

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 A**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2003****Nr. 2****MEMORIE VAN TOELICHTING****Inhoudsopgave**

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN	2	03.04	Deltaplan grote rivieren	82
		03.05	Betaald rijden	84
Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2			
		04	Algemene uitgaven en ontvangsten	85
		04.01	Saldo van de afgesloten rekeningen	85
		04.02	Bodemsanering	86
		04.03	Intermodaal vervoer	88
		04.04	Overige uitgaven en ontvangsten	91
		04.05	Garanties Infrastructuur	92
		04.06	Prijsbijstelling uit Fonds Economische Structuur- versterking	95
		04.07	Regionale mobiliteitsfondsen	96
		04.08	Railinfrabeheer	98
B. BEGROTINGSTOELICHTING	3			
1. Leeswijzer	3			
2. De productparagraaf	7			
2.1 De Infrastructuuragenda	7			
2.2 De Productartikelen	27			
01 Droge Infrastructuur	27			
01.01 Rijkswegen	27	05	Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk	99
01.02 Railwegen	40			
01.03 Regionale/Lokale Infrastructuur	47	05.01	Bijdragen ten laste van de begroting van V&W	99
		05.03	Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	100
02 Natte Infrastructuur	53	05.04	Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	101
02.01 Waterkeren	53			
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	59	3. Bedrijfsvoeringsparagraaf		102
03 Megaprojecten	71			
03.01 Westerschelde tunnel	71	4. De verdiepingsbijlage		105
03.02 Betuweroute	73	4.1 Mutaties		105
03.03 Hogesnelheidslijn	76	4.2 Projectoverzichten		140

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2003. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2003.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2003 vastgesteld. De in die begroting opgenomen product-artikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting)

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

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

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

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 megaprojecten*, dragen bij aan de doelstellingen zoals geformuleerd in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

In de Infrastructuuragenda, zijn de uitvoeringsprioriteiten beschreven. Hierbij is zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) aangegeven. Tenslotte kent de begroting een verdiepingsbijlage. Daarin zijn enerzijds overzichten opgenomen waarin de opbouw van de beschikbare bedragen is gepresenteerd. Anderzijds zijn in de verdiepingsbijlage de diverse project-overzichten opgenomen. Een gedetailleerde toelichting per project is opgenomen in het MIT-Projectenboek. Het MIT-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 uitvoerings-uitgaven 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.

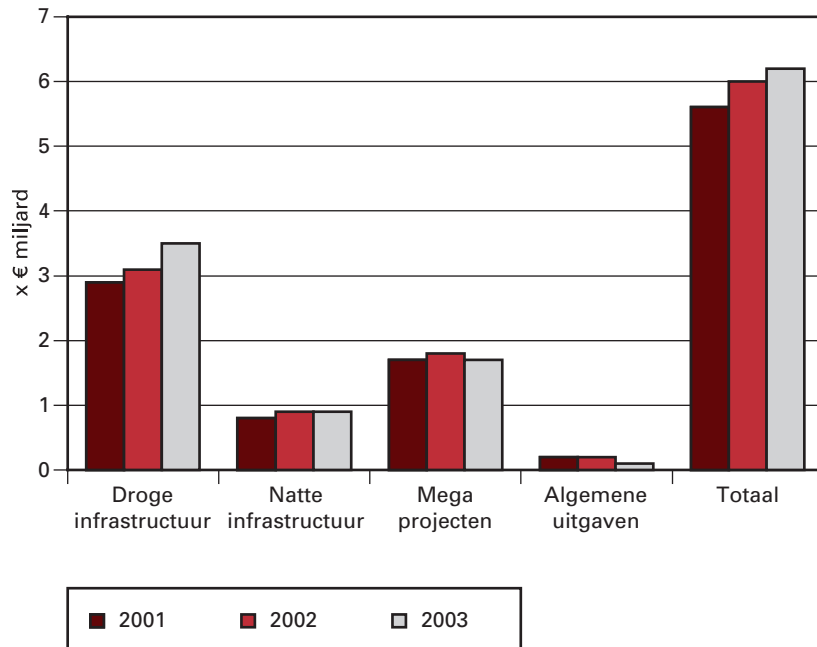
Door een apart fonds voor infrastructuur kunnen deze twee doelstellingen beter nagestreefd worden. Het fonds mag jaarlijkse saldi overhevelen, hetgeen de continuïteit bevordert. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen niet meteen tot budgettaire knelpunten.

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 2001 – 2003.

