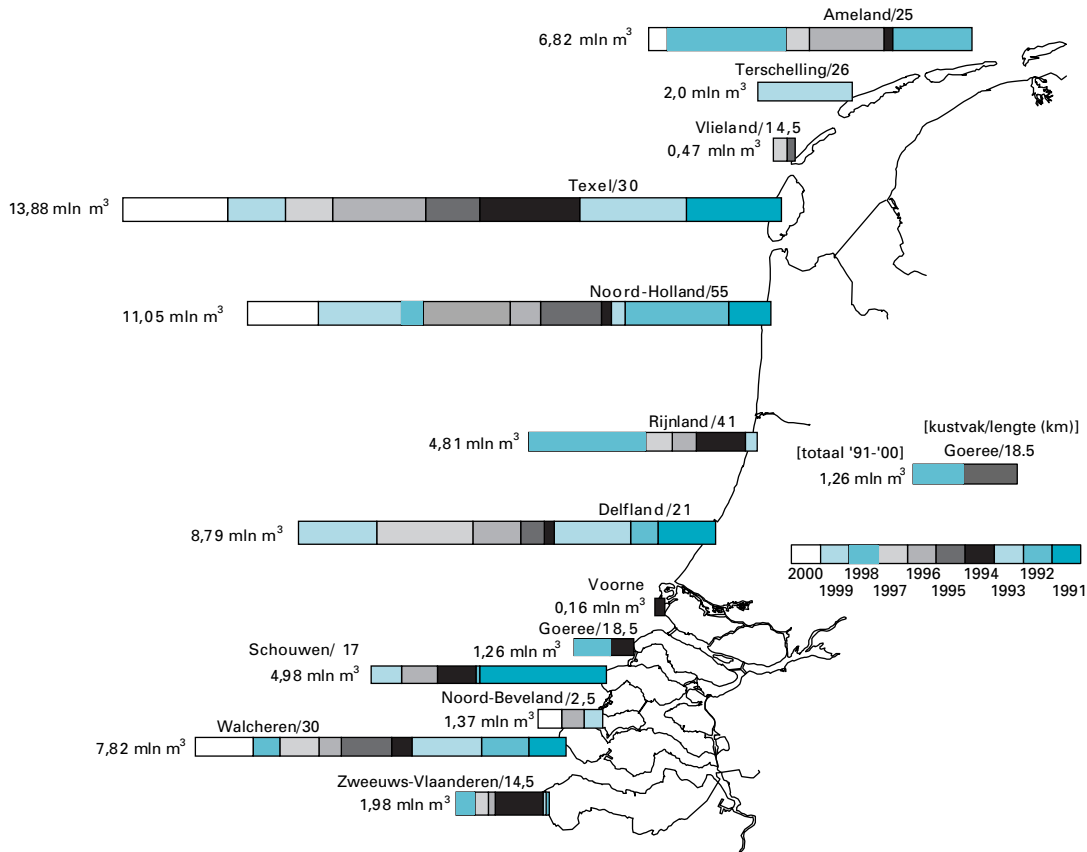
De nog over te dragen waterkeringen in het kader van Brokx-nat worden in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer (najaar 2001)besluit hoe dit proces zal worden afgerond.

In de volgende 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 2001.

Beheer en Onderhoud waterkeren	2001	2002
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering) en de Hollandsche IJssel	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud
Zandsuppleties langs de kust	9 785 000 m ³	14 400 000 m ³ *
Herstel dijkbekledingen	ca 20 km	ca 20 km
Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca 291 km

* Is eerste schatting en in voorbereiding.

Zandsuppletie hoeveelheden 1991–2000 t.b.v. budget kustlijnhandhaving



Op dit productartikel 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 producten voor de waterkering die door Verkeer & Waterstaat worden ontwikkeld;
- de bijdrage van de Europese Commissie voor «Ruimte voor de Rivier» projecten die het INTERREG Rijn-Maas Activiteiten (IRMA) programma vormen.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
02.01 Waterkeren	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	155 027	235 987	225 554	249 942	259 103	276 832
Uitgaven:	192 577	268 910	237 362	261 750	270 911	262 509
Productuitgaven	142 945	202 865	178 854	200 012	209 477	203 271
– 02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	48 249	126 449	98 131	119 680	137 631	142 437
– 02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	94 696	76 416	80 723	80 332	71 846	60 834
Directe uitvoeringsuitgaven	49 632	66 045	58 508	61 738	61 434	59 238
– 02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	7 666	10 094	7 478	7 059	5 497	5 307
– 02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	5 361	22 315	17 317	21 120	24 287	25 137
– 02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	12 931	14 532	13 531	13 475	13 688	13 586
– 02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	23 674	19 104	20 182	20 084	17 962	15 208
Ontvangsten	27 077	17 688	304	11 649	304	

d. budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
02.01 Waterkeren	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	39	7	2	0	1	0
Jaarverplichtingen	52	39	46	46	42	41
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	0	45	43	35	28	16
Niet vastgelegd in verplichtingen	9	9	9	19	29	43

Voor het aanlegprogramma geldt dat deze ten dele is vastgelegd. Voor het beheer en onderhoudprogramma geldt dit voor een beperkter deel. Ten aanzien van beheer en onderhoud en bediening geldt uiteraard dat deze verplichtingen complementair zijn aan die voor aanleg. Immers, zonder uitgaven voor beheer en onderhoud en bediening kan het gebruik van de weg niet gewaarborgd worden.

02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

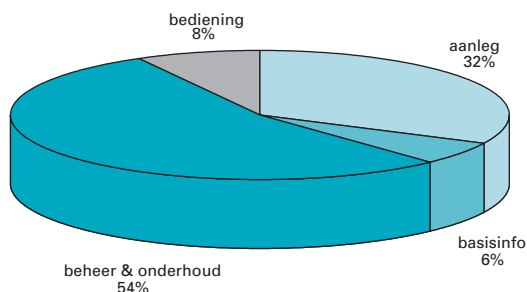
a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten van Waterbeheren en Vaarwegen beschreven. Voor een specificatie van de producten wordt verwezen naar de tabel in de verdiepingsbijlage. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2000 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

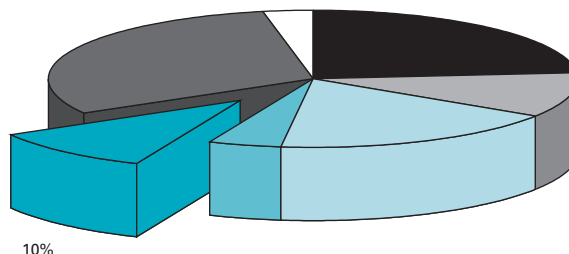
- Artikel 01 Veilig goederenvervoer
- Artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer
- Artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem
- Artikel 14 Waterbeheren

In de volgende figuren worden het aandeel Waterbeheren en Vaarwegen in het totale Infracfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en Vaarwegen weergegeven.

Uitgavencategorieën waterbeheren en vaarwegen



Aandeel Waterbeheren/vaarwegen in totaal Infracfonds 2002



b. Het actuele programma

02.02.01 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: verkenningen en planstudies

Onder deze werksoort worden de (uitgaven, die verband houden met) Verkenningen en Planstudies Vaarwegen en Waterbeheren verantwoord die binnen de planperiode 2002–2006 ter hand genomen worden.

Verkenningentabel

Ten opzichte van de begroting 2001 is de verkenning naar het Hartelkanaal vervallen. Omtrent deze verkenning heeft in 2000 reeds besluitvorming plaats gevonden.

De volgende verkenningen zijn afgerond, hiervoor wordt medio 2001 besluitvorming verwacht:

- Vaarwegen Oost-Nederland (IJssel, Twentekanaal, Meppel/Ramspol)
- De Zaan
- Burgemeester Delenkanaal

De verkenning Vaarwegen Oost-Nederland heeft voor een deel van de verkenning reeds geresulteerd in de start van planstudie naar de Bovenloop van de IJssel (zie ook onderstaande toelichting bij het onderdeel planstudies).

De verkenning naar de Vaarroute Amsterdam–Harlingen, inclusief sluizen Kornwerderzand zal naar verwachting in 2001 worden afgerond.

Planstudietabel

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

Waterbeheren

Ten opzichte van de begroting 2001 zijn er geen mutaties te melden. Het uitvoeren van de lopende planstudies is de belangrijkste activiteit binnen dit onderdeel.

Vaarwegen

Het uitvoeren van de lopende planstudies vormt ook binnen dit onderdeel de belangrijkste activiteit. Daarnaast zijn ten opzichte van de begroting 2001 de volgende mutaties te melden:

Bovenloop IJssel

Er wordt een planstudie «Bovenloop IJssel» uitgevoerd naar de verruiming van het traject IJsselkop-Zutphen. De uiteindelijke realisatie van de maatregelen uit de planstudie Bovenloop IJssel zal worden gefinancierd vanuit het toekomstige budget voor het project «Twentekanaal, planstudiedeel». Hiertoe heeft voor het project Twentekanaal, planstudiedeel een herprioritering plaats gevonden. Vervolgens zijn de kosten van de uitvoering van het project Twentekanaal, planstudiedeel verlaagd met het benodigde bedrag voor het project Bovenloop IJssel.

Zuid-Willemsvaart

De kosten voor de uitvoering van het project «Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen/Veghel» zijn aangepast. In het nieuwe bedrag is de definitieve inpassing van een spoorbrug met een doorvaarthoogte van 7,00 m verwerkt.

Vaarweg Almelo–Coevorden

De Vaarweg Almelo–Coevorden zal in de tabel worden opgenomen als p.m. Gezien de huidige en te verwachten goederenstromen en de te bereiken modal shift, is nut en noodzaak van een eventuele rijksbijdrage niet aangetoond. Eerst zal de reeds gerealiseerde verruiming tot 400 ton zich moeten bewijzen. Het project zal desondanks wel in de planstudietabel worden opgenomen. Het project was reeds eerder opgenomen in de planstudietabel van het MIT 2000. Op dit moment is een eventuele rijksbijdrage aan dit project niet aan de orde.

Sluiskolk Ternaaien

Er wordt een studie uitgevoerd naar de bouw van een nieuwe sluiskolk bij Ternaaien. Deze studie zal naar verwachting in de planperiode worden afgerond. De bijdrage vanuit Nederland aan de bouw van deze sluis is tijdens een Nederlands/Belgisch ministerieel overleg tussen de minister van V&W en haar Belgische ambtsgenoot bepaald op EUR 7,9 mln. (niet geïndexeerd).

02.02.02 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: realisatie

Op deze werksoort worden de uitgaven verantwoord, die samenhangen met de realisatie van projecten, gekoppeld aan de functies Waterbeheren en Vaarwegen.

De grote projecten herstel en inrichting watersystemen, het saneren van waterbodems en de uitgaven voor stimulering hergebruik baggerspecie worden met ingang van 2002 verantwoord op deze werksoort in plaats

van op de werksoort beheer en onderhoud waterbeheeren en vaarwegen. Het zijn zuivere aanlegprojecten zodat een overheveling een technische aangelegenheid is en geen consequenties heeft voor het Beheer en Onderhoudsbudget. Op deze wijze kunnen deze activiteiten en de daarmee gemoeide uitgaven helder worden beheerst en verantwoord.

Waterbeheeren

Koegorspolder en Hollands Diep

Het streven is om in 2003 verwerkingsterreinen, bergingsterreinen en depots voor verontreinigde baggerspecie in Zeeuws-Vlaanderen (Koegorspolder) en in het Hollands Diep te ontwikkelen. Het beleid is er op gericht om tenminste 50% van de verontreinigde specie te verwerken voor hergebruik. Voor het bergings- en verwerkingsterrein Koegorspolder wordt de mogelijkheid van een PPS samenwerkingsvorm bestudeerd.

Gemalen IJmuiden en Gouda

De realisatie van 2 gemalen in het kader van bestrijding wateroverlast. In IJmuiden wordt een uitbreiding van het gemaal met 2 pompeenheden uitgevoerd. De extra capaciteit bedraagt 100 m³/seconde. In Gouda wordt een nieuw gemaal gebouwd met een capaciteit van 7 m³/seconde. Met deze capaciteit kan het peil van de Hollandse IJssel voldoende worden beheerst. Het aanvankelijke voorziene gemaal in Nieuwegein zal niet worden gebouwd. In plaats hiervan is de extra capaciteit in het gemaal IJmuiden 100 m³/seconde in plaats van een extra capaciteit van 80.

Grotere projecten herstel en inrichting watersystemen

Onder dit artikelonderdeel vallen ook de grotere projecten uit het programma herstel en inrichting watersystemen. Dit zijn:

- Doorlaatmiddel Veerse Meer;
- Het gedeeltelijk openen van de spuisluis Haringvliet;
- Het project Delta Schuitenbeek (Veluwe Randmeer)
- Vistrappen in de Rijn te Amerongen en Hagestein
- Vistrappen in de Maas te Borgharen en Grave
- Het project Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR).

De onder dit artikelonderdeel geraamde uitgaven zijn inclusief de bijdragen van andere overheden. De benodigde budgetten zijn aan dit artikel-onderdeel toegevoegd vanuit onderdeel 04, inclusief de bijdragen vanuit ICES voor natte natuur.

Eveneens onder dit artikelonderdeel valt met ingang van 2002 de sanering van vervuilde waterbodem. De benodigde budgetten zijn aan dit artikel-onderdeel toegevoegd vanuit onderdeel 04.

Vaarwegen

De uitvoering van de projecten 2e Krabbersgatsluis (Naviduct) te Enkhuizen, de vaargeulverdieping in het Ketelmeer, de renovatie van de Noordzeesluizen te IJmuiden (m.n. de grote Noordersluis) en vernieuwing van 4 sluizen in de Zuid-Willemsvaart verloopt volgens plan.

In 2002 zal daadwerkelijk zijn begonnen met de verbetering van de voorhavens en wachtplaatsen in de Maas bij Born en Maasbracht als onderdeel van de 1e fase van het project modernisering Maasroute. Voor het onderdeel «brugverhogingen Roosteren en Echt» zijn in goed overleg met de provincie alternatieve oplossingen ontwikkeld.

Ten laste van dit artikelonderdeel kwam ook de financiering van de «Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen». Deze regeling is per 31 december 2000 afgelopen en in enigszins gewijzigde vorm per 1 januari 2001 voortgezet onder de naam «Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen» (SBV).

Ten opzichte van de begroting 2001 zijn hierbij de volgende projecten vertraagd:

- Inrichting IJsselmonding (procedure voor storten vrijkomende specie duurt langer)
- Vaarweg Lemmer–Delfzijl (munitievondsten)
- Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam–Lemmer (aangepaste uitvoering leidt tot aanzienlijke kostenbesparing; daarnaast zorgt de vondst van een historisch scheepswrak voor vertraging)
- Verdieping Westerschelde (wrak opruimen loopt minder voorspoedig dan voorzien)
- Sluis Lith (problemen met het besturingssysteem en faillissement onderaannemer)
- Modernisering Maasroute fase 1 (herstart vergt meer tijd dan geraamd).

De kosten van de volgende projecten zijn aangepast:

- Het project bergings- en verwerkingsterrein is uitgebreid met mogelijkheden tot verwerking. De investeringkosten zijn hierdoor met EUR 32 mln gestegen. De extra uitgaven kunnen worden ontleend aan de gelden die voor de periode 2003 – 2006 voor verwerking baggerspecie aan dit artikel zijn toegevoegd. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 13 december 2000.
- De kosten van de overige projecten zijn aangepast aan de uitgedeelde loon- en prijsbijstelling.

02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding

Op deze werksoort worden onder andere de kosten voor het opstellen van de regionale en het landelijk beheerplan, landelijk uitvoerend onderzoek ten behoeve van verbeterde richtlijnen en de uitgaven voor het landelijk uitvoerend onderzoek op het gebied van waterbeheren verantwoord.

De landelijke en regionale Beheerplannen Nat vormen een doorvertaling van het Beheerplan Rijkswateren 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 verbeter- dan wel instandhoudingsmaatregel getroffen dient te worden. In sommige gevallen kan geconstateerd worden dat een aanlegmaatregel gewenst is. In dit geval wordt verder 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 worden opgesteld.

Omdat een in het jaar 2000 uitgevoerde audit heeft uitgewezen dat een verdergaande implementatie van de Beheerplan systematiek nodig is wordt een «doorstart BPN» uitgevoerd. De kosten die daarmee gepaard

gaan worden verantwoord op de werksoort Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen voorbereiding (02.02.03).

Het onderdeel Waterbeheren binnen het WONS-onderzoeksprogramma omvat de thema's Waterverkenningen, Eutrofiëring en productiviteit, Modellen, Organisatie en instrumentarium, Preventie, Toxische stoffen, Verdroging en grondwater, Inrichting en Waterbodembodem. Het onderdeel Waterbeheren wordt verantwoord op de werksoort Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen voorbereiding (02.02.03).

Programma beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding	
Bedragen in EUR1000	2002
WONS	13 199
BPN (inclusief doorstart)	8 046
Normen en richtlijnen	5 272
Overige producten	2 013
Totaal	28 530

02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Het gewijzigde amendement inzake dekking van amendement 27 400 A, nr.15 (Kamerstuk 2000–2001 27 400 D, nr.7 Tweede kamer), ingediend bij de begrotingsbehandeling 2001 zal inhoudelijk worden uitgevoerd binnen de beschikbare middelen van dit artikelonderdeel. Dit is in lijn met de toezegging van de minister in het debat van 5 juni 2001.

Deze werksoort bevat uitgaven voor onder meer:

Herstel en inrichtingsmaatregelen

Daar waar de uit te voeren maatregelen in het kader van Herstel en Inrichting een relatie hebben met beheer- en onderhoudsmaatregelen worden die gefinancierd op 02.02.04. Het betreft o.a. fauna uittreepplaatsen en milieuvriendelijke oevers.

Wet verontreiniging oppervlaktewater

Binnen het WVO-programma worden de uitgaven verantwoord voor WVO-handhaving, -vergunningverlening en diffuse bronnen. 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), V&W en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Tevens wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Toegepast Onderzoek Water (STOWA).

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. Met betrekking tot de nog te realiseren overdrachten bestaat nog onzekerheid omtrent het moment waarop de overnemende partij akkoord zal gaan met de overdrachtsvoorwaarden en de overdragende partij beschikking heeft over financiële middelen. Om die reden zal elke overdracht bij suppletore wet worden opgenomen.

Ten einde de overdracht waterstaatswerken af te ronden wordt in 2001 een slotronde voorbereid. De eindbalans zal nog in 2001 worden aangeboden aan de Tweede Kamer.

Bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk
Voor de vaste rijksbijdrage in het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is een convenant gesloten met de provincies Friesland en Groningen. Het convenant loopt in 2001 af en zal worden herzien.

Beheer en onderhoud Rijksvaarwegen
Voor de transportfunctie worden in de planperiode onder andere de vaargeulen in de Noordzee voor de bereikbaarheid van Europoort en het Noordzeekanaalgebied op diepte gebracht en gehouden. Verder wordt het noodzakelijke vast onderhoud aan de kunstwerken, oevers en bodems uitgevoerd.

Onderhoud waterhuishouding
In de komende planperiode wordt vast onderhoud en groot onderhoud aan de stuwen en spuisluizen uitgevoerd.

Overige maatregelen (o.a. landelijk uitvoerend onderzoek en missiekritische systemen)

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, eutrofiëring, modellen, preventie, verdroging, etc.
Verder is een aantal missiekritische informatiesystemen gedefinieerd voor bijvoorbeeld informatieverwerking van waterkwaliteitsgegevens, ondersteuning bij calamiteitenbestrijding, (hoog)waterstands-informatie, leggers en beheersregisters voor Rijkswaterstaatobjecten, etc. Het onderhoud van deze missiekritische systemen wordt verantwoord op dit artikel.
Ook het ontwikkelen en implementeren van telematica in de verkeersbegeleiding worden gefinancierd op dit artikel.

02.02.05 Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen

De werksoort 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 zeescheepvaart;
- 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.

Output bediening	2000	2001	2002
– Aantal objecten	190	193	193
– Aantal verkeersposten	14	14	14
– Aantal fte's	927	927	930
Uitgaven x EUR 1 mln	49	48	49

Vanwege het toenemend aantal mensen dat onder de 55+regeling valt is in de komende jaren een stijging van het aantal fte's te verwachten (enkele procenten). Personeel met 55+regeling hoeft geen nachtdienst te doen en daartoe zal extra inzet nodig zijn.

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 op zee en hoge waterstanden op de rivieren komen tot stand via de infrastructuur van het programma basisinformatie.

Het programma op deze werksoort 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:

- **Vorbereiding 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).