Reikwijdte Infrastructuurfonds 2001–2003



Voeding Infrastructuurfonds

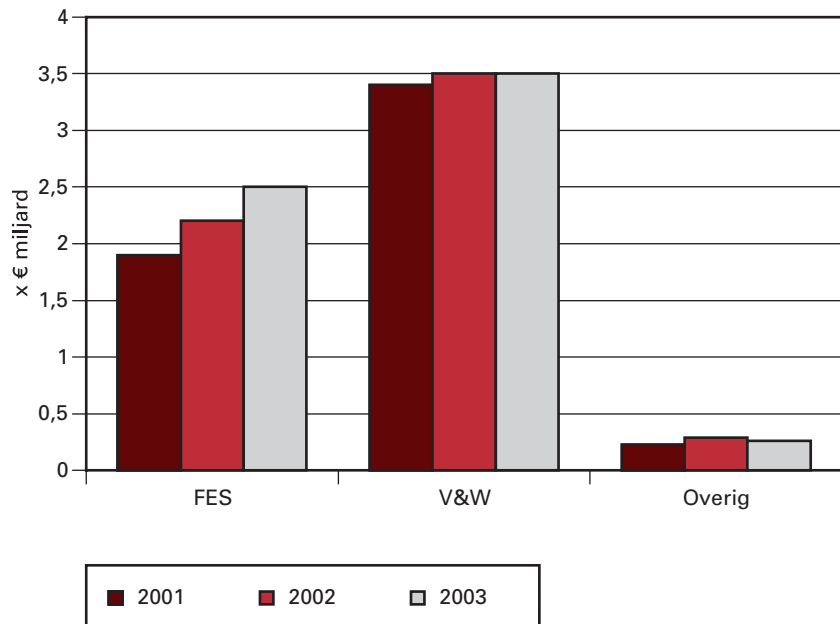
Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat (artikel 19) en daarmee uit de algemene middelen.

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 1998, de Betuweroute, de HSL-Zuid en het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Tenslotte worden voor een aantal projecten de uitgaven doorberekend aan derden. 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.

In onderstaand figuur is dit voor de jaren 2001–2003 inzichtelijk gemaakt.

Voeding Infrastructuurfonds 2001–2003



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) 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 zijn in de begroting verwerkt. 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

Mede op verzoek van de Tweede Kamer wordt er in de begroting per beleidsartikel informatie opgenomen over budgetflexibiliteit. Doel hiervan is om inzicht te geven in de mate waarin per artikel de kasbudgetten budgettair technisch gezien een andere aanwending zouden kunnen krijgen.

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 juridische verplichtingen en complementair noodzakelijke en/of bestuurlijke gebonden verplichtingen.

In een afzonderlijke tabel is per beleidsartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in percentages van het totaal).

Ten aanzien van de flexibiliteit van de apparaatsuitgaven kan worden gesteld, dat deze merendeels en voor onbepaalde tijd als juridisch verplicht moeten worden beschouwd.

Op basis van historische gegevens is bekend dat jaarlijks een natuurlijk verloop plaatsvindt van 7 à 8 %. Of dit percentage gehanteerd kan worden als maatstaf voor de flexibiliteit van de apparaatsuitgaven hangt af van de vraag of voor de betreffende producten uit het Infrastructuurfonds reeds bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan, danwel politieke toezeggingen zijn gedaan. Indien een programma bijvoorbeeld voor 99 % bestuurlijk is verplicht dan geldt dat ook voor de bijbehorende apparaatsuitgaven. Het Infrastructuurfonds geeft immers een integrale raming van de uitgaven aan de projecten.

2. DE PRODUCTPARAGRAAF

2.1 INFRASTRUCTUURAGENDA

2.1.1. Inleiding

De infrastructuuragenda bevat een korte weergave van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat in 2003 op het gebied van infrastructuur. Gedetailleerde informatie op projectniveau is opgenomen in de toelichting van de productartikelen van dit Infrastructuurfonds en in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) Projectenboek. Het MIT- Projectenboek is als bijstuk van het Infrastructuurfonds opgenomen en bevat naast meer inzicht in de stand van zaken rond de verschillende infrastructuurprojecten, ook meer inzichtelijk gemaakte achtergrondinformatie. Naast een heldere probleemomschrijving, (mogelijke) oplossingen en de voortgang van de projecten, is tevens een projecthistorie opgenomen, waarin wijzigingen ten opzichte van het eerste MIT-Projectenboek uit 2001 kunnen worden gevolgd.

De verantwoording over de voortgang van de uitvoeringsprioriteiten wordt opgenomen in het Infrastructuurverslag 2003, dat in juni 2004 wordt uitgebracht. Hierin wordt inzicht geboden in de realisatie van de geplande maatregelen, zoals vermeld in deze infrastructuuragenda.

2.1.2. Kernpunten en doorvertaling Strategisch akkoord

Het kabinet heeft in het kader van het Strategisch akkoord de komende vier jaar € 820 miljoen extra uitgetrokken: € 420 miljoen voor de weg, € 300 miljoen voor goed en tijdig onderhoud van het spoor en € 100 miljoen voor externe veiligheid. Deze middelen zijn nog niet toegevoegd aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. Er zijn wel heldere keuzes gemaakt voor de besteding van deze gelden. Om snel en effectief te kunnen investeren zal er echter ook extra geld moeten worden vrijgemaakt door een herplanning van enkele grote projecten op basis van prioriteiten en van aanpassing aan de realiteit. Bovendien dient Verkeer en Waterstaat rekening te houden met de aanzienlijke financiële risico's die – zoals ook gecommuniceerd in de voortgangsrapportages – inherent zijn aan grote projecten als de HSL-Zuid en de Betuweroute.