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	536 777	478 405	524 196	478 131	660 808	645 123
Uitgaven:	625 369	618 181	638 207	589 057	710 790	695 106
Productuitgaven	284 360	290 038	308 185	266 697	342 427	333 204
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	128 439	150 371	173 262	123 765	165 672	160 343
– 02.02.04 B&O: realisatie	155 921	139 667	134 923	142 932	176 755	172 861
Directe uitvoeringsuitgaven	341 009	328 143	330 022	322 360	368 363	361 902
– 02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	12 696	10 537	11 813	7 929	8 129	7 809
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	32 109	37 593	43 316	30 941	41 418	40 086
– 02.02.03 B&O: voorbereiding	26 079	28 530	27 950	27 351	23 051	23 099
– 02.02.04 B&O: realisatie	183 664	163 821	158 252	167 655	207 359	202 922
– 02.02.05 Bediening vaarwegen	49 826	50 359	50 757	50 647	50 671	50 431
– 02.02.06 Basisinformatie	36 635	37 303	37 934	37 837	37 735	37 555
Ontvangsten	75 499	66 276	74 785	70 587	46 059	60 807

Op dit productartikel wordt het volgende ontvangen:

- 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. Ontvangsten die zijn verbonden aan de heffingen aan derden voor in het bergingsdepot IJsselooog 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 in verband met vaarwegmarkeringen ten behoeve van derden.
- 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.
- Bijdragen van andere overheden in het project integrale inrichting Veluwe Randmeer (IIVR).
- Bijdragen van het gewest Vlaanderen in de kosten van verdieping van de Westerschelde.

In onderstaande tabel is overzicht van de geraamde ontvangsten weergegeven:

in EUR1000	
	2002
Vaarweg Ketelmeer	908
Aquaduct Harderwijk	4 538
Verdieping Westerschelde	14 067
Spuicapaciteit sluis 10 t/m 13	272
Totaal projecten	19 785
WVO	32 718
Overig beheer en onderhoud	13 774
Totaal	66 277

Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x EUR 1000) voor de WVO in 2002			
	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	980 000	15,88	15 562
Bedrijven en communaal ongezuiverd	540 000	31,77	17 156
Totaal			32 718

Alle ramingen zijn in prijspeil 2001. Ten aanzien van de aanleg-programma's worden de besluitvormingsmomenten van het MIT spelregelkader gevolgd. Dat betekent (ondermeer) dat programma's pas in de realisatietabel worden opgenomen als alle procedures zijn afgerond en er budget voor de uitvoering beschikbaar is. Bij de aanlegprogramma's wordt op programmaniveau gestuurd.

Vanwege de onzekerheden in de uitvoering wordt op het programma een overplanning van 10% gehanteerd om tegenvallers in de uitvoering op te vangen. De ramingen van de uitgaven voor aanlegprojecten zijn gebaseerd op de PRI-systematiek. Deze ramingsmethodiek hanteert onzekerheidsmarges die aan het begin van de planstudiefase 50% beloopt en aan het begin van de uitvoering nog 10%. De uitvoeringsperiode van projecten beslaat meerdere jaren, waarbij de eerste jaren nodig zijn voor voorbereiding van de daadwerkelijke realisatie. In deze voorbereidingsperiode worden ondermeer de grondaankopen verricht. Het beheer- en onderhoudsprogramma kent twee componenten: in de eerste plaats de uitgaven voor jaarlijks terugkerend onderhoud en exploitatie. Daarnaast het niet jaarlijkse onderhoud, dat planmatig wordt voorbereid.

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Waterbeheren en vaarwegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	40	22	14	10	11	0,00
Jaarverplichtingen	44	50	50	56	54	61
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	7	15	22	20	21	22
Niet vastgelegd in verplichtingen	9	13	14	14	14	17

Voor de aanlegprojecten zijn in het kader van de regio-overleggen en Langman afspraken gemaakt. Daarmee is het aanlegprogramma bestuurlijk volledig vastgelegd tot 2010. Voor het beheer en onderhoudsprogramma geldt dit voor een beperkt deel (ca 5 tot 10%), waarvoor bestuurlijke verplichtingen gelden in verband met overdrachten brokx-nat en onderhoudsbijdragen Fries-Groningse kanalen. Ten aanzien van beheer en onderhoud en bediening, die in bovenstaande tabel begrepen zijn in de reeks «niet vastgelegd in verplichtingen» geldt uiteraard dat deze verplichtingen complementair zijn aan die voor aanleg. Immers, zonder uitgaven voor beheer en onderhoud en bediening kan het gebruik van de weg niet gewaarborgd worden. In strikt juridische zin vloeit ca 75% van alle uitgaven in een bepaald jaar voort uit in voorgaande jaren vastgelegde verplichtingen (inclusief de verplichtingen voor personeel en exploitatie).

03.01 Westerscheldetunnel

a. Relatie product en beleid

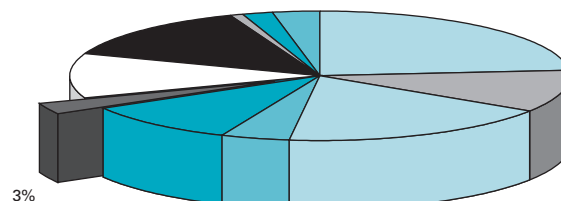
In dit productartikel worden de producten van de Westerscheldetunnel beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat (HXII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII):

- Artikel 01 Veilig goederenvervoer
- Artikel 06 Versterken netwerk personenvervoer

Tussen de beide oevers van de Westerschelde wordt nu een tweetal veerverbindingen geëxploiteerd. Op basis van een aantal overwegingen is besloten de veerverbindingen te vervangen door een tunnel. 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 en de complexiteit 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.

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Westerscheldetunnel in het totale infrafonds 2002 weergegeven.

Aandeel WST in totaal infrafonds



b. Het actuele programma

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. Thans bedraagt het projectbudget EUR 0,724 mln, waarvan EUR 0,68 mln gefinancierd zal worden door middel van aandelenkapitaal van het Rijk. Het Rijk neemt voor 95,4% deel in de NV, de provincie Zeeland voor 4,6%.

In het jaar 2000 is een begin gemaakt met de aanleg van de toeleidende wegen, zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de tunnel. Daarnaast wordt het boorproces, dat in 1999 is gestart, de komende jaren voortgezet. Het diepste punt van de tunnel is gepasseerd in de loop van het jaar 2000 waarbij is gewerkt op de grenzen van de techniek. Dat is niet geheel probleemloos verlopen. Het boorproces liep gedurende dat jaar aanzienlijke vertraging op waardoor de opleverdatum van 15 maart 2003

niet kon worden gehandhaafd. Inmiddels is in overleg met de NV de oplevering van het project naar 15 november 2003 verschoven.

Op dit productartikel wordt het volgende ontvangen:

De ontvangsten betreffen de inkomsten uit de verkoop van overhoeken en ruilgronden.

De dividendopbrengst wordt verantwoord op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (artikel 22 HXII).

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

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. In 2004 is tenslotte een betaling voorzien aan de NV voor het duurzaam veilig uitvoeren van de toeleidende wegen.

Onder de directe uitvoeringsuitgaven worden de uitgaven geraamd van het personeel dat Rijkswaterstaat inzet ten behoeve van NV Westerscheldetunnel. De Bouwdienst, ondersteund door de Meetkundige Dienst, treedt op als ingenieursbureau en de Directie Zeeland verricht werkzaamheden ten behoeve van de grondverwerving, de planologie en de kabels en leidingen.

Alle ramingen zijn op prijspeil 2001.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
03.01 Westerscheldetunnel	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	16 165	10 745	2 823	2 442		
Uitgaven:	160 323	154 470	83 564	2 442		
Productuitgaven	145 056	144 843	80 741	2 354		
Directe uitvoeringsuitgaven	15 267	9 627	2 823	88		
Ontvangsten	294					

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Westerscheldetunnel	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	93	77	2	2		
Jaarverplichtingen	0	0	0	0		
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	7	23	98	98		
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0		

De uitvoering van de Westerscheldetunnel is vastgelegd in de Tunnelwet. De NV Westerscheldetunnel is haar verplichtingen met de aannemer reeds volledig aangegaan, waardoor de budgetflexibiliteit nihil is.

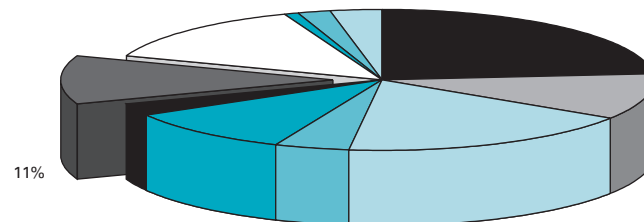
03.02 Betuweroute

a. Relatie producten en beleid

In dit produktartikel worden de produkten van de Betuweroute beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het produktartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 02 Optimaliseren netwerk goederenvervoer.

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Betuweroute in het Infrafonds 2002 weergegeven.

Aandeel BR in totaal infrafonds



b. Het actuele programma (inclusief prestatiegegevens)

In april 1994 heeft het Parlement ingestemd met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Betuweroute. In 1996 is een «partiële herziening PKB Betuweroute» voor de delen Kruising Sophia, Vaanplein en Giessen en voor het Pannerdensch Kanaal aangeboden aan de Tweede Kamer. Op 26 november 1996 is het tracébesluit Betuweroute vastgesteld. Daarnaast is op 23 juni 1997 het Tracébesluit Kortsluitroute vastgesteld en – op basis van de partiële herziening PKB – op 19 september 1997 het nieuwe Tracébesluit voor de delen Kruising Vaanplein, Sophiatracé en kruising Giesen en tracébesluit Pannerdensch kanaal vastgesteld.

In de uitspraak van 28 mei 1998 over het tracébesluit Betuweroute 1996 heeft de Raad van State een aantal onderdelen van het Tracébesluit Betuweroute vernietigd. De delen die niet zijn vernietigd zijn daarmee onherroepelijk geworden. De reparatie van de vernietiging hebben geleid tot het Tracébesluit Betuweroute 1998, Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en -3.

In oktober 1998 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het Tracébesluit Kortsluitroute. Naar aanleiding van deze uitspraak is een nieuw Ontwerp Tracébesluit Kortsluitroute in procedure gebracht. In oktober 2000 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepen tegen het Tracébesluit Sophia, Vaanplein en Giesen en het Tracébesluit Pannerdensch Kanaal. De beroepen zijn ongegrond verklaard waarmee ook deze tracédelen onherroepelijk zijn geworden. Op een klein stukje van het tracé in Rotterdam (onderdeel van de Kortsluitroute) en een stukje tracé in Zevenaar (wachtsporen) is het hele tracé van de Betuweroute onherroepelijk.

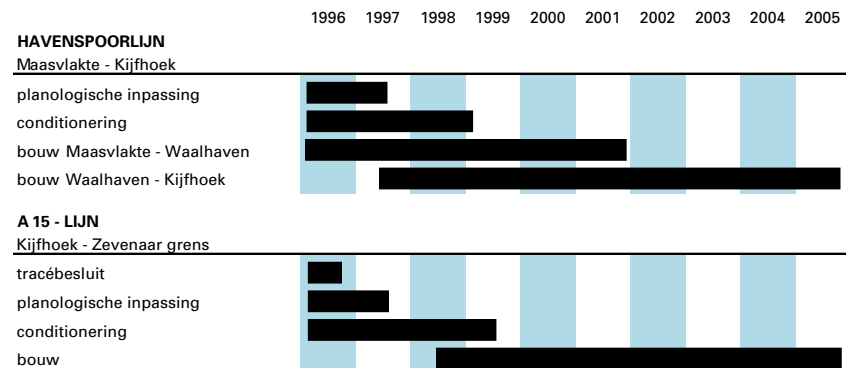
Op vrijwel alle plaatsen langs het A15 tracé wordt gewerkt aan de onderbouw. Verwacht wordt dat de onderbouw van het A15-tracé vrijwel volgens planning zal kunnen worden opgeleverd. De planning van de bovenbouw staat echter onder spanning.

Aan de spoorverdubbeling en modernisering van de Havenspoorlijn wordt reeds langer gewerkt. De spoorverdubbeling op het gedeelte Europoort–Maasvlakte is reeds klaar. Volgens de huidige planning zal de Havenspoorlijn medio 2003 wordt opgeleverd. Doordat er nog steeds geen onherroepelijk Tracébesluit ligt voor de Kortsluitroute staat de tijdige oplevering (in 2005) van dit gedeelte van de Verlegde Havenspoorlijn onder druk.

Ondanks dat er op verschillende plaatsen druk staat op de planning wordt er nog steeds van uitgegaan dat de gehele Betuweroute eind 2005 in gebruik kan worden genomen.

De Tweede Kamer is op 9 juni 2000 (DGG/SR/00/003027) geïnformeerd over zowel de resultaten van de marktconsultatie als over de voortgang van de exploitatie van het railgoederenvervoer/Betuweroute. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer tussen Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DB Netz, hebben in mei 2001 een intentieverklaring getekend om samen het railgoederenvervoer te stimuleren. In de intentieverklaring is een aantal projecten vastgelegd die tot doel hebben de kwaliteit van het spoorgoederenproduct op korte termijn te verbeteren, in aanloop naar de opening van de Havenspoorlijn in 2003. De verbeteringen zijn gericht op het meer marktgericht maken van de infrastructuurexploitatie en hebben betrekking op de factoren prijs, betrouwbaarheid, snelheid, flexibiliteit, frequentie, beschikbaarheid, toegankelijkheid en imago.

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



Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

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 EUR 136 mln.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
03.02 Betuweroute	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	712 915	109 036	81 967	39 131	28 725	12 434
Uitgaven:	637 173	685 629	629 235	517 252	328 509	12 434
03.02.00 Productuitgaven	625 553	669 691	614 951	503 332	321 284	12 434
03.02.02 Directe uitv. uitgaven	11 620	15 938	14 284	13 920	7 225	
03.02.03 Ontvangsten	14 521	24 958	19 966	6 807	9 076	2 269
Bijdrage EU	14 521	24 958	19 966	6 807	9 076	2 269

De op dit produktartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (EUR 724 mln);
- bijdrage uit het FES (EUR 2808 mln);
- bijdrage uit private financiering (EUR 826 mln); voorgefinancierd vanuit het FES
- bijdrage van de Europese Unie (EUR 126 mln);
- bijdrage Gelderland (EUR 8 mln).

Tot en met 2000 is door de EU EUR 58 mln toegekend. De bijdrage van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

Een toelichting op de reeds gedane uitgaven en de verdere planning en organisatie van het project is opgenomen in de voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer in het kader van de controleprocedure grote projecten.

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de geraamde programma-uitgaven							
Betuweroute	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen		85	63	73	62	43	0
Jaarverlichtingen		1	1	1	1	1	0
Bestuurlijke verplichtingen		14	36	26	37	56	0
Niet vastgelegd in verplichtingen		0	0	0	0	0	0

De programma-uitgaven bestaan nagenoeg volledig uit uitgaven die in nationaal of internationaal verband verplicht zijn.

De apparaatsuitgaven bestaan uit personele kosten van vaste medewerkers die een vast dienstverband hebben. Deze uitgaven en verplichtingen zijn in de bovenstaande tabel niet meegenomen.

Aangegane individuele verplichtingen

De aangegane individuele verplichtingen betreffen de verplichtingen ten gevolge van de geslagen beschikkingen voor de onderbouw van de Betuweroute, inclusief de kosten voor EAT en onvoorzien.

Jaarverplichtingen

De jaarverplichtingen hebben betrekking op de uitgaven voor salarissen en opleidingen van de projectorganisatie.

Bestuurlijke verplichtingen

Bij de bestuurlijke verplichtingen gaat het om beschikkingen die nog geslagen moeten worden ten behoeve van de bovenbouw, Kijfhoek plan N fase 4 en de Verlegde Havenspoorlijn/Kortsluitroute.

03.03 Hogesnelheidslijn

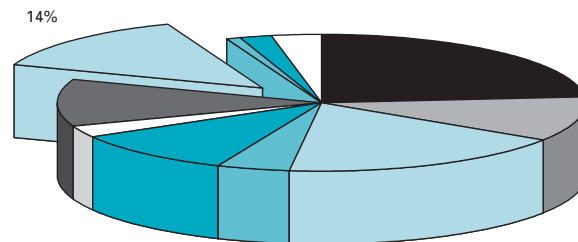
a. Relatie product en beleid

In dit productartikel worden de producten van de Hogesnelheidslijnen/ Snelle treinverbindingen beschreven alsmede de producten van railwegen en rijkswegen van werken die qua planning en bouw met de aanleg van de Hogesnelheidslijnen zijn verbonden.

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is primair gerelateerd aan beleidsartikel 06 Versterken netwerk personenvervoer. Voor de aanpassingen (verbreding) van de rijkswegen die op dit productartikel worden verantwoord, geldt tevens een relatie met het beleidsartikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer.

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Hogesnelheidslijnen in het totale infrafonds 2002 weergegeven:

Aandeel HSL in totaal Infrafonds



b. Het actuele programma

Binnen dit productartikel wordt een vijftal producten gerealiseerd: drie producten voor de Hogesnelheidslijn-Zuid, de Hogesnelheidslijn-Oost en Snelle Treinverbindingen (studies).

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. In december 1999 is het boortunnelcontract gegund, in juli 2000 zijn de 5 contracten voor de civiele

onderbouw gegund, begin 2001 is ten slotte het laatste megabouwcontract van de HSL-Zuid, het contract railaansluitingen, gegund. Langs het tracé zijn de bouwwerkzaamheden in volle gang.

De realisatie van een toekomstvast investering in de sporen lay-out in Rotterdam («verbeterde vorkvariant») vormt eveneens een onderdeel van dit budget. Voorheen werd dit projectonderdeel verantwoord op artikel 01.02 railwegen.

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.

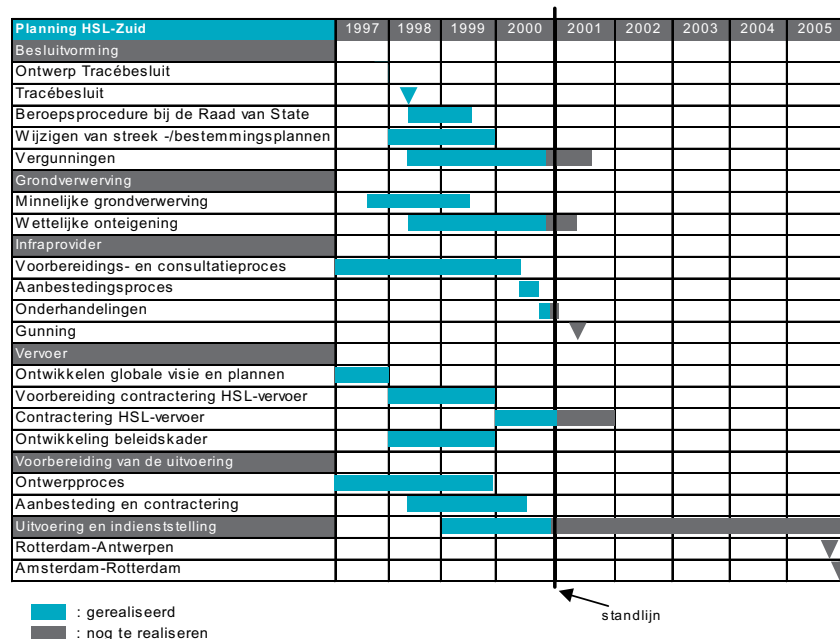
Het kabinet heeft op 16 juni 2000 besloten dat zowel het internationale als het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid openbaar wordt aanbesteed. Het is de verwachting dat in het najaar 2001 het contract getekend gaat worden.

Voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van het spoortechnische systeem van de HSL is voorjaar 2001 een langlopend contract getekend met een particuliere «infraprovider».

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

De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de achtste Voortgangsrapportage. Hierbij moet worden opgemerkt dat ten tijde van het schrijven nog wordt onderzocht hoe de wijziging van het tracé bij Bergschenhoek, zoals door de minister bij de behandeling van de achtste Voortgangsrapportage in de Kamer is toegezegd, zal doorwerken op de onderstaande planning. Naar verwachting zal dit leiden tot een latere indienststelling.

1 januari 2001



03.03.02 Hogesnelheidslijn-Oost

Het kabinet heeft het besluit genomen over verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens.

Recente studies van de spoororganisaties en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bevestigen dat de capaciteit op de bestaande lijn door benuttingsmaatregelen ook in de verre toekomst toereikend is. Voor het internationaal vervoer is de komende twintig jaar één trein per uur voldoende om de groei van het aantal internationale passagiers op te vangen. Gebleken is dat betere benutting van de bestaande spoorlijn een goed alternatief is voor aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn, tegen aanzienlijk lagere kosten. De ministerraad heeft daarom het besluit genomen tot verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens.

Voor het binnenlands treinverkeer kan in de capaciteitsbehoefte worden voorzien door betere benutting van de bestaande spoorlijn. Hiervoor moet een aantal maatregelen worden genomen om de capaciteit van de spoorlijn te verhogen (verlenging perrons, aanpassen bestaande beveiliging, aanleg inhaalspoor). Om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren zijn maatregelen nodig om de geluidshinder langs de spoorlijn te verminderen, op overwegen de doorstroming en veiligheid van het kruisende (auto)verkeer te verbeteren en door aanleg van ecologische passages de verbinding tussen de natuurgebieden te herstellen.

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 inzichten in de mogelijkheden van benutting van de bestaande spoorlijn.

Met betere benutting van de bestaande spoorlijn wordt tot na 2020 voldoende capaciteit gecreëerd en wordt het nationaal en internationaal vervoer gefaciliteerd.

Het kabinet kiest ervoor de huidige maximumsnelheid te handhaven. Op termijn is een verhoging tot 200 kilometer op de bestaande spoorlijn fysiek mogelijk, maar een besluit hierover hangt samen met landelijke besluitvorming over de verhoging van snelheid en de aanpassing van de energievoorziening op het gehele Nederlandse spoorwegnet.