Gelet op de huidige budgettaire kaders en de prioriteiten die dit kabinet in de begroting en het Infrastructuurfonds heeft gesteld, is/wordt het MIT-programma van verkenningen en planstudies door Verkeer en Waterstaat kritisch bezien en heroverwogen. Zolang er geen zicht is op middelen om nieuwe projecten te starten, heeft het uitvoeren van studies geen zin. Zo wordt «studeren om het studeren» vermeden en ontstaat er helderheid voor andere partijen waar en wanneer de komende jaren van Verkeer en Waterstaat wel of geen inzet mag worden verwacht. Op die manier kan de aandacht komen te liggen op die zaken, die de komende jaren effect kunnen hebben, zonder daarbij de toekomstige ontwikkelingen uit het oog te verliezen. De nieuwe budgettaire kaders vergen dat vooral die zaken worden bezien, die redelijkerwijs te financieren zijn en die op de kortere termijn reeds om een aanpak vragen.

Het resultaat hiervan is dat het programma van verkenningen ten aanzien van spoor is verminderd ten opzichte van de vorige begroting en dat de infrastructuurprioriteiten van dit kabinet (benutten en onderhoud van

spoor, alsmede de aanpak van files en de ontsluiting van nieuwe locaties, die de komende tijd actueel zijn) in de infrastructuuragenda 2003 prioriteit hebben gekregen.

Infrastructuurfonds brede thema's

2.1.3. MIT Verkenning Nieuwe Stijl

In 2002 is de MIT-Verkenning Nieuwe Stijl vastgesteld. Aanleiding voor deze heroriëntatie op de eerste fase van het MIT was dat de verkenning van knelpunten in bijna alle gevallen ook resulteerde in aanleg van infrastructuurprojecten. De discussie over de ruimtelijke inpassing van infrastructuur werd pas op het laatste moment gevoerd, met alle gevolgen van dien. De «nieuwe stijl» maakt het mogelijk een betere analyse te maken en al in de verkenningsfase aandacht te besteden aan de ruimtelijk inpassing van projecten en ook aan de rol van belanghebbenden. Met het vaststellen van de MIT Verkenning Nieuwe Stijl is een verdere verdieping gegeven aan het kabinetsstandpunt inpassing van 10 september 1999.

De verkenning dient informatie op te leveren over een (verondersteld) verkeers- en vervoersprobleem op de hoofdinfrastructuur. Dit is een knelpunt gerelateerd aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid en/of de kwaliteit van leefomgeving. Deze informatie moet globaal zijn, maar moet bewindslieden wel in staat stellen reeds in dit stadium een beslissing te kunnen nemen over een eventueel vervolg en de vorm waarin.

Er zijn vier kernelementen die bij elke verkenning boven water moeten komen. Dit zijn (1) een goede analyse van het probleem (aanleiding, oorzaak, verantwoordelijke) voordat gekeken wordt naar (2) oplossingsrichtingen. Bij deze oplossingsrichtingen wordt met name gekeken naar combinaties van maatregelen en de gevolgen daarvan op hoofdlijnen. Belangrijk is aan te geven hoe de (effecten van de) oplossingsrichting zich verhoudt tot de kosten. De minister van Verkeer en Waterstaat (eventueel samen met de minister van VROM) moet in staat worden gesteld op basis hiervan te bepalen wat welke oplossing waard is. Ten derde dient de problematiek in relatie tot het gehele gebied te worden gezien (3). Alle mogelijke relevante (toekomstige) ontwikkelingen op ruimtelijk, demografisch, sociaal en economisch vlak en hun samenhang worden bekeken. Tenslotte (4) geldt dat alle betrokken partijen en hun rol bij het proces in kaart moeten worden gebracht.

De nieuwe stijl van verkennen treedt in de zomer van 2002 in werking.

2.1.4. Publieke Private Samenwerking (PPS)

Door Verkeer en Waterstaat 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.

PPS-constructies bij wegen- en spoorprojecten

Bij 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);
- A13/A16 (tol);
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (tol);
- A4 De Hoek–Clausplein.

Daarnaast 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 (Design, Build, Finance en Maintain) voorbereid en loopt het bestuurlijk overleg ten aanzien van de N35, waarbij PPS-mogelijkheden nader worden onderzocht.

Voor de Sloelijn, de spoorontsluiting voor goederenvervoer van het havengebied Vlissingen-Oost, is op 9 april 2002 een medefinancierings-overeenkomst ondertekend. Het havenschap Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel dragen samen ruim een kwart van de kosten van de realisering van de beste (maar ook duurste) oplossing voor de gesignaleerde problemen in het Sloegebied. De rest wordt gefinancierd door de ministeries van EZ en V&W.

2.1.5. Kwaliteit van de leefomgeving

Geluid

In samenwerking met VROM is een Innovatieprogramma Geluid (stillere wegdekken, banden, stillere remsystemen voor treinen en betonnen dwarsliggers) gestart waarvan enerzijds verwacht wordt dat de kosten van de aanpak van geluidsproblematiek sterk kunnen worden teruggebracht en anderzijds dat de daaruit voortvloeiende maatregelen op veel maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen.

Ten einde na te gaan op welke wijze de geluidsemissie van goederentreinen kan worden beperkt wordt het project Pilot Fluistertrein opgezet. Deze pilot wordt gezien als een belangrijke pijler van het bronbeleid Geluid. Het project heeft in een zeer kort tijdsbestek de planstudie doorlopen. De toekenning van middelen uit de milieudruk gelden van VROM maakt opname in de realisatiefase mogelijk.

Lucht/emissies

Een nieuwe Europese richtlijn voor de kwaliteit van de buitenlucht vraagt van de lidstaten een actief luchtkwaliteitsbeleid. Kernpunt is dat de gezondheid van bewoners beschermd moeten worden tegen gevaarlijke emissies van de industrie en het (vracht-)verkeer. Het wegverkeer is een belangrijke veroorzaker van (lokale) luchtverontreiniging. De richtlijn bepaalt dat de lidstaten uiterlijk in 2010 aan bepaalde grenswaarden moeten voldoen. Met name de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof vergen aanzienlijke inspanningen. De richtlijn is geïmplementeerd met het Besluit Luchtkwaliteit.

Vanaf 2002 zal jaarlijks de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet worden geanalyseerd. Worden bij deze analyses knelpunten geconstateerd, dan zal Verkeer en Waterstaat in samenwerking met gemeenten, provincies en andere betrokkenen, in het jaar na de constatering van het knelpunt een «plan van aanpak» moeten opstellen, waarin een oplossing wordt geboden. Gedacht kan worden aan infrastructurele maatregelen als overkluizing of het plaatsen van schermen maar ook aan andersoortige maatregelen als bijvoorbeeld snelheidsvermindering en het op sommige locaties weren van vrachtverkeer. Ook hier geldt overigens dat zoveel mogelijk zal worden uitgegaan van win/win situaties door de oplossing van de luchtproblematiek te koppelen aan de oplossing van bereikbaarheidsknelpunten.

De EU-richtlijn wordt in 2003 geëvalueerd. Daarbij moet in ieder geval ook de haalbaarheid van het uitvoeren van de maatregelen voor het ijkjaar 2010 aan de orde komen.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

Versnippering van natuurgebieden heeft effecten op de leefomgeving van dier en mens. Om deze versnippering tegen te gaan zijn onder meer infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Bij de aanleg van rijksinfrastructuur wordt hiermee al terdege rekening gehouden, maar voor de bestaande infrastructuur (weg, rail, vaarwegen) dienen er nog aanpassingen plaats te vinden. V&W zal samen met LNV en VROM daartoe een Meerjarenprogramma Ontsnippering opstellen. In dit programma zullen, voor wat betreft de hoofdinfrastructuur, concrete ontsnipperingsmaatregelen worden voorgesteld, waarbij een gebiedsgerichte aanpak centraal staat.

2.1.6. Deltametropool

In het kader van de voorbereiding van de 5e nota Ruimtelijke Ordening is een aantal besluiten genomen over de Deltametropool (DMP) en het Rondje Randstad. Daarbij is gekozen voor een kwaliteitssprong van het verkeers- en vervoerssysteem die moet aansluiten bij de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool en die moet voortbouwen op het MIT, Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) en (vooralsnog) het NVVP. Ter concretisering worden in het kader van het interdepartementale programma Deltametropool verschillende infrastructuurprojecten nader verkend of uitgewerkt. De belangrijkste infrastructuurprojecten betreffen:

- *HST-West*

Op basis van de KKBA-studies ten aanzien van Rondje Randstad is het volgende aangekondigd in het kabinetstandpunt van de Vijfde Nota: «In aanvulling op de realisatie van de HSL-Z (Amsterdam–Schiphol–Rotterdam) en HST-O (Schiphol–Amsterdam–Utrecht) en de verkenning naar een snelle verbinding met Noord Nederland (Schiphol–Amsterdam–Almere–Groningen), zal een verkenning van een snelle verbinding tussen Den Haag–Utrecht en Rotterdam–Utrecht worden gestart. Het beschikbare spoor op deze verbinding vormt het uitgangspunt.» Een concrete termijn voor de start van deze studie is niet genoemd. Het studiegebied voor de verkenning betreft de beide genoemde spoorverbindingen van de HST-west, als extra kwaliteitssprong van het spoor in de Randstad. Gelet op de beperkte middelen en de prioriteiten die dit kabinet de komende jaren stelt ten aanzien van het spoor, is het starten van een verkenning naar de HST-west niet

meer opportuun. Wel zal in het kader van een investeringsplan «*Beter benutten bestaand spoor*» (zie 4.2.) gezien worden of er op deze corridor op kortere termijn zodanige knelpunten aan de orde zijn, die eventueel met benuttingsmaatregelen moeten worden aangepakt. Dit zal onderdeel zijn van de afwegingen in het kader van dit investeringspakket, dat eind 2002 gereed zal zijn voor nadere besluitvorming (zie 4.2.).