Kosten maatregelen voor benutting en kwaliteit leefomgeving

Met het huidige beschikbare budget kunnen enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen op korte termijn worden gedekt. Het gaat om een perronverlenging in Driebergen-Zeist en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem (kosten EUR 24,96 mln). De financiering van het merendeel van de maatregelen ten behoeve van benutting om de capaciteit van de spoorbaan op te waarderen, de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en de veiligheid en de doorstroming van het autoverkeer op het onderliggend wegennet te verbeteren zal aan de orde komen in ICES-verband.

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 traject deel Utrecht–Duitse grens.

03.03.03 Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

Dit product betreft de realisatie van 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.

03.03.04 Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen

Bij de verbreding en verlegging van de A16 (Moerdijk–Galder) en de A4 (Burgerveen–Leiden) bestaan grote raakvlakken met de planning en bouw van de HSL-Zuid. Daarom is besloten dat de verbreding en verlegging van de A16 en het deel van de A4 waar deze parallel loopt met de HSL-Zuid, worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie HSL-Zuid.

Voorheen werd de verbreding en verlegging van het volledige project A4 (Burgerveen–Leiden) verantwoord op artikel 01.01 rijkswegen.

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, voortkomend uit het aangepaste Regeerakkoord in het kader van het BOR, een verkenning plaats naar de wenselijkheid en mogelijkheden voor een snelle spoorverbinding binnen de Randstad.

Op dit productartikel wordt het volgende ontvangen:

Van de Europese Unie worden voor het project HSL-Zuid bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

Door derden wordt op basis van convenanten of regelgeving een bijdrage geleverd in de kosten van het project HSL-Zuid. Het betreft bijdragen van gemeenten, provincies en kabel- of leidingeigenaren. Een voorbeeld betreft de afspraken inzake de verdiepte kruising van de HSL-Zuid met de A4 ter plaatse van Hoogmade. De raming van deze ontvangsten is nog niet in deze begroting opgenomen.

Ook worden bijdragen van derden ontvangen als vergoeding voor werkzaamheden die door de projectorganisatie HSL-Zuid voor derden worden verricht.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
03.03 Hogesnelheidslijn	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	258 416	222 850	149 969	112 654	17 361	10 101
Uitgaven:	767 202	835 854	1 000 500	656 331	470 441	111 096
Productuitgaven	707 228	777 122	945 181	608 968	429 595	100 024
03.03.01 HSL-zuid	623 256	680 172	805 948	489 900	307 027	20 588
03.03.02 HSL-oost	12 023	9 486	2 619			
03.03.03 HSL-zuid: railwegen	18 145	12 420	15 360	16 201	20 683	16 514
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen	48 505	70 302	116 512	102 867	101 885	62 922
03.03.05 Snelle treinverbindingen	5 299	4 742	4 742			
Directe uitvoeringsuitgaven	59 974	58 732	55 319	47 363	40 846	11 072
03.03.01 HSL-zuid	53 217	49 539	43 632	34 930	27 567	6 682
03.03.02 HSL-oost	490	474	474	474	474	
03.03.03 HSL-zuid: railwegen	502	722	673	825	1 176	1 184
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen	5 765	7 997	10 540	11 134	11 629	3 206
Ontvangsten	21 086	14 975	14 975	13 613	13 160	6 988

Hogesnelheidslijn-Zuid

De totale kosten op artikelonderdeel 03.03.01 zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (EUR 1 651 mln)
- een bijdrage uit het FES (EUR 1 679 mln)
- de bijdrage uit private financiering (EUR 925 mln)
- de bijdragen van de Europese Unie (EUR 177 mln)

d. Budgetflexibiliteit

Alle grote bouwcontracten van de HSL-Zuid zijn gegund.

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Hogesnelheidslijn	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	93	79	56	51	12	33
Jaarverplichtingen	7	6	5	6	6	9
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	0	13	37	40	77	34
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	2	2	3	5	24

03.04 Deltaplan Grote Rivieren

a. Relatie producten met beleid

Onder dit productartikel worden de producten voor de realisering van het Deltaplan Grote Rivieren (DGR) beschreven. De uitgangspunten voor het Deltaplan Grote Rivieren zijn vastgelegd in een brief van de ministers van V&W en VROM (Kamerstuk 1994–1995, 18 106, nr. 53). Vervolgens is de Kamer geïnformeerd over de uitwerking daarvan. (Kamerstukken

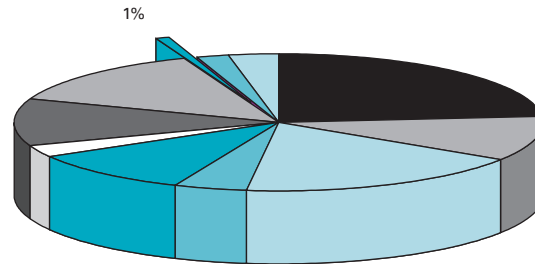
1994–1995, 18 106 nr. 54.) Op verzoek van de Vaste Commissie voor V&W (Kamerstuk 1994–1995, 18 106, nr. 56) is het DGR als groot project aangewezen.

De uitvoering van DGR is gebaseerd op de Waterstaatwet 1900, de Deltawet van 1958 en de Wet op de waterkering.

Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 13 «Veiligheid Water» van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

In het volgende figuur wordt het aandeel van Delta Plan Grote Rivieren in het totale infrafonds 2002 weergegeven.

Aandeel DGR in totaal Infrafonds



b. Het actuele programma

De werken langs de grote rivieren met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m³/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. In het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden zijn in 2002 langs de kust en in het benedenrivierengebied nog een tiental werken in uitvoering.

Een meer gedetailleerd overzicht is opgenomen in de voortgangsrapportages Deltaplan Grote Rivieren die halfjaarlijks aan het Parlement worden aangeboden.

Opgemerkt wordt dat de Maaswerken en de dijkversterkingen in Flevoland, die ook deel uitmaken van het DGR, met ingang van 2002 op het begrotingsartikel waterkeren (02.01) worden verantwoord.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	104 738	15 555	2 216	2 125	3 036	
Uitgaven:	136 894	51 058	28 973	13 648	3 538	
Productuitgaven	109 516	40 846	23 178	10 919	2 832	
Directe uitvoeringsuitgaven	27 378	10 212	5 795	2 729	706	
Ontvangsten	24 582	10 622				

d. Budgetflexibiliteit

De verplichtingen voor het Deltaplan Grote Rivieren liggen volledig vast nu de Maaswerken en de dijkversterkingen in Flevoland zijn overgeheveld naar artikel 02.01.

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
Deltaplan Grote Rivieren	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	32	100	100	100	100	
Jaarverplichtingen		7				
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	28					
Niet vastgelegd in verplichtingen	33					

03.05 Betaald rijden

a. Relatie producten en beleid

Met oog op de besluitvorming in het kabinet is de artikelomschrijving bij dit artikel gewijzigd van Spitstarieven in Betaald rijden. Op dit artikel worden producten, gericht op betaald rijden verantwoord, zoals pilots, experimenten en de invoering van de variabele kilometerheffing.

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven bij de volgende beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII):

Artikel 2 Optimalisering Netwerk Goederenvervoer;

Artikel 4 Duurzaam Goederenvervoer;

Artikel 6 Versterking Netwerk Personenvervoer;

Artikel 8 Duurzaam Personenvervoer.

b. Het actuele programma

Zoals bij artikel 6 van de begroting van Verkeer en Waterstaat is aangegeven is besloten om over te gaan op de invoering van een kilometerheffing. Een verder gedetailleerde uitwerking van deze beleidskeuze dient nog plaats te vinden.

In de bestuursovereenkomsten in het kader van BOR werd voorzien in de introductie van een spitstarief. Naar aanleiding van signalen uit politiek, bedrijfsleven en samenleving over mogelijkheden om de kilometerheffing in Nederland sneller in te voeren, is aan prof. R. Pieper in maart 2001 gevraagd de technische mogelijkheden in beeld te brengen. Tot dan toe werd (op grond van de stand van de techniek) aangenomen dat een landelijke kilometerheffing niet eerder dan in 2010 kon worden ingevoerd. Het in april 2001 gepresenteerde rapport «Bewust op weg – Mobimiles» biedt uitzicht op de invoering van een gevariabiliseerde en gedifferentieerde kilometerheffing vanaf 2004. Het kabinet heeft derhalve besloten af te zien van de invoering van spitstarief en zich te richten op de invoering van kilometerheffing voor zowel personenvervoer als goederenvervoer. Anders dan bij spitstarief is er geen sprake van een puntheffing, maar van een algemene variabilisatie van vaste lasten voor wegverkeer met op termijn differentiatie naar tijd en plaats.

Kilometerheffing heeft tot doel het verbeteren van de bereikbaarheid en daarbij het genereren van positieve effecten op milieuprestaties (emissies, geluid) van het voertuigenpark. Kilometerheffing moet de gebruiker de mogelijkheid geven een bewuste afweging te maken ten aanzien van aanschaf en type voertuig, het gebruik van de weg en het gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten. Om gebruikers bij hun mobiliteitskeuzes tot een goede afweging te brengen is het gewenst dat er voor hen een direct verband tussen weggebruik en betalen ontstaat. Betalen naar gebruik zal uiteindelijk door een selectiever autogebruik bijdragen aan de verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om kilometerheffing te bewerkstelligen worden bestaande belastingen voor het wegverkeer aangepast. De Motorrijtuigenbelasting en zo mogelijk ook (een deel van) de Belasting Personen Motorrijtuigen (BPM) zullen worden gevariabiliseerd naar een bedrag per kilometer. Ook wordt nagegaan of een deel van de accijnzen in de kilometerheffing kan worden opgenomen. De randvoorwaarde is dat dit op macroniveau een budgettair neutrale operatie betreft. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling meer belastinginkomsten te genereren. Onderzocht zal worden of deze betaling voor het gebruik van de weg het karakter van een belasting zal krijgen of op een andere grondslag kan worden gebaseerd. De vergroeningseffecten van het huidige belastingsysteem zullen ten minste worden gehandhaafd en gestreefd zal worden naar het inbouwen van aanvullende positieve milieuprikkels.

In 2004 zal naar verwachting gestart worden met de invoering van de variabele kilometerheffing. De nog te houden technische pilots worden maatgevend voor het antwoord op de vraag of de kilometerheffing al dan niet regionaal wordt ingevoerd. Deze technische pilots worden in de Randstad gehouden. In 2006 zal de kilometerheffing landelijk ingevoerd kunnen zijn. In eerste instantie zal alleen gedifferentieerd worden naar milieukeurmerken. In het systeem zullen wel de mogelijkheden voor toekomstige differentiatie worden verankerd. Over introductie daarvan zal separaat te zijner tijd besluitvorming plaatsvinden. Het voornemen is om in het jaar 2001 een beleidsnota aan de Tweede Kamer te sturen. De ambitie is om uiterlijk begin 2002 een wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen dat voorziet in een wettelijke grondslag voor kilometerheffing.

In het kader van de BOR-overeenkomsten worden pilots met expresbanen voorbereid. De pilots zullen in de periode 2002–2006 plaatsvinden. De uitkomsten van de pilots zullen gebruikt worden om verdere planvorming en uitvoering van expresbanen, tolwegen en kilometerheffing te ondersteunen.

Voor de organisatiestructuur van de definitiefase van het instrument kilometerheffing is het gewenst om de benodigde publieke en private kennis en vaardigheden te kunnen combineren. Het project zal in nauwe betrokkenheid met regionale bestuurders en belangenorganisaties vorm krijgen in een apart te creëren samenwerkingsvorm.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)							
03.05 Betaald rijden	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	12 670	95 604	81 170	73 631	59 101	43 220	59 188
Uitgaven:	15 296	54 287	103 088	71 135	59 101	59 125	59 188
03.05 Produktuitgaven		54 287	103 088	71 135	59 101	59 125	59 188

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven							
Betaald rijden	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	13	0	0	0	0	0
Niet vastgelegd in verplichtingen		87	100	100	100	100	100

Niet vastgelegde verplichtingen

De budgettaire gevolgen van de keuze voor kilometerheffing zijn vooralsnog niet geheel duidelijk vanwege het stadium waarin de ontwikkeling van het beleid zich op dit moment bevindt. Ook zullen experimenten worden gehouden met expressbanen. Het percentage niet vastgelegde verplichtingen wordt vooralsnog noodzakelijk geacht om alle maatregelen in het kader van Kilometer-heffing te kunnen realiseren.

04 ALGEMENE UITGAVEN

04.01 Saldo van de afgesloten rekeningen

a. Relatie producten en beleid

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

b. Het actuele programma

Niet van toepassing.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	179 191	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Uitgaven:	179 191	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Productuitgaven	179 191	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

04.02 Bodemsanering

a. Relatie producten en beleid

Onder dit productartikel worden de producten van Bodemsanering beschreven. De doelstellingen van het onderliggend beleid zijn terug te vinden in beleidsartikel 8 Duurzaam Personenvervoer van begroting Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

b. Het actuele programma

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor bodemsanering bij aanleg van projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994) en de ontsluiting van VINEX-lokaties. Voor de uitvoering hiervan is vanuit het FES aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van EUR 68 mln voor de periode tot en met 2002 beschikbaar gesteld. Daarnaast levert V&W vanuit de reguliere middelen een bijdrage. Kosten van bodemsanering die gemaakt worden bij de spoorprojecten worden in eerste instantie ten laste van het desbetreffende aanlegprogramma gebracht. In het jaar daarop volgt een overboeking vanuit dit artikel naar het aanlegprogramma.

De uitgaven voor mogelijke bodemsanering zijn gekoppeld aan de programma's zoals opgenomen in de aanlegprogramma's van de sectoren. De voortgang (o.a. start) van een project is afhankelijk van de activiteiten in verband met bodemsanering. Bij een aantal projecten is het mogelijk de werkzaamheden qua bodemsanering in een keer op te starten, bij een aantal projecten dient dit gefaseerd te gebeuren.

Projecten waar zich substantiele bodemverontreiniging voordoen en de uitvoering reeds gedeeltelijk of geheel in gang is gezet zijn ondermeer de Noord-Zuid lijn Amsterdam, de Beneluxmetro, de 2e Beneluxtunnel, de 2e Heinenoordtunnel, de Calandtunnel, RW73, RW20 Giessenplein en diverse NS-projecten in meerdere regio's.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)							
04.02 Bodemsanering	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	19 187	17 412	11 695	44	44		
Uitgaven:	4 598	16 985	25 055	5 248	2 582		
Produktuitgaven	10 133	16 985	25 055	5 248	2 582		

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven							
04.02 Bodemsanering	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	100	65	90	–	–	
Jaarverplichtingen	–	–	–	–	–	–	
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/ internationaal)	–	–	35	10	100	–	
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0	0	–	–

De beschikbaar gestelde middelen voor bodemsaneringsprojecten zijn enerzijds voor de uitvoering van projecten uit de investeringsimpuls 1994 en anderzijds voor bodemsanering met betrekking tot de ontsluiting van VINEX-lokaties en reguliere projecten.

04.03 Intermodaal vervoer

a. Relatie produkten en beleid

Onder dit produktartikel worden de produkten van Intermodaal Vervoer beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het produktartikel heeft betrekking op beleidsartikel 02 Optimaliseren Netwerk goederenvervoer.

Het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten bepaalt in belangrijke mate het succes van de uitvoering. Enkele voorbeelden:

- Bestuurlijke afspraken ten aanzien van het ruimtelijk beleid zijn van invloed op de doelbereiking.
- De PKB-PMR is van beslissend belang voor de vraag of de capaciteit van de Rotterdamse haven en de bijbehorende landzijdige infrastructuur kan worden uitgebouwd.
- Een aantal produkten is afhankelijk van Europese afspraken.

- De effectiviteit van een deel van de acties is afhankelijk van de beschikbaarheid en toegankelijkheid van internationale netwerken.

b. Het actuele programma

Verkenningen/planstudieprogramma

Intermodal Freightport Schiphol Het project Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) van de Bloemenveiling Aalsmeer met Schiphol vormt een essentieel onderdeel van het concept Intermodaal Freightport Schiphol (IFS). Met IFS wordt ingezet op internationale railverbindingen naar Europese 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. Snelle goederentreinen of hogesnelheidstreinen met een goederencompartiment zijn het oogmerk. In het laatste geval is een snelle (nog te ontwikkelen) horizontale overslag van belang.

Multimodaal Transport Centrum Valburg

RSC Maasvlakte

Het RSC Maasvlakte is aangelegd om de totale overslagcapaciteit voor het spoor op de Maasvlakte (ECT en RSC Maasvlakte) uit te breiden. De aanleg van de 1e fase is afgerond (eerste spoorbundel, stack en overslagvoorzieningen). Begonnen wordt aan een verkenning voor de 2e fase.

Realisatieprogramma

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

De Subsidieregeling Openbare Inland terminals biedt de mogelijkheid om de capaciteit van het infrastructurele netwerk optimaal te benutten. Door het verstrekken van subsidies aan overslagterminals wordt de modal shift gestimuleerd. Door middel van deze subsidies kunnen nieuwe openbare overslagterminals worden gerealiseerd en de capaciteit van bestaande overslagterminals worden vergroot.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)							
IF 04.03 Intermodaal vervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	11 230	7 506	291	258	9 489	133	
Uitgaven:	30 094	7 154	4 377	2 073	5 899	4 671	
Productuitgaven	30 094	7 154	4 377	2 073	5 899	4 671	
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten	1 186						

d. Budgetflexibiliteit

De programma-uitgaven bestaan nagenoeg volledig uit uitgaven die in nationaal of internationaal verband verplicht zijn. De apparaatsuitgaven bestaan uit personele kosten van medewerkers die een vast dienstverband hebben. Deze uitgaven en verplichtingen zijn in onderstaande tabel niet opgenomen.

Budgetflexibiliteit in % van de geraamde programma-uitgaven							
Veilig goederenvervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen		50	47	0	5	0	0
Jaarverlichtingen		0	0	0	0	0	0
Bestuurlijke verplichtingen		21	46	88	11	0	0
Niet vastgelegd in verplichtingen		29	7	12	83	100	100

Aangegane individuele verplichtingen

Ten behoeve van de subsidieregeling SOIT zijn vijf verplichtingen aangegaan. Tevens geldt een verplichting voor het ontwikkelingsprogramma multimodaaltransport Americahaven in Amsterdam.

Bestuurlijke verplichtingen:

Dit betreft het restant van de SOIT regeling.

Niet vastgelegd in verplichtingen:

Hieronder vallen planstudies, zoals voor MTC Valburg en de 2e fase RSC Maasvlakte.

04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

a. Relatie producten en beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2000 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het product-artikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 19 Bijdrage aan IF
- Artikel 20 Nominaal en onvoorzien

b. Het actuele programma

Dit artikel artikel 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 artikelen van de beleidsterreinen waarop deze bijdragen betrekking hebben.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen						
Uitgaven:						
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten	49 008	75 782	14 975			

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

04.05 Garanties infrastructuur

a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de Garanties infrastructuur beschreven. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

b. Het actuele programma

04.05.01 Garantie t.b.v. NV Flevolandse Drinkwater Maatschappij op aangegane en aan te gane geldleningen tot een bedrag van EUR 22,69 miljoen

Deze werksoort 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 2001 bedraagt EUR 3,27 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

Overzicht risico-ontwikkeling (in EUR1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Garantie plafond	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689
Uitstaand risico 1/1	3 993	3 630	3 267	2 904	2 541	2 178	1 815
Vervallen/te vervallen	363	363	363	363	363	363	363
Uitstaand risico 31/12	3 630	3 267	2 904	2 541	2 178	1 815	1 452

04.05.02 Garantie van rente en aflossing van een lening van EUR 7,74 mln 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 2001 bedraagt EUR 2,26 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 EUR1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Garantie plafond	7 736	7 736	7 736	7 736	7 736	7 736	
Uitstaand risico 1/1	3 344	2 816	2 258	1 668	1 044	383	
Vervallen/te vervallen	528	558	590	624	661	383	
Uitstaand risico 31/12	2 816	2 258	1 668	1 044	383	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 EUR 1,27 mld aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden. In de periode 1995–2000 is dit vreemd vermogen opgelopen tot EUR 1,68 mld omdat RIB zelf staatgegarandeerde leningen heeft aangetrokken op de kapitaalmarkt.

Als gevolg van de financiering van een deel van de uitbreidingsinvesteringen en het uitvoeren van programma's (bv. fietsenstallingen) met langlopend vreemd vermogen, zal Railinfrabeheer BV ook in de komende jaren gebruik maken van leningen.

Met het oog op een doelmatige financiering van publieke taken alsmede het feit dat de aandelen van Railinfrabeheer BV op niet al te lange termijn door de NV NS aan de Staat der Nederlanden worden overgedragen, kan Railinfrabeheer BV al vanaf 1-1-2001 bij het aantrekken van vermogen gebruik maken van schatkistleningen. Hiertoe is een convenant gesloten tussen drie partijen namelijk, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Financiën en Railinfrabeheer BV. Met deze constructie is vastgelegd dat Railinfrabeheer BV niet meer zelfstandig zal voorzien in de financiering van investeringen door het aantrekken van leningen op de kapitaalmarkt. Het verlenen van nieuwe staatsgaranties is hiermee vanaf het jaar 2001 overbodig geworden. Om de uitwerking van deze gekozen werkwijze op een effectieve manier vorm te geven heeft Railinfrabeheer, als onderdeel van het convenant, een rekening-courant bij het ministerie van Financiën geopend.