- **Deltametro**

In 2002 worden de resultaten verwacht van onderzoek naar de vraag wat onder een prijsvraag Deltametro (een frequente interregionale verbinding) kan worden verstaan en welke innovatieve concepten en technieken denkbaar zijn. De innovatieve ideeën over de Deltametro worden zowel op het niveau van de Deltametropool, als op het niveau van de Noord- en Zuidvleugel bekeken. Hierbij wordt een verband gelegd met de belangrijkste verstedelijkingslocaties (volgens de Vijfde Nota gaat het hierbij om Almere, Gouda en Rijnenburg).

- **Almere**

In het kader van de Vijfde Nota is voorgesteld om tussen 2010 en 2030 60 000 à 70 000 woningen te bouwen in Almere. Dit leidt tot een verdubbeling van het inwonertal tot 300 000 à 400 000 in 2030. Om het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van Almere op peil te houden, heeft het kabinet afgesproken met de regio een Ontwikkelingsplan op te stellen (gereed begin 2003). In 2002 worden de tientallen onderzoeken naar de ontsluiting per weg en openbaar vervoer van Almere geïnventariseerd. Deze rapportage vormt de basis voor eventuele besluiten over aanpassingen van het hoofdwegen- en spoorwegennet. Ten aanzien van spoor geldt dat verdere studie onderdeel zal zijn van «*Beter benutten bestaand spoor*» (zie 4.2.). Daarin wordt gezien of er op korte termijn reeds maatregelen dienen te worden getroffen.

Hoofdwegen

2.1.7. Beheer en onderhoud rijkswegen

Beheer en onderhoud heeft hoge prioriteit voor Verkeer en Waterstaat. Jaarlijks wordt meer dan € 0,5 mld uitgegeven om de wegen op het vereiste niveau te houden. Het budget voor onderhoud wordt in hoofdlijnen besteed aan twee belangrijke hoofdactiviteiten: (1) het dagelijks onderhoud; de exploitatie van de weg en (2) het cyclisch, groot onderhoud (bijvoorbeeld het vervangen van het wegdek). Een klein deel van het budget wordt besteed aan voorbereidende werkzaamheden, kleine verbeteringswerken in het kader van duurzaamheid en/of veiligheid en onderzoek naar verbetering van methoden en materialen. Veiligheid, comfort en doorstroming staan bij alle activiteiten hoog in het vaandel.

2.1.8. Benutten

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 naar aanleiding van 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 verkeersmanagementsystemen, inhaalverbod voor vrachtverkeer en spitsstroken.

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 is gewerkt aan de opvolger van het programma. Aangezien de komende vier jaar € 460 mln (waarvan € 40 mln door de herallocatie van bestaande middelen) extra beschikbaar is voor de versnelde aanpak van een groot aantal knelpunten op de weg, zullen uit dit nieuwe programma in ieder geval de volgende benuttingsprojecten worden uitgevoerd:

- A28 Utrecht – Amersfoort;
- A27 Utrecht – Hilversum;
- A8 bufferstrook Coenplein ringweg Amsterdam;
- A50 Arnhem – Deventer;
- A13 Zestienhoven – Delft/Zuid;
- A20 bufferstrook Terbregseplein ringweg Rotterdam;
- A27 Gorinchem – Noordeloos;
- A2/A27 Everdingen – Houten;
- A1 bufferstrook Watergraafsmeer ringweg Amsterdam;
- A12 Gouda – Zevenhuizen;
- A2 Den Bosch–Eindhoven.

Daarnaast wordt van de extra € 460 mln in totaal € 80 mln besteed aan een beter en slimmer gebruik van bestaande infrastructuur door onder meer toeritdosering, verbeteren van het verkeersmanagement en de reistijdinformatie, uitbreiding van inhaalverboden, matrixborden boven vluchtstroken en het tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen.

De maatregelen in het programma richten zich vooral 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.

2.1.9. Aanleg

Het aanlegprogramma bevat zowel nieuwbouwprojecten als benuttingsprojecten. Deze projecten zijn vooral gericht op structurele capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en dragen ook bij aan de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het projectenoverzicht in de begroting 2002 van het Infrastructuurfonds is de basis voor het nieuwbouwprogramma. De projecten van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) maken onderdeel uit van dit programma.

Het kabinet zal op korte termijn, in samenspraak met de betrokken medeoverheden, nagaan wat binnen de bestaande middelen de mogelijkheden zijn voor financiering (zoals PPS of eventuele herprioritering) van de aanleg van de A2 Passage Maastricht en de A4 in Midden-Delfland. De planstudies zullen worden gestart, respectievelijk afgerond en het besluit tot aanleg wordt genomen in samenhang met afspraken over de financiering.

In 2003 zullen naar verwachting de projecten A5 Verlengde Westrandweg en A50 Eindhoven – Oss worden opgeleverd.