Overzicht risico-ontwikkeling (in EUR1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Garantie plafond	1 699 135	1 366 741	1 126 237	853 969	798 336	773 332	748 329
Uitstaand risico 1/1	1 697 592	1 699 135	1 366 741	1 126 237	853 969	798 336	77 3 332
Vervallen/te vervallen	58 447	332 349	240 504	272 268	55 633	25 003	25 003
Verlenen/te verlenen	59 990						
Uitstaand risico 31/12	1 699 135	1 366 786	1 126 237	853 969	798 336	773 333	748 329

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR1000)						
04.05 Garanties infrastructuur	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Uitgaven:	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten						

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

04.06 Prijsbijstelling projecten uit het Fonds Economische Structuurversterking

a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de Prijsbijstelling projecten uit het Fonds Economische Structuurversterking beschreven. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

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

b. Het actuele programma

Niet van toepassing.

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Niet van toepassing.

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

a. Relatie producten en beleid

Het produktartikel regionale mobiliteitsfondsen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven bij beleidsartikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer

b. Het actuele programma

Ten behoeve van de uitvoering van het BOR worden ten behoeve van de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) regionale mobiliteitsfondsen ingesteld. Het kabinet heeft hiervoor een bedrag van maximaal EUR 454 mln beschikbaar gesteld.

In 2000 heeft reeds een eerste storting van EUR 57 mln aan een drietal mobiliteitsfondsen plaatsgevonden. Naar verwachting zal in 2001 de overeenkomst met de regio Utrecht worden gesloten.

In de begroting 2001 is tevens een bedrag gelijk aan de opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegennet in de periode 2002–2010 opgenomen, de zogenaamde terugsluisopbrengsten. Zoals aangegeven bij artikel IF 03.05 dient de nadere uitwerking van de invoering van de kilometerheffing nog plaats te vinden. De financiële consequenties van de invoering van de kilometerheffing voor de terugsluisopbrengsten, moet nog worden gezien.

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)							
04.07 Regio mob. fondsen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	170 168	170 119	157 958	53 428	43 745	43 745	42 170
Uitgaven:	170 168	170 119	157 957	53 428	43 745	43 745	42 170
Productuitgaven	170 168	170 119	157 957	53 428	43 745	43 745	42 170
– 04.07.01 Rijksbijdrage	170 168	170 119	137 537	12 588	1 884	1 884	309
– 04.07.02 Terugsluis opbrengsten			20 420	40 840	41 861	41 861	41 861
Directe uitvoeringsuitgaven							

d. Budgetflexibiliteit

De gereserveerde middelen zijn het gevolg van de met de regio's gesloten bestuursovereenkomsten.

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven							
Rekeningrijden	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal verplichtingen	100						
Jaarverplichtingen							
Overige juridische verplichtingen							
Bestuurlijke verplichtingen		100	100	100	100	100	100
Plannen							

04.08 Railinfrabeheer

a. Relatie producten en beleid

Door middel van de aan NS Railinfrabeheer verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in het hoofdstuk 6 Netwerk Personenvervoer van begroting V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

b. Het actuele programma

Op dit artikel worden de leningen verantwoord die worden verstrekt aan Railinfrabeheer.

De aandelen van Railinfrabeheer worden per 1 juli 2001 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Railinfrabeheer kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen van derden.

c. De budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)							
04.08 Railinfrabeheer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen	65 600	1 006					
Uitgaven:	65 600	1 006					
04.08 Productuitgaven	65 600	1 006					
Lening aan Raininfrabeheer	65 600	1 006					
04.08 Directe uitvoeringsuitgaven	0	0					
04.08 Ontvangsten	65 600	1 006					

d. Budgetflexibiliteit

Niet van toepassing gezien het karakter van het artikel.

05 BIJDRAGEN TEN LASTE VAN ANDERE BEGROTINGEN VAN HET RIJK

05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2001 van Verkeer en Waterstaat (HXII). Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 19 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

b. Het actuele programma

Niet van toepassing.

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)							
05.01 Bijdrage t.l.v. V&W	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen							
Uitgaven							
Productuitgaven							
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten	3 217 229	3 636 165	3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

a. Relatie producten en beleid

Dit artikel bevat incidentele bijdragen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de uitvoering van projecten. Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op de relatie producten en beleid niet van toepassing.

b. Het actuele programma

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.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)							
05.03 Bijdrage ten laste van de begroting van VROM	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen							
Uitgaven							
Productuitgaven							
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten				227			

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel wordt de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

b. Het actuele programma

In de volgende tabel wordt de bijdrage uit het FES uitgesplitst naar de verschillende categorieën van projecten.

Bedragen in EUR mln	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Betuweroute (BR)	510 957	548 167	479 192	333 029	187 411	
HSL-Zuid	493 259	485 091	586 012	353 041	335 344	55 361
Bodemsanering	15 944	20 624				
Investeringsimpuls	24 399			154 796		
Impuls f 1,9 mld	114 013	99 832	126 219	143 069	86 048	29 911
12 mld impuls	344 775	414 301	150 457	- 485 028	- 141 863	484 104
lening HSL met wegen		- 54 000				
Hubertustunnel	6 841	11 345	4 573			
Bor	248 092	329 898	715 241	698 460	607 918	422 440
Fes-bruggetje	227 798	237 781	227 798	61 260	52 639	52 639
Prijscompensatie 2001	89 244	84 722	99 182	59 651	53 319	52 010
Totaal	2 075 321	2 177 761	2 388 674	1 318 279	1 180 816	1 096 465

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
05.04 Bijdragen van het fonds Economische Structuurversterking	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verplichtingen						
Uitgaven						
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten	2 075 321	2 177 761	2 388 674	1 318 279	1 180 816	1 096 465

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

3. BEDRIJFSVOERING

De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bedrijfsvoeringparagraaf Rijkswaterstaat op hoofdlijnen

Naar aanleiding van het interdepartementaal beleidsonderzoek «Van middelen naar producten; een nieuwe bedrijfsvoering bij Rijkswaterstaat», is een nieuwe bedrijfsvoeringsfilosofie ontwikkeld. Binnen Rijkswaterstaat (RWS) is inmiddels een aantal jaren ervaring opgedaan met IBO, een outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie. Deze benadering begint vruchten af te werpen. Concreet voorbeeld hiervan is dat nu alle uitgaven zijn gekoppeld aan de producten van RWS. Elk jaar worden tussen de DG en onderdelen van RWS managementcontracten afgesloten, waarin te leveren producten met de daarbij gewenste kwaliteit, tijd en prijs zijn opgenomen. Deze aspecten komen ook terug in voortgangs- en verantwoordingsrapportages. Volgens dezelfde systematiek worden afspraken tussen SG en DG in contracten vastgelegd.

In deze contracten zijn ook prestatie-indicatoren op het gebied van bedrijfsvoering opgenomen. Daardoor is sturen op producten en het op hoofdlijnen sturen van de bedrijfsvoering mogelijk.

Doordat de relatie tussen producten en de inzet van middelen duidelijker is geworden, zijn kwalitatief verbeterde bedrijfsvergelijkingen tussen onderdelen van RWS uitgevoerd (benchmarking).

Om de ingeslagen weg verder uit te werken is een vervolg nodig. In dit verband heeft de Ministerraad op 6 juli 2001 goedkeuring verleend aan een voorstel waarin een zelfstandiger RWS wordt bepleit. Dit biedt Rijkswaterstaat de kans zich nog verder te ontwikkelen tot een taakorganisatie die de maatschappij en de burger nog beter kan bedienen. Sleutelwoorden daarbij zijn: strak toezicht, heldere aansturing, goede informatievoorziening en een transparante verantwoording. De invoering van het baten-lastenstelsel is een belangrijke stap in dit proces.

Voordeel daarvan is dat kosten beter en eenvoudiger aan producten kunnen worden toegerekend. Verder geldt dat Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven dan over hetzelfde administratieve stelsel beschikken. Dat ondersteunt de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven (onder meer in PPS-constructies).

Outputbeschrijving

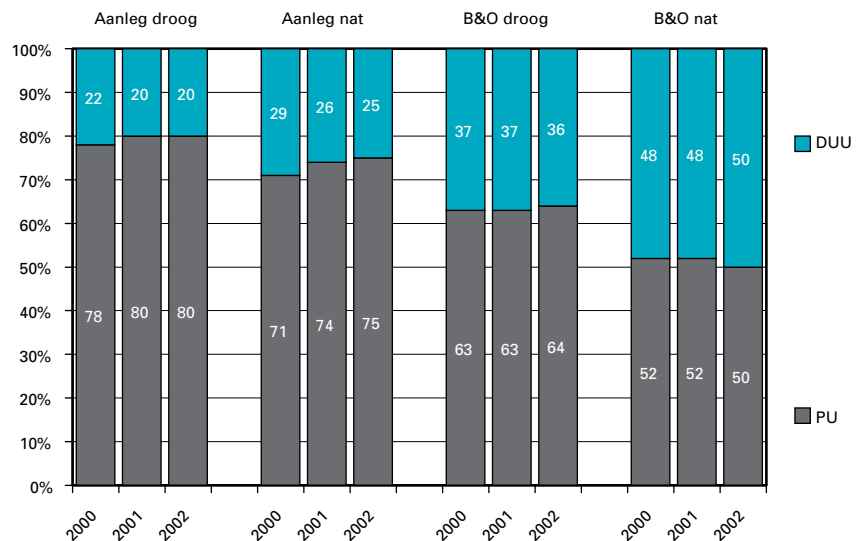
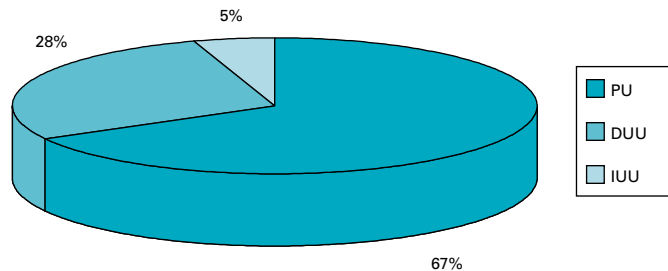
Binnen het stelsel van baten en lasten is een heldere omschrijving van producten en een zuivere toerekening van kosten aan die producten een absolute voorwaarde. Rijkswaterstaat heeft sinds de invoering van IBO al een aantal stappen in deze richting gezet. Om op effectieve wijze op de output te kunnen sturen zijn de producten op uniforme wijze gedefinieerd. Deze uniforme productenstructuur wordt verder ontwikkeld, waarbij kengetallen worden opgesteld.

Bedrijfsvoering: toerekenen van uitgaven/kosten aan producten

Ook met het toerekenen van uitgaven aan producten heeft Rijkswaterstaat inmiddels een aantal jaren ervaring. Sinds 1998 wordt een onderscheid gemaakt tussen ProductUitgaven (PU), Directe Uitvoeringsuitgaven (DUU)

en Indirecte Uitvoeringsuitgaven (IUU)¹. De PU en DUU worden reeds toegerekend aan de producten van Rijkswaterstaat. 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. PU komen vooral voor op de grote werksommen Aanleg en Beheer en Onderhoud. De verhouding tussen de PU en de DUU is een hulpmiddel bij de beoordeling van de doelmatigheid waarmee Rijkswaterstaat de producten realiseert. Ook de doelmatigheid van de verschillende diensten van Rijkswaterstaat wordt zo vergeleken.

Onderverdeling RWS uitgaven 2002



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 ingenieurbureaus 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.

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) en per 1 januari 1999 ook de huur van panden in het kader van de stelselherziening Rijkshuisvesting.

Flexibiliteit: arbeidsmix

Rijkswaterstaat moet als uitvoeringsorganisatie in staat zijn om fluctuaties in de omvang van en verschuivingen binnen het takenpakket adequaat op te vangen. Een flexibele schil van voldoende omvang is hiervoor essentieel. De prestatie indicator arbeidsmix zal ook in de toekomst worden gehanteerd om de ontwikkeling van de omvang van de flexibele schil te monitoren.

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 is er vanzelfsprekend 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 het takenpakket en budget zou kunnen opvangen en tevens voldoende waarborgen zou bieden voor kennisbehoud, innovatie, goed opdrachtgeverschap en goed en 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-vakinhoudelijk kwaliteiten moeten worden versterkt of ontwikkeld. «Kostenbewustzijn», «integriteit», «mensgerichtheid» en «relationele vaardigheden» worden in dat kader regelmatig genoemd. De overgang naar een baten/lastenstelsel en een meer zelfstandige Rijkswaterstaat vraagt naast specifieke kennis ook andere vaardigheden. Met behulp van competentie management wordt middels uniforme kaderstelling invulling gegeven aan dit streven, met waar nodig ruimte voor differentiaties.

Prestaties hangen niet alleen af van de kwaliteiten van medewerkers, ook van hun motivatie en de inzet van het management. Inzet, betrokkenheid, verantwoordelijkheidsgevoel en 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. De motivatie en het welbevinden van de medewerkers wordt op een systematische wijze tweejaarlijks gepeild.

Het zijn het management en de medewerkers die bepalen of Strategisch Personeels Management 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.

4. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

4.1 MUTATIES

01 Droge infrastructuur

01.01 Rijkswegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01.01 Rijkswegen	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			1 255 140	1 321 882	1 237 176	1 450 451	1 585 292	
Amendementen			- 13 613					
1e suppl. Wet 2001			- 55 587	- 399 087	- 228 021	378 186	- 377 318	
Nieuwe mutaties			8 683	87 616	143 543	124 456	44 899	
Stand ontwerp-begroting 2002	3 254 313	1 975 228	1 194 623	1 010 411	1 152 698	1 196 721	1 252 874	2 050 041

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
01.01 Rijkswegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		1 347 784	1 328 574	1 731 455	1 632 024	1 767 299	
Amendementen		– 13 613					
1e suppl. Wet 2001		– 112 538	9 034	1 823	– 7 053	– 8 239	
Nieuwe mutaties		47 775	59 380	69 133	97 026	71 796	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 306 406	1 269 408	1 396 988	1 802 411	1 721 997	1 830 856	2 050 041

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling	58 429	53 938	69 818	73 238	80 044	
2. Bureau Zuidflank	– 545	– 545				
3. Overheveling A4	– 6 353	– 9 529	– 39 025	– 39 479	– 44 017	
4. Vereffeningsmutatie				38 571	6 807	
5. Huisvesting	1 584	1 584	1 584	1 584	1 584	
6. Saldering ontvangsten		3 630	1 815	8 894	4 084	
7. Lening B&O Nat				– 22 689		
8. Taakstelling	– 5 340	– 3 765		– 1 211	– 1 210	
9. Infraprovider		14 067	34 941	38 118	24 504	
10. Extrapolatie						219 185
Totaal	47 775	59 380	69 133	97 026	71 796	219 185

- ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 2. Ten behoeve van de oprichting van Bureau Zuidflank wordt vanuit dit artikel een bijdrage geleverd. Bureau Zuidflank is opgericht ter facilitering van de internationale besluitvorming van met name de railinfrastructuur in het zuiden van Nederland.
- ad 3. De middelen ten behoeve van de uitvoering van de A4 worden, vanwege de verbondenheid van de A4 met de HSL, overgeheveld naar IF-artikel 03.03: Hogesnelheidslijn.
- ad 4. De vereffeningsmutatie betreft een technische verschuiving van begrotingsgelden over diverse investeringsartikelen die onder het afgesproken Infrastructuurpakket vallen. Met deze budgettaire neutrale mutaties, worden de programma's en de daarbij behorende beschikbare begrotingsgelden meer op elkaar afgestemd.
- ad 5. Dit betreft een overheveling van huisvestingsuitgaven die voorheen op HXII 02.01: Indirecte uitvoeringsuitgaven werden verantwoord. Hiermee worden deze uitgaven direct toegerekend naar de betreffende artikelen, hetgeen een verdere verbijzondering is van uitgaven. Dit past in het kader van de productgestuurde filosofie van Rijkswaterstaat waarbij uitgaven zoveel mogelijk aan producten worden toegerekend.
- ad 6. Betreft de actualisatie van de uitgaven met het gelijktijdig aanpassen van de ontvangsten, als gevolg van medefinanciering van enkele aanlegprojecten (o.a. reconstructie aansluitingen en RW12 Postweg) en hogere schaderijdingen (betreft structureel EUR 2,27 mln welke onder beheer en onderhoud vallen).
- ad 7. Betreft een leenconstructie tussen beheer en onderhoud nat (IF artikel 02.02.04) en beheer en onderhoud droog. Dit is een technische mutatie.
- ad 8. Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.

ad 9. Deze mutatie heeft betrekking op het heralloceren van begrotingsgelden in verband met het vrijvallen van gelden door de contractering van een infraprovider bij HSL-Zuid. Met deze herallocatie is reeds bij de financiering van het BOR rekeninggehouden.

ad 10. Dit betreft de extrapolatie conform het programma.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
01.01 Rijkswegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		50 559	65 041	69 851	71 240	22 689	
1e suppl. Wet 2001			27 919				
Nieuwe mutaties			3 630	1 815	8 894	- 2 723	
Stand ontwerp-begroting 2002	78 809	78 478	68 671	71 666	80 134	19 966	38 571

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	
1. Schaderijdingen	2 269	2 269	2 269	2 269		
2. Vereffeningsmutatie				- 6 807		
3. Aanpassing ontvangsten	1 361	- 454	6 625	1 815		
4. Extrapolatie						18 605
Totaal	3 630	1 815	8 894	- 2 723		18 605

ad 1. Dit betreft een ophoging van de ontvangsten als gevolg van schaderijdingen. Uit realisaties blijkt dat deze ontvangsten structureel hoger liggen. Hier staat een even hoge mutatie tegenover van uitgaven als gevolg van de schaderijdingen.

ad 2. Deze vereffeningsmutatie betreft een technische verschuiving van begrotingsgelden over diverse artikelen die onder het afgesproken infratructuurpakket vallen. Met deze budgettair neutrale mutaties, worden de programma's en de daarbij behorende beschikbare begrotingsgelden meer op elkaar afgestemd.

ad 3. Dit betreffen bijdragen van derden in aanlegprojecten (o.a. reconstructie aansluitingen en RW12 Postweg). Hier staan navenant uitgaven tegenover.

ad 4. Dit betreft de extrapolatie.

01.02 Railwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01.02 Railwegen	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			1 336 479	645 908	688 783	722 073	762 700	
Amendement			5 445					
1e suppl. wet 2001			793 174	16 452		13 447		
Nieuwe mutaties			859 112	27 103	26 337	53 683	46 502	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 720 564	1 176 599	2 994 210	689 463	715 121	789 204	809 203	1 095 967

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01.02 Railwegen		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			957 748	1 037 534	1 057 008	1 063 332	1 050 636	
Amendement			5 445					
1e suppl. wet 2001			210 628	16 452		13 447		
Nieuwe mutaties			41 816	4 629	7 222	91 044	108 140	
Stand ontwerp-begroting 2002		1 004 099	1 215 637	1 058 616	1 064 230	1 167 824	1 158 776	1 480 708
Overplanning			30 857	51 731	39 479			
Uitgavenstand 2002		1 004 099	1 246 494	1 110 347	1 103 709	1 167 824	1 158 776	1 480 708

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- prijsbijstelling	41 870	45 957	46 701	44 759	45 518	
2. Lay-out Rotterdam CS		– 11 345	– 18 151	– 18 151	– 13 613	
3. Brug Zutphen		– 34				
4. Spoorbrug Sauwerd					4 538	
5. Duurzaam veilig en sociale veiligheid		– 29 949	– 37 210	11 798	– 11 798	
6. Vereffeningsmutatie				– 43 109	– 40 386	
7. Infraprovider			15 882	119 344	12 388	
8. CO ₂ uitstoot	– 735					
9. PPS-geld	681					
10. Extrapolatie*						321 932
Totaal	41 816	4 629	7 222	91 044	108 140	321 932

* inclusief +/- mutatie EUR 3,8 mln doorwerking Najaarsnota en infraprovider EUR 37,2 mln.

- ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 2. Vanwege samenhang met HSL wordt project lay-out Rotterdam CS overgeboekt naar het artikel 03.03 Hogesnelheidslijn.
- ad 3. Dit betreft een overboeking in verband met de brug Zutphen.
- ad 4. Betreft de laatste bijdrage vanuit artikel 02.02 waterbeheer en Vaarwegen voor traject Groningen-Sauwerd.
- ad 5. Betreft verlaging bijdrage als gevolg aanwending voor Duurzaam Veilig (Infrafonds) en sociale veiligheid (HXII, zoals aangegeven in de 1e suppletoire wet 2001.
- ad 6. Deze vereffeningsmutatie betreft een technische verschuiving van begrotingsgelden over diverse artikelen die onder het afgesproken infrastructuurpakket vallen. Met deze budgettaire neutrale mutaties, worden de programma's en de daarbij behorende beschikbare begrotingsgelden meer op elkaar afgestemd.
- ad 7. Deze mutatie heeft betrekking op het heralloceren van begrotingsgelden in verband met het vrijvallen van gelden door de contractering van een infraprovider bij HSL-Zuid. Met deze herallocatie is reeds bij de financiering van het BOR rekeninggehouden.
- ad 8. Het op dit begrotingsartikel geraamde bedrag ten behoeve van investeringsprojecten ter reductie van CO₂ uitstoot komt in 2001 niet tot betaling en wordt met deze mutatie naar de desbetreffende aanvullende post op de rijksbegroting teruggeboekt. Deze gelden blijven voor deze projecten beschikbaar en worden in latere jaren, op basis van een reële kasbehoefte, weer aan de V&W begroting toegevoegd.
- ad 9. Dit betreft een bijdrage in het kader van PPS ten behoeve van de Spoortunnel Delft.
- ad 10. Dit betreft de extrapolatie naar aanleiding van programma's uit het BOR en de infraprovider.
- ad 1. Betreft technische verplichtingenmutatie naar aanleiding van een actualisatie van verplichtingenbestand.
- ad 2 t/m 9. Zie tekst specificatie nieuwe mutaties uitgaven.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
01.02 Railwegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			7 941		16 336		
Stand ontwerp-begroting 2002	18 428		7 941		16 336		

01.03 Regionale en lokale infrastructuur

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01.03 Reg/lok infra	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			60 234	196 466	140 817	125 822	137 298	
Amendementen			- 5 445					
1e suppl. wet 2001			169 924	26 057	115 438	22 689	18 634	
Nieuwe mutaties			28 859	- 27 069	70 817	185 186	167 982	
Stand ontwerp-begroting 2002	2 118 298	690 378	253 572	195 454	327 072	333 697	323 914	323 914

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
01.03 Reg/lok infra	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		557 046	561 784	448 388	423 575	410 983	
Amendementen		- 5 445					
1e suppl. wet 2001		169 924	26 057	115 438	22 689	18 634	
Nieuwe mutaties		28 859	42 869	89 083	25 342	11 875	
Stand ontwerp-begroting 2002	600 415	750 384	630 710	652 909	471 606	441 492	614 612

Specificatie nieuwe mutatie (in EUR1000)						
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling	20 727	21 995	18 293	12 182	11 875	
2. NAI	- 113					
3. Biënnale	- 68					
4. Interim Regeling Duurzaam Veilig		20 874	25 412			
5. Ontvangen Rente 98/99	6 757					
6. Infraprovider			45 378	13 160		
7. PPS-gelden	1 556					
8. Extrapolatie						173 120
Totaal	28 859	42 869	89 083	25 342	11 875	173 120

ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2. Dit betreft de bijdrage aan het Nederlands Architectuur Instituut (NAI).

ad 3. Dit betreft de bijdrage aan de Biënnale, De cultuur van de mobiliteit.

ad 4. Betreft overbrugging naar een tweede regeling Duurzaam Veilig.

ad 5. Conform de Wet en Besluit Infrastructuurfonds moeten gemeenten die een Gebundelde Doeluitkering hebben ontvangen, maar deze nog niet hebben uitgegeven, hierover rente betalen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

ad 6. Deze mutatie heeft betrekking op het heralloceren van begrotings-gelden in verband met het vrijvallen van gelden door de contracte-ring van een infraprovider bij HSL-Zuid. Met deze herallocatie is reeds bij de financiering van het BOR rekeninggehouden.

ad 7. Dit betreft een bijdrage in het kader van PPS ten behoeve van de N 201.

ad 8. Dit betreft de extrapolatie en de programmering van BOR.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
Nieuwe mutaties		6 757					
Stand ontwerp-begroting 2002	4 869	6 757					

De nieuwe mutaties betreffen renteontvangsten van gemeenten die conform de Wet en Besluit Infrastructuurfonds een Gebundelde Doeluitkering hebben ontvangen, maar deze nog niet hebben uitgegeven.

02 Natte infrastructuur

02.01 Waterkeren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
02.01 Waterkeren	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			142 826	175 178	182 000	193 580	167 165	
1e suppl. Wet 2001			6 035	9 568	6 807	6 394		
Nieuwe mutaties			6 166	51 241	36 747	49 968	91 938	
Stand ontwerp-begroting 2002	111 630	113 930	155 027	235 987	225 554	249 942	259 103	276 832

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
02.01 Waterkeren		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			180 377	208 100	193 809	205 389	178 974	
1e suppl. Wet 2001			6 035	9 568	6 807	6 394		
Nieuwe mutaties			6 165	51 242	36 746	49 967	91 937	
Stand ontwerp-begroting 2002		143 500	192 577	268 910	237 362	261 750	270 911	262 509

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichting/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling	6 729	8 227	7 728	8 167	7 201	
2. Overheveling vanuit DGR (03.04)		43 412	29 019	41 929	75 788	
3. Interne herschikking					9 076	
4. Taakstelling	– 564	– 398		– 128	– 128	
5. Extrapolatie						– 8 402
Totaal	6 165	51 241	36 747	49 968	91 937	– 8 402

ad 1. Betreft de loonprijsbijstellingstranche 2001.

ad 2. Betreft de overheveling van de middelen ten behoeve van de Maaswerken en de verhoging van de dijken langs het IJsselmeer en Markermeer vanuit IF artikel 03.04. Met deze overhevelingen zijn nu

alle middelen voor het verbeteren van de veiligheid tegen overstromingen samengevoegd. Uitzondering hierop zijn de versterkingen in het kader van Deltaplan Grote Rivieren die nog op IF artikel 03.04 worden verantwoord. Deze lopen echter af zodat het logisch is om de overige uitgaven nu naar IF-artikel 02.01 over te hevelen.

ad 3. Interne herschikking om de beschikbare middelen in overeenstemming te brengen met het onderliggende programma.

ad 4. Ten behoeven van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.

ad 5. Dit betreft de extrapolatie conform programmering.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
02.01 Waterkeren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		20 270	12 556	304	11 649		
1e Suppl. wet 2001		6 807	5 132				
Nieuwe mutaties						304	
Stand ontwerp-begroting 2002	10 601	27 077	17 688	304	11 649	304	

De nieuwe mutatie betreft een interne herschikking om de beschikbare middelen in overeenstemming te brengen met het onderliggende programma.

02.02 Waterbeheren en vaarwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
02.02 Waterbeheer en vaarwegen	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			492 103	520 962	546 258	530 356	613 022	
Amendementen			36 302					
1e suppl. wet 2001			– 34 056	– 28 956	– 14 306	– 58 749	11 998	
Nieuwe mutaties			42 428	– 13 601	– 7 756	6 524	35 788	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 198 035	696 067	536 777	478 405	524 196	478 131	660 808	645 123

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
02.02 Waterbeheer en vaarwegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		574 955	573 419	586 257	555 834	638 500	
Amendementen/ NwW		36 302					
1e suppl. wet 2001		- 3 516	24 272	27 623	- 11 102	11 998	
Nieuwe mutaties		17 628	20 490	24 327	44 325	60 292	
Stand ontwerp-begroting 2002	616 340	625 369	618 181	638 207	589 057	710 790	695 106

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
1. Loon- en prijsbijstelling	22 161	22 633	22 823	21 315	25 548		
2. Huisvesting	1 640	1 640	1 640	1 640	1 640		
3. Vereffeningsmutatie					38 961		
4. Lening B&O droog				22 689			
5. Spoorbrug Zutphen		34					
6. Overboeking spoorbrug Sauerd					- 4 538		
7. Taakstelling	- 5 220	- 3 681		- 1 183	- 1 183		
8. Bijdrage VROM (Raad van State)	- 136	- 136	- 136	- 136	- 136		
9. Bijdrage VROM (Servicepunten)	- 91						
10. Bijdrage LNV	- 726						
11. Extrapolatie							- 15 684
Totaal		17 628	20 490	24 327	44 325	60 292	- 15 684

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2. Dit betreft een overheveling van huisvestingsuitgaven die voorheen op HXII 02.01: Indirecte uitvoeringsuitgaven werden verantwoord. Hiermee worden deze uitgaven direct toegerekend naar de betreffende artikelen, hetgeen een verdere verbijzondering is van uitgaven in het kader van IBO.

ad 3. Deze vereffeningsmutatie betreft een technische verschuiving van begrotingsgelden over diverse investeringsartikelen die onder het afgesproken infrastructuurpakket vallen. Met deze budgettaire neutrale mutaties, worden de programma's en de daarbij behorende beschikbare begrotingsgelden meer op elkaar afgestemd.

- ad 4. Betreft een lening tussen beheer en onderhoud droog (IF artikel 01.01.04) en beheer en onderhoud nat. Dit is een technische mutatie.
- ad 5. Betreft een bijdrage in de 24-uurs bediening van de spoorbrug bij Zutphen. Dit bedrag wordt overgeheveld naar IF artikel 01.02 Railwegen.
- ad 6. Bijdrage vanuit dit artikel aan de spoorbrug Sauerd. Deze middelen worden overgeheveld naar IF-artikel 01.02: Railwegen.
- ad 7. Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 8. Betreft een bijdrage aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ten behoeve van advisering van de Raad van State.
- ad 9. De overboeking naar het Ministerie van VROM betreft een bijdrage in de kosten van het tot stand brengen en in stand houden van de servicepunten milieuwet handhaving.
- ad 10. In verband met de bijdrage Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN) wordt een bedrag overgeboekt naar het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.
- ad 11. Dit betreft de extrapolatie.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
02.02 Waterbeheer en vaarwegen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		74 081	61 376	69 884	65 687	15 661	
1e suppl. Wet 2001		1 418	4 900	4 901	4 901	4 901	
Nieuwe Mutaties						25 497	
Stand ontwerp-begroting 2002	91 042	75 499	66 276	74 785	70 587	46 059	60 807

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Ontvangsten		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Vereffeningsmutatie						25 497	
2. Extrapolatie							14 748
Totaal						25 497	14 748

- ad 1. Deze vereffeningsmutatie betreft een technische verschuiving van begrotingsgelden over diverse artikelen die onder het afgesproken infrastructuurpakket vallen. Met deze budgettaire neutrale mutaties,

worden de programma's en de daarbij behorende beschikbare begrotingsgelden meer op elkaar afgestemd.

ad 2. Dit betreft de extrapolatie volgens het programma.

03 Megaprojecten

03.01 Westerscheldetunnel

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.01 Westerscheldetunnel	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			7 412	6 852	2 403	2 353		
1e suppl. wet 2001			898					
Nieuwe mutaties			7 855	3 893	419	88		
Stand ontwerp-begroting 2002	368 519	6 627	16 165	10 745	2 823	2 442		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.01 Westerscheldetunnel		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			208 713	104 256	11 061	2 353		
1e suppl. wet 2001			- 56 246	46 321	72 083			
Nieuwe mutaties			7 855	3 893	419	88		
Stand ontwerp-begroting 2002		85 332	160 323	154 470	83 564	2 442		

De nieuwe mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.01 Westerscheldetunnel		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001								
1e Suppl. Wet 2001			294					
Stand ontwerp-begroting 2002		570	294					

03.02 Betuweroute

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.02 Betuweroute	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		1 107 565	569 811	80 712	56 354	17 544	15 189	
1e suppl. Wet 2001			- 2 821	- 446	- 446	- 446	- 446	
Nieuwe mutaties			145 925	28 770	26 059	22 032	13 982	
Stand ontwerp-begroting 2002	- 1 229	2 340 893	712 915	109 037	81 967	39 131	28 725	12 434

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.02 Betuweroute		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			613 771	657 304	603 622	495 665	314 972	
1e suppl. Wet 2001			- 2 821	- 446	- 446	- 446	- 446	
Nieuwe mutaties			26 223	28 771	26 059	22 032	13 982	
Stand ontwerp-begroting 2002		516 948	637 173	685 629	629 235	517 252	328 509	12 434

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichtingen/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Overboeking ten behoeve van PER/LOI	– 1 361	– 908	– 908			
2. Prijsbijstelling FES	23 597	25 865	22 235	14 975	8 622	
3. Prijsbijstelling en Loonbijstelling 2001	3 995	3 813	4 731	7 058	5 360	
4. Arbeidsovereenkomst sector rijk 2000 – 2001	– 8					
5. Extrapolatie						– 316 074
Totaal	26 223	28 771	26 059	22 032	13 982	– 316 074

ad 1. De Letter of Intent (LOI) is een intentie-verklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen (infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. Dit is een eerste stap naar marktgericht spoorinframanagement en vervolgens naar het op termijn (2010) privaat exploiteren van railgoedereninfrastructuur. De middelen voor dit project moeten worden overgeboekt naar artikel 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche FES 2001.

ad 3. Dit betreft de prijs- en loonbijstellingstranche 2001.

ad 4. Dit betreft de arbeidsovereenkomst sector rijk 2000–2001.

ad 5. Dit betreft de extrapolatie conform het programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.02 Betuweroute	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		14 521	24 958	19 966	6 807	9 076	
Stand ontwerp-begroting 2002	7 100	14 521	24 958	19 966	6 807	9 076	2 269

03.03 Hogesnelheidslijn

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.03 Hogesnelheidslijn	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		2 349 486	216 651	247 378	195 226	178 309	220 832	
1e suppl. Wet 2001			– 2 144			82 406		
Nieuwe mutaties			43 909	– 24 528	– 45 257	– 148 061	– 203 471	
Stand ontwerp-begroting 2002	2 517 225	3 419 675	258 416	222 850	149 968	112 655	17 361	10 101

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.03 Hogesnelheidslijn	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		724 643	808 583	954 266	615 827	502 996	
1e suppl. Wet 2001		– 2 144			82 406		
Nieuwe mutaties		44 703	27 271	46 234	– 41 902	– 32 555	
Stand ontwerp-begroting 2002	499 565	767 202	835 854	1 000 500	656 331	470 441	111 096

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling	32 448	36 494	42 876	25 758	19 678	
2. Kasschuif		- 83 949		45 379	38 571	
3. Doorwerking 2000		68 065	42 383			
4. Overboeking Rails Rotterdam		11 345	18 151	18 151	13 613	
5. Overboeking A4	6 353	9 529	39 025	39 479	44 017	
6. Taakstelling	- 209	- 147		- 48	- 48	
7. Infraprovider		- 14 067	- 96 201	- 170 621	- 148 386	
8. EU-ontvangsten	6 111					
9. Extrapolatie						- 362 068
Totaal	44 703	31 808	49 637	- 39 633	- 29 832	- 362 068

- ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 2. Betreft een kasschuif als bijdrage in de rijksbrede problematiek.
- ad 3. Deze mutatie betreft de doorwerking van de onderuitputting uit 2000.
- ad 4. Dit betreft een overboeking vanuit IF artikel 01.02. Railwegen ten behoeve van een toekomstvastе sporenlayout te Rotterdam.
- ad 5. De middelen ten behoeve van de uitvoering van de A4 worden, vanwege de verbondenheid van de A4 met de HSL, overgeheveld vanuit IF artikel 01.01. Rijkswegen.
- ad 6. Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 7. Deze mutatie heeft betrekking op het heralloceren van begrotings-gelden in verband met het vrijvallen van gelden door de contracte-ring van een infraprovider bij HSL-Zuid. Met deze herallocatie is reeds bij de financiering van het BOR rekeninggehouden.
- ad 8. Deze mutatie betreft de uitgaven die samenhangen met niet gerealiseerde EU-ontvangsten uit 2000.
- ad 9. Dit betreft de extrapolatie conform het programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.03 Hogesnelheidslijn	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		14 975	14 975	14 975	13 613	13 160	
Nieuwe mutaties		6 111					
Stand ontwerp-begroting 2002	20 699	21 086	14 975	14 975	13 613	13 160	6 988

03.03 Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. EU Ontvangsten	6 111					
2. Extrapolatie						– 6 172
Totaal	6 111					– 6 172

ad 1. Betreft de in 2000 niet gerealiseerde EU-ontvangsten.

ad 2. Dit betreft de extrapolatie conform de afloop van het programma.

03.04 Deltaplan grote rivieren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			77 696	37 276	25 389	48 149	70 984	
1e suppl. wet 2001			22 689	24 212				
Nieuwe mutaties			4 353	– 45 933	– 23 173	– 46 024	67 948	
Stand ontwerp-begroting 2002	133 386	96 107	104 738	15 555	2 216	2 125	3 036	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001		109 986	67 673	55 787	53 491	76 326	
1e suppl. wet 2001		22 689	24 212				
Nieuwe mutaties		4 219	– 40 827	– 26 814	– 39 843	– 72 788	
Stand ontwerp- begroting 2002	110 884	136 894	51 058	28 973	13 648	3 538	

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Uitgaven		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling		4 353	2 679	2 206	2 117	3 031	
2. Overheveling naar 02.01			– 43 412	– 29 020	– 41 930	– 75 789	
3. Taakstelling		– 134	– 94		– 30	– 30	
Totaal		4 219	– 40 827	– 26 814	– 39 843	– 72 788	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2. Betreft de overheveling van de middelen ten behoeve van de Maaswerken en de verhoging van de dijken langs het IJsselmeer en Markermeer naar IF artikel 02.01 waterkeren. Met deze overhevelingen zijn nu alle middelen voor het verbeteren van de veiligheid tegen overstromingen samengevoegd. Uitzondering hierop zijn de versterkingen in het kader van Deltaplan Grote Rivieren die nog op IF artikel 03.04 worden verantwoord. Deze lopen echter af zodat het logisch is om de overige uitgaven nu naar IF-artikel 02.01 waterkeren over te hevelen.

ad 3. Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		1 893					
1e suppl. wet 2001		22 689	10 622				
Stand ontwerp-begroting 2002	10 713	24 582	10 622				

03.05 Betaald rijden

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
03.05 Betaald rijden	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			70 958	77 968	65 837	56 596	56 596	
1e suppl. Wet 2001			21 452	– 306	4 944	– 42	– 15 925	
Nieuwe mutaties			3 194	3 508	2 850	2 547	2 549	
Stand ontwerp-begroting 2002	23	12 670	95 604	81 170	73 631	59 101	43 220	59 188

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.05 Betaald rijden	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	0	70 958	77 968	63 341	56 596	56 620	
1e suppl. Wet 2001		– 19 864	21 611	4 944	– 42	– 42	
Nieuwe mutaties		3 193	3 509	2 850	2 547	2 547	
Stand ontwerp-begroting 2002	15 296	54 287	103 088	71 135	59 101	59 125	59 188

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
03.05 Betaald rijden	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
Stand ontwerp-begroting 2002	85						

04 Algemene uitgaven en ontvangsten

04.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (in EUR1000)								
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001								
1e suppl. Wet 2001			179 191					
Stand ontwerp-begroting 2002			179 191	mem	mem	mem	mem	mem

Specificatie (in EUR1 000)							
Verplichtingen/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Stand ontwerp-begroting 2001	- 47 622	- 24 504	1 450	726			
1. mutatie uitgaven	68 360	93 725	16 920	100 738	11 163		
2. mutatie ontvangsten	- 26 013	- 15 754					
Totaal	- 5 275	53 467	18 370	101 464	11 163		

ad 1. Deze mutatie betreft hogere uitgaven.

ad 2. Dit betreft hogere ontvangsten ter compensatie van de hogere uitgaven ad 1.

04.02 Bodemsanering

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.02 Bodem-sanering	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			15 040	11 695	44	44		
1e suppl. Wet 2001			3 630	5 692	4 992	2 536		
Nieuwe mutaties			– 1 258	– 5 692	– 4 992	– 2 536		
Stand ontwerp-begroting 2002	5 018	19 187	17 412	11 695	44	44		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.02 Bodem-sanering		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			12 780	18 509	44	44		
1e suppl. Wet 2001			3 630	5 691	4 992	2 536		
Nieuwe mutaties			575	855	212	2		
Stand ontwerp-begroting 2002		4 598	16 985	25 055	5 248	2 582		

De nieuwe mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

04.03 Intermodaal vervoer

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.03 Intermodaal vervoer	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			139	23	23			
1e suppl. Wet 2001			9 476	179	179	179	133	
Nieuwe mutaties			– 2 109	89	56	9 310		
Stand ontwerp-begroting 2002	25 361	11 230	7 506	291	258	9 489	133	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
04.03 Intermodaal vervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		4 377	930	930			
1e suppl. Wet 2001		4 886	3 357	1 087	1 128	133	
Nieuwe mutaties		- 2 109	90	56	4 771	4 538	
Stand ontwerp-begroting 2002	30 094	7 154	4 377	2 073	5 899	4 671	

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichtingen/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	
1. RSC Maasvlakte 2e fase				4 538	4 538	
2. Prijscompensatie	208	90	56	233		
3. Klimaatgelden	- 2 317					
Totaal	- 2 109	90	56	4 771	4 538	

- ad 1. Het RSC Maasvlakte is aangelegd om de totale overslagcapaciteit voor het spoor op de Maasvlakte uit te breiden. De aanleg van de 1e fase is afgerond. Binnenkort wordt begonnen aan een verkenning voor de 2e fase. De mutatie betreft het realisatieprogramma voor de 2e fase.
- ad 2. Dit betreft de prijscompensatie tranche 2001.
- ad 3. Het op dit begrotingsartikel geraamde bedrag ten behoeve van investeringsprojecten ter reductie van CO₂ uitstoot komt in 2001 niet tot betaling en wordt met deze mutatie naar de desbetreffende aanvullende post op de rijksbegroting teruggeboekt. Deze gelden blijven voor deze projecten beschikbaar en worden in latere jaren, op basis van een reële kasbehoefte, weer aan V&W begroting toegevoegd.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
04.03 Intermodaal vervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
Stand ontwerp-begroting 2002	1 186						

04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			49 008	75 782	14 975			
Stand ontwerp-begroting 2002			49 008	75 782	14 975			

04.05 Garanties infrastructuurfonds

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.05 Garanties infrastructuurfonds	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2002	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem

04.06 Prijsbijstelling uit het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
04.06 Prijsbijstelling FES	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001				6 774	211	234		
1e suppl. Wet 2001			42 958	41 774	51 989	30 156	31 992	
Nieuwe mutaties			- 42 958	- 48 548	- 52 200	- 30 389	- 31 992	
Stand ontwerp-begroting 2002								

Deze mutatie betreft het uitdelen van de prijsbijstellingstranche 2001 aan de betreffende artikelen.