2.1.10. Duurzaam Veilig

Door middel van de Interimregeling Duurzaam Veilig is in de periode 2001 – 2003 € 60 mln beschikbaar gesteld aan de provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen voor het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen. Aanvullend hierop stelt het kabinet voor de periode 2004 – 2006 nogmaals € 60 mln beschikbaar.

De Interimregeling is een vervolg op het Startprogramma Duurzaam Veilig. De opzet biedt de basis voor de vormgeving van de tweede fase van Duurzaam Veilig, waarin de provincies en kaderwetgebieden in de regio een regisserende rol hebben en in samenwerking met de partners in de regio moeten komen tot samenhangende maatregelenpakketten. De decentrale overheden nemen in het kader van deze regeling verschillende maatregelen, zoals het inrichten van verblijfsgebieden, het verbeteren van de veiligheid op gebiedsontsluitingswegen en het verbeteren van de verkeerseducatie.

Met de beschikbare middelen is voortzetting mogelijk van de daling van het aantal slachtoffers dat jaarlijks in het Nederlandse verkeer valt. De eerder geformuleerde doelstelling voor 2010 is echter niet haalbaar. Vooral nog lijkt met de beschikbare middelen een te bereiken effect van 950 doden en circa 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 haalbaar. Bij de herijking van het NVVP zal, op basis van het in het NVVP op te nemen maatregelenpakket, in overleg met de partners een nieuwe doelstelling voor de verkeersveiligheid worden vastgesteld. Daarbij zal ook de bijdrage, die verbetering van de veiligheid op rijkswegen kan leveren, aan de orde komen.

Spoorwegen

2.1.11. Beheer en Onderhoud

Voor het gebruik van het spoor is het netwerk functioneel ingedeeld met onderscheid naar bijvoorbeeld maximaal te berijden aslasten en snelheden. Tussen overheid, spoorwegbeheerder en vervoerders zijn afspraken gemaakt over de prestaties van het net of – op corridorniveau – over de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en onder meer de veiligheid van het spoor. In ontwikkeling zijn performanceafspraken over de basiskwaliteit van de railinfrastructuur. De inspanningen bij het beheer en instandhouden van het spoor zijn er op gericht om, naast het garanderen van de functionaliteit en een afgesproken kwaliteitsniveau (of performance), aan de vervoerders fysieke capaciteit en milieucapaciteit te leveren. Hierbij wordt rekening gehouden met de regelgeving op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en milieu.

Ter vergroting van de betrouwbaarheid van de railinfrastructuur wordt op bestaande spoortrajecten in de periode tot 2007 een aantal maatregelen genomen. Deze zullen in grote mate leiden tot het verlagen van het aantal storingen die aan de infrastructuur zijn te wijten. Het gaat om de volgende maatregelen:

- vernieuwing van de bovenleiding;
- vernieuwing van de bovenbouw door vervanging ballastbed, liggers en rail;

- vervanging van wissels waarvan 400 cruciale in de Randstad;
- plaatsing van noodschakelaars op emplacementen;
- verbetering verbindingen tussen kabels en spoorstaven;
- verbetering van de beveiliging van overwegen;
- uitbreiding van de energie voorziening;
- verbetering van het onderhoudsprogramma;
- verbeteren van de robuustheid van beveiliging en beheersing systemen.

De door het kabinet in de komende jaren ter beschikking gestelde middelen zullen worden aangewend om de betrouwbaarheid fors te verbeteren. Door het doen van preventief onderhoud in combinatie met het stellen van hoge eisen aan de veiligheid, kan het spoorstelsel veel beter worden benut. Hiervan zijn in Japan sprekende voorbeelden te zien.

2.1.12. Investeringsplan Beter benutten bestaand spoor

In samenwerking met Prorail (de voormalige taakorganisaties van de NS) en de personen- en goederenvervoerders maakt Verkeer en Waterstaat een investeringsplan voor de komende kabinetsperiode (met daarbij een doorkijk naar de middellange termijn). Zoals aangegeven in het Strategisch akkoord wordt dit plan (*«Beter benutten bestaand spoor»* genaamd) in een concreet en integraal investerings- en financieringsvoorstel vertaald, passend bij de budgettaire mogelijkheden. Onderdeel hiervan zal ook zijn het stellen van hernieuwde prioriteiten binnen het huidige infrastructuurprogramma (realisatie en planstudies, zowel spoor als weg) om het pakket te kunnen financieren. Uiteindelijk wordt ernaar gestreefd vanaf 2005 met de uitvoering te beginnen.

De studie ten behoeve van het investerings- en financieringsvoorstel vervangt de andere verkenningen en planstudies die gepland stonden. Hiermee wordt de studielast van Verkeer en Waterstaat en Prorail beperkt en wordt de inzet van personeel en middelen geconcentreerd op één (landelijke) studie.