04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
04.07 Reg. Mobiliteitsfondsen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		162 794	183 724	181 399	41 861	41 861	
1e suppl. wet 2001			- 34 033	- 136 134			
Nieuwe mutaties		7 326	8 267	8 163	1 884	1 884	
Stand ontwerp-begroting 2002	170 168	170 119	157 958	53 428	43 745	43 745	42 170

De nieuwe mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

04.08 Railinfrabeheer

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
04.08 Rail Infra-beheer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
1e suppl. wet 2001		1 006					
Stand ontwerp-begroting 2002	65 600	1 006					

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
04.08 Rail Infra-beheer		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
1e suppl. wet 2001		1 006					
Stand ontwerp-begroting 2002		1 006					

05 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het rijk

05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		3 434 773	3 453 747	3 517 812	3 603 979	3 744 902	
Mutatie N.v.W.		- 45 378	- 45 378				
1e suppl. Wet 2001		- 112 238	50 718	76 396	4 319	5 974	
Nieuwe mutaties		359 007	13 664	71 126	286 066	291 436	
Stand ontwerp-begroting 2002	3 217 229	3 636 164	3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichtingen en uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijscompensatie	145 054	146 718	149 718	154 435	157 989	
2. Letter of intent	- 1 361	- 908	- 908			
3. Overboeking naar IF voor huisvestingskosten	3 224	3 224	3 224	3 224	3 224	
4. Bureau Zuidflank	- 545	- 545				
5. Kasschuif HSL		- 83 949		45 378	38 571	
6. Compensatie centrale problematiek	- 11 467	- 8 085		- 2 599	- 2 599	
7. FES-bruggetje	226 890	- 33 580	- 68 975	97 563	106 185	
8. VROM (advisering Raad van State)	- 136	- 136	- 136	- 136	- 136	
9. VROM (servicepunten milieuwegevingthandhaving)	- 90					
10. LNV (BRTN)	- 729					
11. Overboeking van IF voor sociale veiligheid		- 9 076	- 11 798	- 11 798	- 11 798	
12. Arbeidsovereenkomst sector Rijk	- 838					
13. Overboeking naar IF voor onderzoek	- 182					
14. Extrapolatie						80 453
15. Klimaatgelden	- 3 052					
16. PPS-gelden	2 237					
	359 007	13 664	71 126	286 066	291 436	80 453

ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2. De Letter of Intent (LOI) is een intentieverklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen(infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. De middelen voor dit project worden onder andere uit het daarvoor reeds eerder bestemde gedeelte van het budget van de Betuweroute (IF 03.02) overgeheveld naar artikel 03.03.99 HXII.

- ad 3. Dit betreft een overheveling van huisvestingsuitgaven van artikel 22.02 naar diverse artikelen van het Infrastructuurfonds. Deze uitgaven worden direct toegerekend naar de betreffende artikelen op het Infrastructuurfonds.
- ad 4. Ter facilitering van de internationale besluitvorming van met name de railinfrastructuur in het zuiden van Nederland is het bureau Zuidflank opgericht. De kosten worden gedekt uit de directe uitvoeringsuitgaven van artikel 01.01 Rijkswegen uit het Infrastructuurfonds en overgeboekt naar artikel 02.01.03 HXII.
- ad 5. Ter dekking van de Rijksbrede problematiek vindt een kasschuif naar latere jaren plaats op de HSL-Zuid.
- ad 6. Deze mutatie betreft een interne verschuiving ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat.
- ad 7. 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. In de jaren 2002 en 2003 neemt de bijdrage uit het FES toe. In de jaren 2001, 2004 en 2005 neemt de bijdrage uit het FES af.
- ad 8. Dit betreft een overboeking naar VROM ten behoeve van de advisering aan de Raad van State.
- ad 9. Dit betreft een overboeking naar VROM ten behoeve van de servicepunten milieuwetgevingshandhaving.
- ad 10. In verband met de bijdrage Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN) wordt een bedrag van EUR 0,7 mln overgeboekt naar het ministerie van LNV.
- ad 11. Overboeking uit het Infrastructuurfonds naar HXII naar aanleiding van besluit in de Ministerraad ter intensivering van sociale veiligheid.
- ad 12. In 2000 is er een nieuw onderhandelingsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000–2001 gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
- ad 13. Dit betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds 01.03 Regionale/lokale infrastructuur ten gunste van artikel 22.02 HXII inzake onderzoek.
- ad 14. Dit betreft de extrapolatie.
- ad 15. Overboeking uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van investeringsprojecten ter reductie van CO₂ uitstoot. Dit komt in 2001 niet tot betaling en wordt naar de desbetreffende aanvullende post op de rijksbegroting teruggeboekt. Deze gelden blijven voor deze projecten beschikbaar en worden in latere jaren, op basis van een reële kasbehoefte, weer aan de V&W begroting toegevoegd.

ad 16. Dit betreft een bijdrage in het kader van PPS ten behoeve van de N201 en de Spoortunnel Delft.

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
05.03 Bijdrage ten laste van de begroting van VROM	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001				227			
Stand ontwerp-begroting 2002				227			

05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
05.04 Bijdragen van het Fonds Economische structuurversterking	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		1 913 472	1 943 261	2 178 134	1 356 190	1 233 681	
Amendementen/ N.v.W.		68 067	45 378				
1e suppl. wet 2001		274 386	44 527	51 989	30 156	31 992	
Nieuwe mutaties		- 180 605	144 595	158 551	- 68 067	84 857	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 847 991	2 075 321	2 177 761	2 388 674	1 318 279	1 180 816	1 096 465

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
1. Fes-bruggetje	- 226 890	33 580	68 975	- 97 563	- 106 185		
2. HSL-zuid		68 067	42 383				
3. Prijsbijstelling HSL-Zuid en Betuweroute	46 286	42 948	47 193	29 496	21 328		
4. Extrapolatie							- 84 351
Totaal	- 180 605	144 595	158 551	- 68 067	- 84 857		- 84 351

- ad 1. 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. In de jaren 2002 en 2003 neemt de bijdrage uit het FES toe. In de jaren 2001, 2004 en 2005 neemt de bijdrage uit het FES af.
- ad 2. Deze mutatie betreft de doorwerking van de onderuitputting uit 2000 inzake FES-gelden.
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2001 voor de HSL-Zuid en de Betuweroute.
- ad 4. Dit betreft de extrapolatie conform het programma.

4.2 Projectoverzichten

1. Verkenningenprogramma	123
2. Planstudieprogramma Rijkswegen	125
3. Realisatieprogramma Rijkswegen	127
4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen	129
5. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen	130
6. Planstudieprogramma Railwegen Personen- vervoer	132
7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer	133
8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn	135
9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn	136
10. Planstudieprogramma Railwegen Goederenvervoer	137
11. Realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer	138
12. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	139
13. Realisatieprogramma Betuweroute	140
14. Planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	141
15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	143
16. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig	146
17. Overzicht programma Deltaplan Grote Rivieren	147
18. Overzicht programma aanleg waterkeren	148

1. Verkenningenprogramma

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
Nationaal					
Goederenroute Rotterdam-Noord Nederland	capaciteitstekort	Rail goederen		V&W	2001
Goederenroutes Zuid-Nederland	capaciteitstekort	Rail goederen		V&W	2001
Zuiderzeelijn	structuurversterking	OV	SNN	V&W	2001/2002
Snelle spoorverbinding Deltametropool	structuurversterking	OV	BOR	V&W	2001/2002
Amsterdam-Harlingen (incl. sluizen Kornwerderzand)	vaarwegafmeting en schutcapaciteit	HWV	SVVII	V&W	2001
Groningen, Friesland, Drente					
A28 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	2001
Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer-Groningen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	R/PVVP	provincie	2001
Spoornetwerk Noord Nederland (ten noorden van Zwolle)	Capaciteitstekort	Rail goederen		V en W	2002
Overijssel, Gelderland					
Vaarwegen Oost-Nederland (Meppel/Ramspol)	onvoldoende kwaliteit	HWV	SVVII	V&W	1999
Nijmegen-Roermond	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2002
Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente	onvoldoende kwaliteit OV, bereikbaarheid, capaciteitstekort	OV	RVVP	Regio Twente	2002
Multimodaal terminal Valburg (Rijksbijdrage)	ontsluiting regio		Cie. v. Duuren	V&W	2000
Utrecht/Flevoland					
Transferia Regio Utrecht (fase 2)	onvoldoende kwaliteit	OWN	SVV	BRU/Prov. 2002	
Verbindingsstructuur A2-Westelijke Verdeelring Utrecht (voorheen Westelijke invalroute Utrecht)	ontsluiting	OWN	ISP	BRU	2001
OV-Leidsche Rijn-Maarssen	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	BRU	2002
Fietsverbinding Leidsche Rijn	onvoldoende kwaliteit	OWN/Fiets	VINEX	BRU	2002
Almere Poort	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	gemeente	2001
Utrecht-Eemnes	verkenning nieuwe stijl	HWN	bestuurlijk overleg	Provincie	
Utrecht-Hoevelaken	verkenning nieuwe stijl	HWN	bestuurlijk overleg	Provincie	
Noord-Holland					
De Zaan	potentiële hoofdvaarweg	HWV	SVVII	Provincie	2000
Regionet	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2001
* corridor Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* corridor Zaanlijn, incl. rail/waterkruising Nauernasche Vaart	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* Wormerveer inhaalgelegenheid	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* Uitgeest vierde perron-fase	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2002
* Corridor agglo Amsterdam-Waterland	vervoersketen	OV		ROA	2002

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
* corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (CASH)	onvoldoende kwaliteit OV	OV		ROA	2001
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel c	onvoldoende kwaliteit verkeersonveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	OV/OWN OWN	VINEX RVVP	provincie gemeente	2002 2001
Hilversum, Buitencircuit					
Intermodal Freightport Schiphol	capaciteitstekort	Rail Goederen		V&W	2004
Wegenstructuur Haarlemmermeer	ontsluiting	OWN		ROA	2002
Zuid-Holland					
Schiedam-Rotterdam en aansl. OW-metro	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2002
Verlenging Tramlus naar Maasover/Vlaardingen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	VINEXACT	SRR	2002
Ontsluiting Noordrand II	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2001
Busontsluiting Noordrand II/III richting R'dam	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2000
Alexander					
HOV Rotterdam – Drechtsteden	bereikbaarheid	OV	RVVP	SRR	2003
N209 (A13 – Bleiswijk)	onvoldoende kwaliteit	OWN	RVVP	SRR	2001
				Stuurgr.Vinex	
OV-structuur Drechtsteden	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP	Drechtsteden	2001
Wateringse Veld (agglonet)	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEX	Haaglanden	2001
Ontsluiting Tweede Maasvlakte	bereikbaarheid haven	Diverse		Gem. R'dam	2004
Vervolgfase van de Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte	capaciteitstekort	Rail Goederen		V&W	2003
Trekvlotttracé Haaglanden	onvoldoende kwaliteit OV	OWN		Haaglanden	2002
	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2002
Verlenging OV IJsselmonde	onvoldoende kwaliteit OV	OV	BOR	V&W	2004
Gouda-Rotterdam					
Stamlijn Noordwesthoek	Capaciteitstekort	Rail goederen	V en W	2001	2001
Maasvlakte					
Brabant, Zeeland, Limburg					
Burgemeester Deelenkanaal	capaciteitstekort, uitbouwen				
Oss	vervoerstroam	HVW	Ruitstudie	Oss	2000
Railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek	veiligheid	Rail goederen		V&W	2001
HOV Breda – Oosterhout	onvoldoende kwaliteit	OV		gemeente	2001
	capaciteitstekort, onv. kwaliteit	OV/OWN		gemeente	2002
Breda, bereikbaarheid NSP	ontsluiting nieuwe woonkern	OWN		gemeente	2001
Tilburg, Noordwest-tangent	bereikbaarheid/veiligheid	OWN		provincie	2001
Den Bosch-Veghel (N266)	ontsluiting	OV	VINEXACT	gem./prov. 2002	2002
Scheldeterrein Vlissingen	onvoldoende kwaliteit	OV		provincie	2002
OV-netwerk Brabantstad					
Overig					
Opstelreinen	capaciteitstekort	OV		V&W	PM
Railterminal Hoofddorp in samenhang met OLS	ontsluiting	Intermodaal	TIB	V&W	2004
Ondergrondse Stedelijke distributie	bereikbaarheid binnensteden	Intermodaal	motie	V&W	2004
Overdracht spoor-aansluitingen	toegankelijkheid spoornet	Rail goederen		V&W	2002

2. Planstudie Rijkswegen (artikelonderdeel IF 01.01.01 en IF 01.01.02)

Prijspeil 2001

Project	Kosten- uitvoering in EUR mln.	IJKpunt	Planning	Uitvoerings- periode								
				1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later
CATEGORIE 1:												
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen (IF 01.01.01)												
A2 Rondweg Den Bosch (Empel-Vught) ¹	283				tb		tb	pr			2005–2009	
A2 Tangenten Eindhoven ¹	519						tb		pr		2005–2010	
A15 Benelux–Vaanplein ¹	493			tn			tb	tb		pr	2006–2010	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1	116						tb	pr			2003–2007	
N61 Hoek-Schoondijke	99			tn			tb		pr		na 2006	
N50 Brug Ramspol	39				sn			tn	tb	pr	na 2006	
Rw7 Rondweg Sneek	67										na 2006	
A12 Utrecht–Duitse grens (benutting), inclusief aansluiting Veenendaal ^{1, 2, 6}	295					tn	tb	pr			2003–2006	
A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord	243						tn		tb	pr	2006–2010	
A1/A6/A9 CRAAG benutting, i.s.m. Benutt. A9 Badhoevedorp–Velsen ^{3, 6}	330				pr			tb	pr		2001–2005	
A9 Badhoevedorp-Velsen Benutting; i.s.m. A1 CRAAG benutting ^{6, 7}					pr						2001–2005	
A74 Venlo i.s.m. A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond ⁴				tn	tn		tb				2003–2007	
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)							tb	pr			na 2006	
N9 Koedijk–de Stolpen	27						tb				2003–2006	
A2 Oudenrijn–Deijl ^{1, 6, 9}	243		sn				tn	tb		pr	na 2006	
A12 Den Haag (benutting) ^{6, 7}	194						pr	pr			2003–2007	
A12 Utrecht West (benutting) ^{6, 7}	97						pr	pr			2006–2008	
A1/A6 Brug Muiden ⁶	59						pr				2003–2004	
A4/A9 knp Badhoevedorp ^{6, 7}	97						pr				2003–2005	
N31 Harlingen–Zurich	29				sn			tn		tb pr	2006–2008	
Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen (IF 01.01.02)												
A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel ¹	367			tb			pr				2005–2010	
A4 Burgervveen–Leiden ^{1, 12}	480				tb ¹⁰		pr				2002–2009	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren	59						pr				2005	
A73 Venlo–Maasbracht, incl. omleiding Haelen, in samenhang met de A74, N68 en de Oosttangent Roermond ⁴							pr				2003–2007	
N35 Zwolle–Almelo in combinatie met N34	749						pr				na 2006 ¹³	
A59 Rosmalen–Geffen ¹³	185				pr						na 2006	
N57 Veersedam–Middelburg	137				pr							
Totaal categorie 1	5 323											
CATEGORIE 2:												
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen												
Artikelonderdeel 01.01.01												
A1/A6/A9 CRAAG ¹	616	1 508				tn	tb	tb	pr		na 2010	
A12 Utrecht–Veenendaal ¹	227	456			tn		tb		pr		na 2010	
A12 Veenendaal–Ede ¹	173	271			tn			tb		pr	na 2010	
A12 Ede–Duitse grens ¹	228	513			tn			tb		pr	na 2010	
A 2/76 Urmond–Kerensheide–Hoensbroek ¹	272	299			tn			tb		pr	na 2010	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	300	1 000									na 2010	
A1 Eemnes–Barneveld ¹	56	308			sn			tn	tb	tb	na 2010	
A1 Barneveld–Deventer ¹	110	341			sn			tn	tb	tb	na 2010	
A1 Deventer–Hengelo ¹	54	121			sn			tn	tb	tb	na 2010	

Project	Kosten- uitvoering in EUR mln.	IJKpunt	Planning							Uitvoerings- periode			
			min	max	1999	2000	2001	2002	2003		2004	2005	2006
A2 Holendrecht–Oudenrijn ¹	23	324			sn					tn		tb	na 2010
A2 Oudenrijn–Deijl ^{1, 6}	0	440			sn			tn				pr	na 2010
A2 Den Bosch–Eindhoven ¹	53	153			sn							tb	na 2010
A2 Leenderheide–Budel ¹	17	136			sn							tb	na 2010
A2 Grathem–Urmond ¹	240	348			sn							tb	na 2010
A4 De Hoek–Prins Clausplein ¹	129	689			sn			tn				pr	na 2010
A15 Maasvlakte–Vaanplein	690	1 321				tn						pr	na 2010
RW31 Leeuwarden	143	195						tb					na 2010
Totaal categorie 2	3 330	8 422											
CATEGORIE 3a													
A10 Coentunnel (tol) ^{6, 8}													
A5 Westrandweg (tol) ^{6, 8}													
A9 Badhoevedorp–Holendrecht (betaalstroken) ^{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													
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)													
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 749 EUR mln (prijspeil 2001) voor A73, A74, N68 en oosttangent Roermond is inbegrepen de bijdrage van de regio.													
5 project in het kader van «Bereikbaarheidsoffensief Randstad».													
6 Project volgt geen Tracéwetprocedure.													
7 Voor de tol- en betaalstrookinitiatieven; in het kader van BOR is een rijksbijdrage van in totaal 1281 EUR mln (PU+DUU) prijspeil 2001 gereserveerd.													
8 Is onderdeel van planstudieproject A2 Oudenrijn-Deil, categorie 2.													
9 Betreft ingetrokken deel van het tb bij Leiden en Leiderdorp.													
10 Excl. het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van nw 4.													
11 Afhankelijk van uitvoering onder opdrachtgeverschap van provincie Noord-Brabant.													

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 749 EUR mln (prijspeil 2001) voor A73, A74, N68 en oosttangent Roermond is inbegrepen de bijdrage van de regio.
⁶ Project in het kader van «Bereikbaarheidsoffensief Randstad».
⁷ Project volgt geen Tracéwetprocedure.
⁸ Voor de tol- en betaalsoortinitiatieven; in het kader van BOR is een rijksbijdrage van in totaal 1281 EUR mln (PU+DUU) prijspeil 2001 gereserveerd.
⁹ Is onderdeel van planstudieproject A2 Oudenrijn–Deil, categorie 2.
¹⁰ Betreft ingetrokken deel van het tb bij Leiden en Leiderdorp.
¹² Excl. het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.
¹³ Afhankelijk van uitvoering onder opdrachtgeverschap van provincie Noord-Brabant.

Legenda:

- sn startnotitie of studieplan
- tn trajectnota of projectnota
- tb tracébesluit/projectbesluit
- pr procedures rond
- uo beschikking/uitvoeringsopdracht

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (IF 01.01.02)

Project		kosten in EUR mln										Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Weg	Omschrijving	Totaal t/m '99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later			
Stadsgewest Amsterdam													
5	Verlengde Westrandweg	291	25	51	63	38	92	22				2003	2003
Stadsgewest Rotterdam													
4	2e Beneluxtunnel, incl. aansl.wegen ^{1, 2} asw 2x2 wordt asw 2x2+2x2 en aanpas- sing B.ster	357	191	66	64	31	5					2002	2002
15	Aansluiting Vondelingenplaat	78	1	4	27	28	17	1				2004	2004
15	«Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtun- nel en» 3 aansluitingen) ^{1, 2}	615	134	98	79	82	164	46	12			2004	2004
20	«Giessenplein; reconstructie * 2»	30	10	6	6	8						2002	2002
Stadsgewest Den Haag													
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	350	66	48	46	51	110	29				2004	2004
44	Aanpassing traject Wassenaar	15	2	2	4	7						2002	2001
Stadsgewest Utrecht													
2	Holendrecht-Oudenrijn	757	11	2	13	21	77	67	93	110	363	2010	2010
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}	118	66	10	11	13	12	6				2003	2003
Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland													
15	Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr. ^{1, 2}	145	25	14	20	19	34	15	12	6		2006	2006
Corridor Randstad-Belgie-Frankrijk													
4	Knpt. Badhoevedorp-aansluiting Hoofddorp, incl. 2e Schipholtunnel: asw 2x4 wordt 2x3+2x2 ^{1, 2}	119	111	7	1							1999	1999
Overige Hoofdwegen													
9	Heiloo-Alkmaar	23	2	4	9	8						2002	2001
11	«Leiden(rw 4)–Alphen a.d.Rijn;» Aanleg aw 2x1, incl. Alphen aquaduct	150	130	11	1	5	3					1999	1999
11	Alphen a.d. Rijn–Bodegraven, PPS- constructie	63	0	1	3					7	52	2004	na 2005
30	Rw 12–Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	95	21	2	5	24	26	17				2004	2004
31	Leeuwarden–Drachten	105	2	1	7	9	21	21	21	23		2005	2005
37	Hoogeveen–Holsloot–Emmen (rw 34)– Duitse grens: aw 2x2 ²	153	43	15	9	9	9	24	26	18		2005	2005
50	Kampen–Ramspol–Emmeloord	101	11	14	41	21	14					2002	2002
50	Kampen–Ramspol, terugbetaling voorfinanciering	22				3	9	10					
50	Eindhoven–Oss asw 2x2 ²	357	74	31	72	85	55	40				2003	2003
	Dynamisch Verkeersmanagement ²			57	93	89	118	75					
	Kleine projecten/Afronding projecten			66	33	14	3	0					
	Planstudieprojecten na tracèbesluit/ projectbesluit			11	25	49	92	171	295	286			
	Planstudieprojecten voor tracèbesluit/ projectbesluit			6	12	25	195	300	410	608			
	Totaal programma Productuitgaven		527	641	639	1 054	846	870	1 058				
	Directe Uitvoeringsuitgaven		138	147	158	187	208	219	231				
	Aflossing tunnels		47	47	47	47	47	47	47				
	Totaal realisatieprogramma incl. overplan- ning		712	836	844	1 288	1 101	1 136	1 336				
	Amendement Dijsselbloem (invulling te bezen bij Najaarsnota 2001)			– 136									
	Overplanning			76	77	117							
	Totaal realisatieprogramma excl. overplanning		712	624	767	1 171	1 101	1 136	1 336				

Project		kosten in EUR mln									Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Weg	Omschrijving	Totaal t/m'99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later		
	Ruimte voor planstudieprojecten		0	0	0	0	0	0	0			
	Begroting (art. ond. IF 01.01.02)		712	624	767	1 171	1 101	1 136	1 336			

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.

N.B. «Project rijksweg 4 Burgerveen–Leiden: de aanleg van het gebundelde deel zal binnenkort starten in het kader van de HSL-zuid; het overige deel is gehandhaafd in het Planstudieprogramma HWN.»

4. Planstudieprogramma Waterbeheeren en Vaarwegen (art. ond. 02.02.01)

Project omschrijving	Kosten- uitvoering	Planning								Uitvoe- ringsperiode
	in EUR mln	00	01	02	03	04	05	06	Later	
Tracebesluit cq. projectbesluit nog te nemen										
Waterbeheeren										
Studie naar vergroting spuicapaciteit										
Afsluitdijk	pm								uo	na 2005
Speciedepot Maasdal	39		tb			pr			uo	na 2006
Natuurontwikkeling Zuid-Hollandse										
Delta	pm		pb							
Haringvliet – de kier	38		pb							
Natuurontwikkeling IJsselmeer	pm		pb							
Vaarwegen										
Fries Groningse kanalen										
Vaarweg Lemmer–Delfzijl (planstudie- deel)	115		uo							2001 e.v.
– Kunstwerken										
– Verruimingen										
IJsselmeergebied										
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	10							uo		2006 e.v.
Rijn en Rijnakken										
Waal, toekomstvisie planstudiedeel	139							uo		2005 e.v.
Bovenloop IJssel	33				tn			uo		2005 e.v.
Twenthekanaal, planstudiedeel	25					tb		uo		2005 e.v.
Vaarweg Almelo-Coevorden*	pm									
Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal										
Lekkanaal/ 3e Kolk Beatrixsluis	77			tn	tb				uo	na 2006
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	12		pb							2006 e.v.
Zeepoort IJmond	592		tn						uo	na 2006
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen										
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas- Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen Veghel	246			tb					uo	2006 e.v.
Wilhelminakanaal Tilburg	49	tn	pb						uo	2006 e.v.
Maasroute, modernisering fase 2	431		tb					uo		2005 e.v.
– Verruimen tot klasse Vb										
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien**	8			tn		uo				2004 e.v.

* Verruiming tot ongeveer 180 000 EUR dient zich eerst te bewijzen; regio moet nut en noodzaak van een verdere uitbouw tot ongeveer 450 000 EUR nog aantonen».

** Prijspeil 2004.

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)

Omschrijving	Kosten in EUR mln.											Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	t/m												
	Totaal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later				
Waterbeheren													
IJsselmeergebied													
Inrichting IJsselmonding	11		5	5	1							2003	2002
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer	35			1	4	2	6	15	7			2010	
Beneden Rivieren													
Depot Hollandsch Diep	79	4	4	3	23	23	21					2005	2005
Delta													
Depot Koegorspolder	37	3	11	11	11	1						2004	2004
Doorlaatmiddel Veerse Meer	15		1	5	5	3						2004	2003
Project wateroverlast													
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden en Gouda	46	0	8	19	18	1						2003	2003
Overig													
Projecten<25 mln.	30	5	5	5	5	5	5					n.v.t.	
Verontreinigd baggerspecie	76			19	19	19	19					2006	
Reservering project Herstel en Inrichting	25					18	7						
Sanering Waterbodems	112		25	24	20	22	20					2006	
Totaal PU's waterbeheren	465	12	35	74	109	76	91	61	7				
Totaal DUU's waterbeheren	83	45	12	10	9	5	3						
Sub-totaal waterbeheren	547	57	47	84	118	80	93	61	7				
Vaarwegen													
Fries-Groningse kanalen													
Vaarweg Lemmer–Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	74	51	10	9	4							2003	2002
IJsselmeergebied													
2e Krabbersgatsluis (Naviduct)	59	29	12	12	6							2003	2003
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	14		2	6	5							2003	2003
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam–Lemmer	17	5	3	4	3	3						2004	2002
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	23	6	8	8								2002	2002
Rijn en Rijntakken													
Waal realisatie toekomstvisie	74	60	8	5	2							2003	2003
Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel	54	7	1	6	12	16	11					2005	2005
Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	14		2	5	5	2						2003	2003
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	224	168	14	13	15	14						2004	2004
Renovatie Oranjesluizen	41	41	0									2000	2000

Omschrijving	Kosten in EUR mln.										Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT	
	t/m												Later
	Totaal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007				
Delta													
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	159	93	24	12	12	11	6				2005	2004	
Maas, Maaskanalen, Midden-Limburgse en N-Brabantse kanalen													
«Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II»	52	6	8	6	8	11	12				2005	2005	
2e sluis Lith	56	45	5	5	0						2002	2000	
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	16	0	0	5	5	6					2004	2003	
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	70	46	8	12	5						2003	2001	
Overig													
Tijdelijke beleidsregeling binnenvaartaansluitingen (TBBV)	15	11	1	1	1						n.v.t.		
Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV)	13		5	2	6								
Projecten < 25 mln.	71	41	8	3	6	1	0	6	5		n.v.t.		
Subtotaal vaarwegen PU's	1 046	611	121	115	94	64	30	6	5				
Subtotaal vaarwegen DUU's	82	45	10	10	8	5	3						
Sub-totaal vaarwegen	1 128	656	131	125	102	70	33	6	5				
Totaal productuitgaven	1 511	623	156	189	204	140	121	67	12				
Totaal directe uitvoeringsuitgaven	165	90	22	20	16	10	5						
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	1 675	713	178	209	220	150	126	67	12				
Overplanning			- 18	- 25	- 17								
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning	115		160	184	203	150	126	67	12				
Planstudie Lemmer-Delfzijl (excl. spoorbrug Sauwerd)				2	2	5	5	18	83				
Overige planstudieprojecten			1	1	11		76	115					
Begroting (artikel 02.02.02)			161	188	216	155	207	201					

6. Planstudie-programma Railwegen Personenvervoer (art.ond. IF 01.02.01)

Project		Kosten-uitvoering in EUR mln										Uitvoeringsperiode
Prj.ID	Omschrijving	min	max	IJkpunt	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Later	
9 525	Hanzelijn ^{1, 2}	803	1 074	803		OTTB	PR	UO				2003–2010
	Fietsenstalling Amsterdam CS ³	25	25	25				UO				2003–2005
	Kleine stations ⁴											
	Hilversum (Hoge Larenseweg)	12	12	12								
	BB21/25 KV (implementatie excl. HSL/BR)	408	408	408						UO		2005–2010
	Schiedam–Rijswijk incl. Tunnel Delft *5)	301	301	301								
	Projecten i.h.k.v. Bereikbaarheidoffensief Randstad (BOR)											
	Amsterdam Zuidas/WTC											
	4-sporig + keersporen	188						TB	UO			2004–2008
	Grote Stations ⁶	167										2002–2007
	Regionet (o.a. spoorbruggenproblematiek)	188										
Totaal Kosten Uitvoering		2 092										

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. Er is voor dit project reeds een beschikking aan RIB afgegeven voor de planstudiekosten tot en met afronding Trajectnota/MER.

² Het standpunt over de Hanzelijn wordt nog deze zomer verwacht. Het ijkpunt zal hiermee in overeenstemming worden gebracht.

³ Project gefinancierd uit extra middelen regeerakkoord 1998.

⁴ De middelen voor aan te leggen stations zijn opgenomen in het realisatieprogramma daar gestart wordt met uitvoering in 2002. Nog niet duidelijk is welke stations o.b.v. prioriteitstelling zullen doorstromen. Gelet op de financiële middelen zal een keuze worden gemaakt uit de stations genoemd in Prestatiecontract en de Beleidsnotitie aanleg nieuwe stations en wordt rekening gehouden met VINEX afspraken. De middelen voor aanleg van stations zijn reeds opgenomen in het realisatieprogramma.

⁵ Het bedrag van 301 EUR mln. is gereserveerd voor de Spoortunnel Delft.

⁶ Bedrag is inclusief de op artikelonderdeel 01.02.01 gereserveerde middelen voor voorbereidingskosten.

TN Trajectnota/projectnota

TB Tracébesluit/projectbesluit

UO Uitvoeringsopdracht

PR Procedures rond

7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (art.ond. IF 01.02.02)

Project	Omschrijving	Kosten in EUR mln										Planning opleverdatum		
		t/m										Later	Huidig MIT	Vorig MIT
		Totaal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006					
	Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht²													
1 020	Riekerpolder – Schiphol – Hoofddorp: 4/6/4-sporig	520	512	5	1	1					2000	94/98/00		
1 011	Rotterdam-Zuid – Dordrecht: 4/6-sporig ³	379	312	14	14	14	9	9	7		1997	1997/pm		
	Rotterdam/Den Haag Utrecht²													
2 061	Woerden – Harmelen: 4-sporig fase 2 ¹	152	5	20	25	27	27	18	18	10	2005	2005		
	Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen²													
3 012	Integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht ⁴	955	58	116	125	141	123	91	118	185	Na 2006	Na 2005		
3 032	Boxtel – Liempde: 4-sporig + vk.	122	115	3	4						1998	1998		
3 033	Liempde – Eindhoven: 4-sporig	345	238	34	34	16	14	10			2002	2002		
	Aanpassingen Houten Castellum	29	11	4	4	5	5	2			2001	2000		
3 017	Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. incl. 1e fase Randstadspoor ⁵	876		2	11	23	34	57	100	649	Na 2006	Na 2005		
	Amsterdam/Schiphol – Den Helder/Hoorn													
4 040	Hemboog ⁶	121	7	16	36	25	23	14			2003	2004		
4 045	Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	28		2	5	9	9	3			2004	2003		
	Amsterdam/Amersfoort – Zwolle – Groningen²													
6 011	Utrecht – Arnhem – Zevenaar ²	59		0	2	8	9	11	18	10	Na 2006	Na 2005		
6 012	Arnhem-West vrije kruising	118	1	1	2	9	11	18	27	48	Na 2006	Na 2005		
6 013	Arnhem-Velperbroek aansluiting vrije kruising	24		0	2	5	5	5	6		2006	2005		
	Stations en stationsaanpassingen													
9 110	Amsterdam CS spoor 10/15 ²	76	11	11	11	14	9	9	10	11	2004	2004		
	Kleine stations ⁷	42			1	7	7	7	9		divers			
	Overige lijndelen													
9 520	Flevolijn Gooiboog ²	81	4	16	23	18	11	7	2		2003	2003		
9 550	Groningen – Sauwerd	51	3	9	18	7	7	5	3		2003	2003		
	Overige projecten enz.													
9 910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁸	326	50	23	23	29	29	29	29	113	divers	divers		
9 930	Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	29	5	5	7	7	6				divers	divers		
9 950	Kleine projecten ⁹	52	7	7	7	7	7	9	9		divers	divers		
9 971	Nootdorpboog	57		0	5	14	18	9	11		2005	2004		
9 972	IGO+	11	3	6	2						2001	2001		
	Benutting													
9 982	Stationsstallingen (kwaliteit)	20		5	5	5	5	1			divers	divers		
9 981	Emplacementen (geluid) ¹⁰	57	1	7	13	9	9	9	9		divers	divers		
	BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	298	63	52	75	45	29	29	3		divers	divers		
	Voorbereidingsuitgaven Planstudie- Verkenningenprogr. nog te doen													
	Diverse studies/onderzoek	8		1	1	1	1	1	1	1				

Project	Omschrijving	Kosten in EUR mln										Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
		t/m									Later		
		Totaal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007			
Totaal realisatieprogramma inclusief overplanning			1 408	360	455	444	407	354	382				
Overplanning				- 31	- 52	- 39							
Totaal realisatieprogramma exclusief overplanning				329	403	404	407	354	382				
Ruimte voor planstudieprojecten ¹¹				0	0	23	93	125	403				
Begroting (= art. ond. IF 01.02.02)				329	403	427	500	479	785				

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 Dit project is een samenvoeging van de 4 deelprojecten Utrechtboog – Amsterdam-Zuidoost, Amsterdam-Zuidoost – Loenen, Loenen – Maarssen en Maarssen – Utrecht welke in de Begroting 2001 nog afzonderlijk waren opgenomen.
- ⁵ Omdat sprake is van één planstudieopdracht zijn de totale projectkosten inclusief de BOR bijdrage ad 329 EUR mln. Definitieve bijdrage uit BOR is afhankelijk van de BOR onderhandelingen met Utrecht.
- ⁶ Project gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998.
- ⁷ Inclusief de 5 EUR mln n.a.v. de Motie Verbugt c.s.
- ⁸ Opgenomen is het programma tot en met 2010.
- ⁹ Het betreft de projecten: Opstelsterrein Binckhorst, knelpunt Baarn, Groningen Leer, Enschede Gronau, Purmerend Overwhere (Regionet 1e fase), Holendrecht (Regionet 1e fase), Hilversum Larenseweg.
- ¹⁰ Genoemde bedragen in 2006 zijn structureel en lopen dus ook na 2006 door.
- ¹¹ Deze planstudieruimte is bedoeld voor de t.z.t. in uitvoering te nemen projecten, Regionet A'dam, Grote Stations, Tunnel Delft, (allen BOR) alsmede ter dekking van de meerkosten van de Hanzelijn die mede geschikt is voor afhandeling van goederenvervoer tussen Randstad en Noord-Nederland.

8. Planstudie-programma Hogesnelheidslijn (artikel IF 03.03)

Project		Kosten in EUR mln	Planning										Uitvoerings- periode
Prj.ID	Omschrijving	Uitvoering	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later	
	HSL-Oost	454–908			TN	PR							
	Totaal	454–908											

De ministerraad heeft de hoofdkeuze gemaakt te kiezen voor verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens.

Legenda:

SN Startnotitie/studieplan gereed

TN Trajectnota/projectnota gereed

OT Ontwerp tracébesluit

TB Tracébesluit/projectbesluit

PR Procedures rond

UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel IF 03.03)

Project		Kosten in EUR mln									Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	totaal	t/m 2000 ⁴	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later		
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond. 03.03.01)¹												
	Reguliere SVV-middelen (incl. FES-BOR) ²	1 646	877	139	210	224	189	41	- 38		2006	2005
	FES-regulier	1 679	312	516	505	611	- 187	35	- 113			
	Privaat	925					509	245	171			
	EU-ontvangsten	177	92	21	15	15	14	13	7			
	Ontvangsten derden	5					2	3				
Totaal		4 427	1 281	676	730	850	527	337	27	-		
Hogesnelheidslijn Oost (art. ond. 03.03.02)³												
		55	30	12	10	3	0	0	-	-		
Hogesnelheidslijn Zuid: rail personenvervoer (art. ond. 03.03.03)		105	-	19	13	16	17	22	18			
Hogesnelheidslijn Zuid: hoofdwegen (art. ond. 03.03.04)		814	99	54	78	127	114	114	66	162		
Snelle treinverbindingen FES-middelen		17	2	5	5	5	-					
Begroting (= art. IF 03.03)		5 418	1 412	767	840	1 004	659	473	111	162		

¹ De totale kosten bedragen EUR 4 427 mln (incl. het bod aan België). De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage EUR 925 mln.

² 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 EUR 165 mln.

³ De uitgaven betreffen kosten die gemaakt worden voor de voorbereiding, zoals de Tracé-MER-studie.

⁴ De uitgaven per artikelonderdeel kunnen afwijken van de verantwoordingsrapportage over 2000. Pas begin 2001 zijn de kosten administratief toegedeeld aan de juiste artikelonderdelen. De uitgaven t/m 2000 van de HSL-Zuid en de verdeling over de artikelonderdelen zijn vastgesteld na overleg met de departementale accountantsdienst.

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)

Project	Kosten uitvoe- ring in EUR mln	Ljk- punt	1999				2000				2001				2002				2003				2004				2005				later	Uitvoe- rings- periode																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Omschrijving																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Goederenroute Eist-Deventer-Twente ¹		127																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											

¹ besluit genomen voor uitvoering in de periode 2005-2010.

Legenda

SN startnotitie/plan
TN Triactnota
OT Ontwerp tracebesluit/projectbesluit
TB Tracebesluit/projectbesluit
PR Procedures rond
UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

11. Realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer (artikelonderdeel IF 01.02.02)

Project	Kosten in EUR mln										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later		
Omschrijving												
Aslasten cluster I *1	50	39	0	6	3	2					2002	2002
Aslasten cluster II	49		3	3	18	8	9	4	3		2006	2003
Bijdragereg. spooraansluitingen *1*2	12	7	2	3	0	0	0				divers	divers
PAGE risico reductie	19			2	3	3	2	4	4	1	divers	divers
Verbindingssporen ECT	12	4	6	3							2000	2000
Aansluiting RSC Waalhaven *2	9	2	2	4							2000	2000
Kleine projecten *2	2	0	1	0	1						divers	divers
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	153	52	14	21	25	13	11	8	7	1		
Overplanning												
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning		52	14	21	25	13	11	8	7			
Ruimte voor planstudies					9	11	7	6	23			
Begroting (=art.ond. IF 01.02.02)		52	14	21	34	24	18	14	30			

¹ project in kader SWAB/TiB.

² projecten gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998.

12. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (art. ond. 04.03)

Kosten in EUR mln											Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Projectomschrijving	Totaal	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later			
RSC Maasvlakte	11,00	4,54	5,07	1,39							2000	2000
RSC Waalhaven	24,11	16,31	6,24	1,56							2000	2000
Bijdrage aan infrastructuurvoorz. R'dam	71,24	60,35	10,89								2000	2000
Regionale terminals	16,26	6,81	1,08	3,34	2,27	1,82	0,95				divers	divers
Ontw.prog. multimodaaltransport												
Amerikahaven	9,08		6,81	0,45	1,82						2002	–
Verleggen Versgrenzen	1,47	1,47	–	–								
Vorbereidingskosten	0,91	0,91										
Totaal realisatieprogramma	134,07	90,39	30,09	6,74	4,09	1,82	0,95	–	–			
Overplanning	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		
Budget realisatieprogramma	134,07	90,39	30,09	6,74	4,09	1,82	0,95	–	–			
Budget Planstudie programma	10,58	–		0,41	0,29	0,26	4,95	4,67	–			
Totaal Budget 04.03	144,65	90,39	30,09	7,15	4,38	2,07	5,90	4,67	–			

13. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel IF 03.02)

Project		Kosten in EUR mln									Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later		
	Betuweroute (03.02)										2005	2005
	* reguliere SVV-middelen	724	129	90	87	108	162	128	10	10		
	* FES-middelen	2 807	1 482	532	574	213	102	- 96				
	* Privaat	826				288	246	292				
	* Bijdrage Gelderland	8				8						
	* EU-ontvangsten	126	60	15	25	12	7	5	2			
Begroting (= art. IF 03.02)		4 491	1 671	637	686	629	517	329	12	10		

De totale kosten bedragen EUR 4 491 mln. De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (EUR 826 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.