2.1.13. Aanleg

Het uiteindelijke doel is de aanwezige spoorinfrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten door het nemen van diverse maatregelen en zo het maximale rendement uit de reeds gedane en toekomstige investeringen te halen. Voor de korte termijn hebben de benuttingsmaatregelen met name betrekking op:

- de invoering van aanvullend materieel en langere treinstellen waarvoor perronverlenging, verbetering van de energievoorziening en uitbreiding van opstel terreinen noodzakelijk is;
- invoering van snel stoppend en optrekkend materieel;
- invoering van kleine infrastructurele uitbreidingen zoals inhaalsporen, vrije kruisingen, verleggen van wissels die een efficiënter gebruik van de infrastructuur mogelijk maken;
- ontwikkeling van nieuwe technologieën, die een effectiever gebruik van de infrastructuur mogelijk maken door verbetering van het beheer van de treindienst;
- ontwikkeling van wet- en regelgeving die een zodanige relatie regelen tussen betrokken partijen dat benutting wordt bevorderd;
- ontwikkeling van plannen voor vereenvoudiging van de logistieke processen, organisaties en procedures, alsmede van de dienstregeling;

- het versnellen van het railgoederenvervoer, inclusief het verminderen van non-commerciële stops («groene golf»).

De overgang tussen benutten en bouwen vindt plaats via een aantal stappen, zoals aangegeven in het IBO-onderzoek *«Benutten beter benut»* (op 19 juli jl. aan de Tweede Kamer aangeboden). Benuttingsmaatregelen en, indien nodig, bouwmaatregelen zullen, passend bij de financiële middelen van de diverse partijen in de spoorsector, onderdeel zijn van het integraal investeringsplan *«Beter benutten bestaand spoor»*.

Lightrail is een verzamelbegrip voor een aantal vormen voor verbetering van het railvervoer. Het gaat om vervoerconcepten waarbij materieel wordt ingezet dat lichter van gewicht is dan de bestaande trein. Op en rondom het gehele landelijke spoornet worden tot 2007 stappen gezet voor introductie van lightrail. Hiermee kan intensivering van regionaal en stadsgewestelijk vervoer per trein plaatsvinden. Onderstaand worden enkele stappen beschreven, die op dit moment worden gezet.

1. De NS heeft onlangs nieuw stoptreinmaterieel besteld, dat wordt aangeduid als Nieuw Stadsgewestelijk Materieel (NSGM) of light train. Bij de bestelling is met het oog op de introductie van lightrail uitgegaan van materieel met metroachtige karakteristieken. Door brede deuren, sterke remvertraging en een groot acceleratievermogen zijn de halteringstijden kort en is het beslag op de baanvakcapaciteit minder groot dan dat van het huidige stoptreinmaterieel.
2. Regionale overheden kunnen na overname van de concessie-bevoegdheid voor contractsectordiensten voorwaarden voorschrijven om de treindiensten te rijden met lightrail materieel. Het voornemen is om de regionale treindiensten die vallen onder de contractsector vóór 2007 te decentraliseren naar de decentrale overheid.
3. Verkeer en Waterstaat heeft een kenniscentrum lightrail ter advisering van decentrale overheden opgericht en bij het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) ondergebracht.
4. De taakorganisaties RIB, Railned en Verkeersleiding hebben samen met alle railvervoerders in Nederland het Business Team Lightrail opgericht om de mogelijkheden en onmogelijkheden van lightrail in de Nederlandse situatie te onderzoeken.

2.1.14. Goederenvervoer

In principe vindt over alle Nederlandse spoorweginfrastructuur goederenvervoer plaats, zodat investeringen in het spoorwegnet altijd mede ten gunste van het goederenvervoer zijn. Sommige spoorroutes zijn echter voor het goederenvervoer van strategisch belang, namelijk de primaire routes (de hoofdtransportassen Rotterdam/Amsterdam – Duitsland, en Rotterdam – België) en de secundaire routes (routes die belangrijke regionale centra aansluiten op de primaire routes).

Betuweroute (onderdeel primaire route)

De aanleg is over de gehele 160 km lengte in volle gang. Het eerste gedeelte, de gemoderniseerde Havenspoorlijn, zal in de loop van 2003 in gebruik genomen worden (nog zonder elektrificatie). Voor het overige wordt verwezen naar de Voortgangsrapportages over de Betuweroute die elk halfjaar aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Verbinding Roosendaal – Antwerpen (VERA, onderdeel primaire route)
In maart 2002 is besloten om een 8 km lange nieuwe goederenspoorlijn aan te leggen tussen Bergen-op-Zoom en de Antwerpse Havenspoorlijn (lijn 11). Dit is een onderdeel van de primaire spoorroute Rotterdam – België. Eind 2003 zal het Tracébesluit voor deze spoorlijn vastgesteld worden, waarna de aanleg kan starten.

Rotterdam – België (primaire route)

In 2002 wordt een lange termijn verkenning uitgevoerd naar het zogenaamde «Eindbeeld voor de spoorverbinding Rotterdam – België (RoBel)». In 2002/2003 worden besluiten genomen over het nagestreefde eindbeeld op deze primaire route, en over het ontwikkeltraject daarheen. De hierboven genoemde nieuwe spoorlijn Bergen-op-Zoom – Antwerpen maakt daarvan onderdeel uit.