14. Planstudie-programma regionale/lokale infrastructuur (art.ond.IF 01.03.01)

Project	rijksbijdrage in EUR mln ³	Ijcpunt ⁴	Planning	2000							later	uitvoering
				2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
Omschrijving												
Stadsregio Amsterdam (ROA)												
Voorplein station Sloterdijk	OV	12	n.v.t.									na 2010
Tram IJburg 2e fase (VinexAct)	OV	27-36	11						pr		uo	na 2006
Gesloten instapregime metro A'dam (voorheen Tourniquetten Ringlijn)	OV	23	23			tb	pr uo					2003-2004
Zuid-Tangent fase 2 (West/Oostrace) ⁵	OV	454-726	241	ot		tb	pr	uo				2004-2010
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase ⁵	OV	14	7			tb	pr uo					2004-2007
N201 (voorheen: Aalsmeer – Uithoorn N201 en Haarlemmermeer N201-A4/A5)	OWN	64-91	97			tb	pr	uo				2004-2007
Purmerend-Weidevenne (VINEX)	OV	17	10		pr tb	pr				uo		2006-2007
Stadsregio Rotterdam (SRR)												
Hoek van Holland Strandlijn	OV	11-15	0		ot	tb			pr		uo	na 2010
Parklane fase 2b, Vierhavenstraat ⁵	OWN	4-11	4		tb	pr	uo					2003-2006
N209 Bleiswijk-Zoetermeer Oosterheem	OWN	50-84	6	tb	pr		uo					2003-2006
Haaglanden												
HOV Leidschenveen/Y'burg/Delft lijn 19 (VINEX/VINEXact)	OV	75-95	10 en 11 5 en 13	tb			pr			uo		2006-2009
Aggloniet ^{5 en 13}	OV	150	11	tn	ot tb	pr			uo		uo	2006-2010
Fietsontsluiting Leidschenveen (VINEX-act)	Fiets	8			ot tb	pr						na 2006
Div. SRR, Haaglanden, Prov. Zuid Holland												
RandstadRail fase 2	OV	299	0			tb	pr				uo	na 2006
Stadsregio Utrecht (BRU)												
Zuidertunnel Stationsgebied Utrecht (voorheen: Utrecht Centrum Project)	OWN	14	6				tn ot tb	pr uo				2003-2007
OV-terminal Stationsgebied Utrecht VINEX ^{5 en 13}	OV	118-241	235	tn	tn	ot tb pr	uo					2004-2008
(voorheen: Utrecht CS-UCP OV-terminal)	OWN	6-13	5 en 13	tn	tn ot tb	pr	uo					2003-2007
Overig Nederland												
Nijmegen, doortrekking A73	OWN	79-113	6			tn	ot tb	pr			uo	na 2006
Almelo Zuid (Nijreessingel)	OWN	15	6			ot tb pr	uo					2003-2005
Regionale Rail Arnhem-Nijmegen	OV	36-54	7 en 14 14		sn tn	ot tb	pr		uo			2005-2010
OV-verbinding Nijmegen – Waalsprong	OV				sn	tn	ot	tb	pr uo			2005-2009
OV Vathorst-Amersfoort CS (VINEX-act)	OV	36-54	11		tn ot tb	tn ot tb	pr			uo		na 2006
Amersfoort, CSG, 2e fase	OWN	7-9	6		tn ot tb	pr	uo					2003-2007
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX) ⁵	OV/OWN	33-88	73		ot tb	pr	pr uo	uo				2003-2008
Zevenhuizen, omlegging N219	OWN	6-16	10		ot tb	pr	uo					2003-2005
Alphen a/d Rijn-Bodegraven verbreding N207	OWN	7	6		pr		uo					2003-2006
Rijn-Gouwelijn	OV	39-197	13		ot tb	pr		uo				2005-2010
Gouda, Zuid-Westelijke randweg	OWN	16-18	6	tb			pr uo					2003-2007
Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)	OWN	27-41	6	tn ot tb	pr		uo					2003-2005
Den Bosch Zuid-Westtangent	OV	10	10			tb	pr	uo				2004-2007
Helmond Westtangent	OWN	4-5	6		tb pr	uo						2003-2004
Breda Westtangent	OWN	10-12	6		tb pr		uo					2003-2004

Project	rijksbijdrage in EUR mln ³	Ijkpunt ⁴	Planning										
				2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later	uitvoering	
Omschrijving													
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE)	OWN 23-159	⁶											
Maaskruisend Verkeer, Maastricht	OWN 18-136	⁶											
Light Rail Limburg	OV 25-27	⁷		tn	ot tb	ot tb	pr	uo			uo		na 2006 2004-2007 2005-2010
Totaal Kosten Rijksbijdrage	1 586-2 662				tb pr				uo				

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 EUR 163 mln voor de periode 2003 t/m 2010 nog een bedrag van EUR 76,6 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 EUR 111 mln

¹⁰ Voor diverse VINEX-projecten is met het regeerakkoord 1998 van 2006 tot en met 2010 een totaal budget opgenomen van EUR 88 mln, waarvan EUR 75 mln resteert

¹¹ Voor diverse VINEX-act projecten is met het regeerakkoord 1998 in de periode van 2007 tot 2010 een maximaal budget opgenomen van EUR 482 mln opgenomen

¹² T.b.v. het gesloten instapregime voor de Ringlijn en Oostlijn 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 EUR 97 mln, Agglonet EUR 92 mln, OV-terminal Stationsgebied Utrecht EUR 73 mln, EUR 48 mln)

¹⁴ De kostenscope voor het project Nijmegen/Waalsprong maakt integraal onderdeel uit van het kostenscope van het project Regionale Rail Arnhem-Nijmegen

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracébesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsofdracht

15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur (art.ond. IF 01.03.02)

Project (in mln EUR)	Rijksbijdrage											Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later		
stadsregio Amsterdam (ROA)													
Ringlijn ⁵	ov	193,6	171,0				11,3	11,3				2004	2003
«Tramlijn De Aker (voorheen MAP/Sloten; VINEX)»	ov	17,5			4,5	12,3	0,7					2002	2002
Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol	ov	35,6	15,2		3,4	9,1	5,0	2,9				divers	divers
Gebiedsgewijze Aanpak Zuid-Oost	ov	11,0	0,9		2,7	5,0	2,4					divers	divers
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	146,5	109,1	25,1	11,5	0,8						2002	2002
Zuidtangent kerntraject fase 2 ¹	ov	92,8	14,5	50,5	24,0	3,8						2002	2002
Tram Amstelveen Westwijk	ov	19,9	0,5		3,6	7,7	8,1					2002	2002
Tram IJburg, fase 1 (VINEX) ^{2 en 4}	ov	147,7	14,3	3,4	29,5	39,0	37,4	24,1				2003	2003
Noord-Zuidlijn Noord-WTC (incl. voorber.kosten, busstation c.s. en IJboulevard) ^{2, 4}	ov	1 024,4	55,0	100,7	0,5	70,3	140,7	127,1	139,8	167,9	222,4	2009	na 2005
Schiphol Beech Avenue	own	1,8					1,8					2003	nvt.
Haarlemmermeer/Amsterdam T 106/A9	own	6,7	3,4	3,3								2000	2000
Haarlemmermeer N22 Noord	own	29,7	2,5	9,3	7,7	7,0	3,2					2002	2002
stadsregio Rotterdam (SRR)													
Kop van Zuid metrostation	ov	37,7	23,0		5,9	5,9	2,9					2002	2001
«Kop van Zuid TramPlus; Erasmusbrug (VINEX)»	ov	32,8	23,0	1,9	5,4	2,5						2002	2001
Kop van Zuid, stadsbrug + viaduct (BPR 230/234)	ov/own	96,9	79,1		2,3	2,3	6,8	4,5	1,9			2002	2002
TramPlus – CS-Lombardijen (VINEX)	ov	24,7	18,2	1,0	1,8	3,7						2002	2001
TramPlus Schiedam-Vlaardingenlijn (voorh. Tramplus fase 2) ³	ov	79,0		3,0	7,7	16,3	16,3	9,1	13,2	13,4		2004	2004
TramPlus IJsselmondelijn	ov	36,3				4,5	11,3	6,8	6,8	6,9		2005	nvt.
NZ-metro, station Beurs	ov	16,1	14,0	0,3	0,5	1,3						1999	1999
Station Lombardijen	ov	10,3	9,5		0,8							1998	1998
Busbaan Groene Kruisweg, 2e fase	ov	16,6	15,5		1,1							1998	1998
Beneluxmetro (VINEX) ^{2, 6}	ov	680,1	266,9	94,8	90,8	90,8	56,7	68,4	11,7			2002	2002
Metro Nesselande (VINEX) ³	ov	43,2				4,5	7,7	4,5	4,5	22,0		2005	2004
Tramplus Carnisselande (VINEX) ³	ov	60,4				9,1	22,7	9,1	9,1	10,4		2003	nvt
Structuurschema Zeehavens	own	13,3	10,8	0,1	2,4							1997	1997
Parklane fase 1, Giess.plein/4 havengebied. ²	own	5,0	1,6	0,5	0,7	0,9	1,3					2002	2001
Parklane fase 2a, Westzeedijk-Hudsonplein ³	own	12,7			2,3	3,2	3,2	3,2	0,8			2003	2003
stadsregio Haaglanden													
Tramlijn Steenvoorde incl. verl. Wateringse Veld (Agglonet)	ov	56,6	44,2		12,4							1999	1999
Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet)	ov	118,7	75,7	4,8	4,1		13,6	20,5				2004	2004
Koningstunnel	ov/own	41,0	22,6	6,2	12,2							2000	2000
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	ov	38,3	2,1	8,1	14,7	13,4						2001	2001
Ontsluiting Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	own	1,8			0,9	0,9						2002	2002
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein	ov/own	10,5		0,4	4,5	4,1	1,5					2001	2002
Zuidwestelijke randweg (N211)	own	8,6	8,0	0,6								1998	1998
Doorstroming Parkeerruit	own	6,8	0,6				2,3	1,8	2,1			2005	2002

Project (in mln EUR)	Rijksbijdrage											Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later		
Omschrijving													
div. Haaglanden/SRR/Provincie ZH													
RandstadRail (voorbereidings- kosten)	ov	11,3		4,7	4,5	2,1						2001	nvt
RandstadRail, 1e fase	ov	656,1			2,3	43,1	109,8	34,5	53,1	145,2	268,1	2009	nvt
stadsregio Utrecht (BRU)													
HOV-Utrecht CS-Uithof (Vredenburg-Uithof) (VINEX) ¹	ov	58,6	11,7	14,9	16,8	15,2						2002	2002
Ontsluiting HOV Leidsche Rijn (VINEX)	ov	86,9			5,9	25,0	18,3	9,7	17,0	11,0		2006	2003
Oostflank Utrecht (fase 1 + 4)	ov	38,7			2,7	9,5	7,3	6,4	12,8			2004	2004
regio Noord-Holland													
Heerhugowaard-Alkmaar (HAL-deel a) (VINEX) ³	ov	23,4			1,4	6,8	5,0	4,5	5,7			2005	2004
regio Zuid-Holland													
Leiden Centraal Stationsplein project	ov/own	38,7	32,1	1,6	0,9	4,1						2002	2002
Barendrecht Rondweg	own	8,2	5,4		1,4	1,4						2002	2001
Leidschendam/Zoetermeer N469 (voorh.Prov.ZH/S20 LeiZo)	own	6,6		3,4	1,4	1,8						2001	2001
Delfgauw N 470 1e fase ¹	own	11,2	2,0	0,7	2,3	2,3	3,9					2002	2001
Delfgauw N 470 (S53, Pijnacker) 2e fase ³⁺⁷	own	69,4			1,4	6,8	11,3	11,3	17,3	21,3		2007	nvt
Pilot doelgroep N213 ¹	own	2,2			1,1	1,1						2002	2002
regio Oost-Nederland													
Arnhem Nijmegen (Arnh. Centraal, fase 1) (VINEX)	ov/own	21,8	10,3	1,8	0,6	2,1	2,5	2,1	2,4			2005	2003
Arnhem Nijmegen (Nijmegen Spoorzone) (VINEX)	ov/own	12,4	4,5	1,0	3,9	3,0						2002	2001
Arnhem Centraal, stations- omgeving (fase 2)	ov/own	11,8		5,8	1,8	1,5	1,2	0,5	0,5	0,5		2006	2003
VINEX Regio Twente fase 1 (doorstroomas Enschede)	ov/own	20,1	4,2	2,3	3,2	4,1	3,6	2,7				2004	2000
VINEX Twente (doorstroomas Almelo)	ov/own	10,4	4,5	0,5	1,8	1,5	2,1					2003	2001
Enschede Zuidelijke Invalsweg	ov/own	8,8	8,4	0,4								2000	2000
VINEX Twente (doorstroomas Hengelo NS Vossenbelt) ⁴	ov/own	11,2	1,1	0,6	2,5	3,3	0,9	2,3	0,5			2005	2002
Zwolle Stadshage (Twistvliet- brug)	ov	6,1	5,1	0,6	0,4							2000	1999
Kampen Stadsbrug	own	4,1	3,4	0,7								2001	2000
Provincie Overijssel N 348	ov/own	22,9	1,4	1,0			9,4	5,4	5,7			2005	2003
Apeldoorn stationsomgeving ³	ov/own	9,5	2,2	1,0	0,5	0,2	5,6					2003	2001
regio Utrecht/Flevoland													
Almere busbanen (VINEX)	ov	22,5		5,2	5,5	4,3	3,7	2,4	1,4			div.	2002
Amersfoort Centraal Stads- gebied, 1e fase	own	10,3	1,9	1,8	0,7	2,0	1,8	2,1				2004	2004
Doelgroep-pilot N408/409 ¹	own	0,4	0,1	0,3								2001	2000
Amersfoort/Bunschoten N199 ¹	own	7,1	2,5	2,5	1,4	0,7						2001	2001
Veenendaal Oostelijke rondweg, N233	own	3,7		2,7	0,5	0,5						2002	2002
Structuurontsluiting Lopiker- waard, N210 ³	ov/own	16,4		2,0	4,5	4,5	5,4					2003	2003
regio Noord-Nederland													
Emmen-Ter Apel	own	1,7	1,4		0,3							2000	2000
Groningen Westerhaven	own/ov	4,8			4,3	0,5						2002	2002
Sneek Oostelijke rondweg	own	8,2			0,8	1,4	1,4	1,4	1,8	1,4		2003	nvt.

Project (in mln EUR)	Rijksbijdrage											Planning opleverdatum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later		
Omschrijving													
regio Noord-Brabant													
Eindhoven (DRS)	ov	21,7	16,6	2,3	1,4	1,4						2002	2001
Eindhoven HOV Westcorridor (VINEX)	ov	37,2	23,0	4,8	4,1	5,3						2002	2002
Tilburg N.O.-tangent fase 1	own	7,8	6,9		0,9							1998	1998
Tilburg N.O.-tangent fase 2 ³	own	8,5	2,1	3,1	3,3							2000	2001
Geldrop Gijzenrooijsseweg	ov/own	4,1	3,8	0,3								1999	1999
Helmond-Beek en Donk (PW 205)	own	11,9		9,5		2,4						2001	2001
regio Limburg													
Rijkswegboulevard Sittard-Geleen	ov/own	21,3			2,5	3,4	6,8	4,7	0,8	3,1		2006	2003
Heerlen Zwart 1, fase 1(afgerond) en fase 2	own	14,4	11,3		1,4	0,9	0,8					2003	2002
Diversen													
Diverse transferia	own	18,0	11,4	1,1	4,2	1,3						div.	div.
Directe uitvoeringsuitgaven		11,6	3,0		1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4			
Amendement Dijsselboom ⁸		136,0			136								
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning		4 693	1 182	391	488	483	559	385	310	405	491		
Overplanning						64	50	17					
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning					488	419	509	368	310	405			
Ruimte voor planstudie-projecten					24				25	106			
Begroting (= art. IF 01.03.02)					512	419	509	368	335	511			

¹ (deels) SWAB/TIB.

² (deels) investeringsimpuls 1994.

³ extra middelen regeerakkoord 1998.

⁴ (deels) investeringsimpuls 1998.

⁵ Vanaf 2003 t.b.v. Gesloten instapregime metro A'dam (tourniquetten).

⁶ excl. EUR 4,3 mln. bodemsanering.

⁷ voorlopige rijksbijdrage; evt. vrijval komt tgv. OWN budget.

⁸ amendement Dijsselbloem invulling te bezien bij Najaarsnota.

16. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (art.ond. IF 01.03.03)

Project	Rijksbijdrage									Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning opleverdatum Vorig MIT
	Totale rijksbijdrage in mln EUR	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	later		
Omschrijving											
Demonstratieprojecten											
West Zeeuws Vlaanderen	39	19	4	1	5	5					2000
Diverse kleine projecten	11	5			0	0					divers
Duurzaam Veilig											
Startprogramma Duurzaam											
Veilig fase 1	91	32	28	18	11	2					2001
Interimregeling D.V. 60			14	21	25						
Totaal	196	55	32	33	37	34					
Ruimte					4	5					
Begroting 2002 (= art. IF 01.03.03)				33	41	39					

17. Overzicht programma's en projecten op artikelonderdeel IF 03.04 Deltaplan Grote Rivieren*

Project		kosten in EUR mln									Planning gereed MIT nat
Omschrijving		Totaal	t/m'00	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later	
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (bijdr.)	pu	109	71	15	12	8	3	0			2004
Overige primaire waterkering – bijdragen	pu	66	40	12	8	5					2003
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (rijk)	pu	57	43	6	6	2					2002
Overige primaire waterkering – rijk, exclusief werken IJsselmeergebied	pu	61	53	6	2						2001
Dijkversterking Flevoland	pu	11	2	10							2002**
IJsselmeerdijken	pu	13		13							2004**
Markermeerdijken	pu	89	77	13							2 015***
Maaswerken	pu	129	97	12	7	6	7				2004
Bijdragen DGR	pu	84	41	32	6	2	1	3			2002
Overige kosten DGR****	pu										
Totaal realisatie-programma	pu	620	424	118	41	23	11	3	–	–	
Overplanning				– 9							
Totaal DU's		153	106	28	10	6	3	1			
Totaal OW begroting 2002 (03.04)			530	137	51	29	14	4	–	–	

* Dit is het eerste jaar dat een MIT nat-tabel wordt opgenomen, zowel de MIT nat-tabel als de kostenbeheersing bevinden zich in een ontwikkeltraject.

De consequentie hiervan is dat de verhouding tussen PU en DU alleen op pragmatische wijze kan worden bepaald.

De DU's zijn berekend als gemiddeld 25% van de PU's

** Genoemde jaartallen duiden op «veilig». Afwerking in volgende jaren. Project komt m.i.v. 2002 t.l.v. artikel-onderdeel IF 02.01.02.

*** Project komt m.i.v. 2002 t.l.v. artikel-onderdeel IF 02.01.02.

**** In de overige kosten DGR is ook de nog te verdelen prijscompensatie opgenomen. De prijscompensatie wordt verdeeld op basis van informatie uit de 12e voortgangsrapportage DGR, die medio 2001 wordt opgesteld.

18. Overzicht programma's en projecten op artikelonderdeel IF 02.01.02, aanleg waterkeren realisatie*

Project		kosten in EUR mln									Planning gereed MIT nat
Omschrijving		Totaal	t/m'00	2001	2002	2003	2 004	2005	2006	Later	
Dijkversterking Flevoland											
IJsselmeerdijken**	pu	58	2	10	31	8	8				2002***
Markermeerdijken**	pu	88		13	21	21	20	14			2004***
Maaswerken**	pu	388	77	13	31	35	36	25	14	158	2015
Ruimte voor de Rivier****											
Geen spijt projecten IRMA, niet-IRMA, NURG (excl Oosterbeek)****	pu	122	29	25	13	8	9	6	6	27	2006/pm
Spoorbrug Oosterbeek	pu	40	11	23	5						
Herstel Steenbekledingen	pu										
Steenbekledingen Flevoland**	pu	88		7	23	23	22	13			2004
Steenbekledingen overig (w.o. Zeeland) en onderzoek**	pu	579	101	28	26	26	25	24	32	318	2 015
«Totaal realisatie- programma; besloten»	pu	1 363	219	118	149	121	120	82	52	503	
Ruimte voor planstudie- projecten	pu							56	88	p.m.	
Overplanning	pu				- 22	- 23					
Totaal DU's			33	5	22	17	21	25	27	p.m.	
Totaal OW begroting 2002 (IF 02.01.02)				54	149	115	141	162	167		

* Dit is het eerste jaar dat een MIT nat-tabel wordt opgenomen, zowel de MIT nat-tabel als de kostenbeheersing bevinden zich in een ontwikkeltraject.

De consequentie hiervan is dat de verhouding tussen PU en DU alleen op pragmatische wijze kan worden bepaald.

De DU's zijn berekend als gemiddeld 15% van de PU's.

** Deze projecten komen t/m 2001 t.l.v. de artikel-onderdelen IF 03.04, respectievelijk IF 02.01.04.

*** Genoemde jaartallen duiden op «veilig». Afwerking in de volgende jaren.

**** In de kolom «t/m 2000» zijn hier opgevoerd de uitgaven op artikel-onderdeel 02.01.02 alsmede de bijdrage aan LNV voor NURG-projecten in 1999 en 2000 (IRMA projecten zijn daadwerkelijk in 1999 gestart, idem voor NURG).