Sloelijn (onderdeel secundaire route)

In april 2002 is besloten om de bestaande Sloelijn (de Havenspoorlijn van Vlissingen) te moderniseren en grotere capaciteit te geven: over 4 km lengte wordt de bestaande Havenspoorlijn verdubbeld en geëlektrificeerd en aansluitend wordt een 2,5 km lange nieuwe geëlektrificeerde spoorverbinding aangelegd naar de spoorlijn Vlissingen – Bergen-op-Zoom. Voorjaar 2003 zal het Tracébesluit voor deze spoorlijn vastgesteld worden, waarna de aanleg kan starten.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte (onderdeel secundaire route)

De verkenningfase van de in de Rotterdamse haven aan te leggen Stamlijn Noordwesthoek is afgerond. Het project is in de planstudie terecht gekomen en zal nog dit jaar overgaan naar de realisatiefase. Omdat de nieuwe chemieterminal volgens planning al begin 2003 operationeel zal zijn, is het van groot belang dat deze vanaf dat tijdstip op het spoorwegnet is aangesloten. Samen met de Euromaxterminal, die in 2004 operationeel wordt, is hiermee sprake van een groot potentieel voor het goederenvervoer.

Aslastenprogramma (zowel primaire als secundaire routes)

Het aslastenprogramma wordt in 2003 voortgezet. Het strekt ertoe dat huidige snelheidsbeperkingen (in verband met lokaal beperkte draagkracht van de spoorbaan en met name van kunstwerken) in bestaande spoorwegen komen te vervallen. Dat leidt tot grotere capaciteit van de spoorinfrastructuur, ten gunste van zowel reizigers- als goederentreinen.

2.1.15. Veiligheid

Interne veiligheid

De veiligheidsdoelstellingen voor het spoorvervoer zijn verwoord in de *Kadernota Railveiligheid*. Hierin zijn de doelstellingen tot 2010 vastgelegd. De maatregelen die voor de komende jaren op de agenda staan komen hieruit voort.

Voor de uitvoering van de beleidsplannen voor overwegen heeft Railinfrabeheer het programma Verbetering Veiligheid op Overwegen opgesteld. In 2001 is een extra budget (€113 miljoen) vrijgemaakt voor het Extra Investeringsbudget Overwegen (EIO). Een aantal maatregelen wordt hiermee versneld uitgevoerd. Eén van de belangrijke maatregelen is de vervanging van alle AKI's (automatische knipperlichtinstallaties) door AHOB's (Automatische Halve Overwegbomen) dat vier jaar eerder voltooid zal zijn dan gepland. In 2003 zullen 100 tot 120 AKI's vervangen

worden. Door de inzet van het Extra Investeringsbudget Overwegen en de hiermee mogelijke gemaakte extra prioritering van de risicoreducerende maatregelen, kan het veiligheidsniveau sneller verbeterd worden.

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten zijn verder in ontwikkeling:

- een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen. Een concept is gereed. Toepassing van dit concept gebeurt op een aantal lopende lightrailprojecten. Deze acties zullen in 2002 leiden tot een (beperkte) aanpassing van het concept dat vervolgens definitief kan worden vastgesteld. In het verlengde hiervan worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;
- het verbeteren van de inbreng van veiligheid in de besluitvorming voor ondergronds railverkeer;
- de oplevering in 2003 van een kaderwet Tunnelveiligheid, zoals het interdepartementale project Tunnelveiligheid beoogt.

Externe veiligheid

Een deel van het goederenvervoer over het spoor betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS). Specifieke infrastructurele maatregelen ter verdere verhoging van de veiligheid van dit VGS zijn niet voorhanden. In verband met de risico's die dat vervoer voor de omgeving kan hebben, kan er echter reden zijn om bepaalde activiteiten (bijvoorbeeld wonen) in de nabije omgeving van spoorinfrastructuur te weren. Om te voorkómen dat langs álle Nederlandse spoorlijnen rekening moet worden gehouden met dergelijke effecten wordt gewerkt aan een Reguleringssysteem van het VGS over spoor, zodat per spoorlijn eenduidig kan worden vastgesteld met welke omgevingseffecten al dan niet rekening moet worden gehouden. Hiermee wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen op een beperkt aantal assen geconcentreerd.

Vaarwegen

2.1.16. Bereikbaarheid over water

Met de beschikbare capaciteit van het vaarwegennet en de vloot kan de binnenvaart een aanzienlijk deel van de toekomstige groei van het goederenvervoer op een schone en veilige wijze afwikkelen. Voorwaarde is dat vervoer over water concurrerend is met wegvervoer. Naast het overheidsstreven naar eerlijke concurrentievoorwaarden («level playing field») doen zich in de binnenvaart drie belangrijke, door de overheid ondersteunde, ontwikkelingen voor die daarop inspringen:

1. schaalvergroting door vervoer met grotere schepen met grotere diepgang, breedte en/of grotere hoogte door meer lagen containers. Dit maakt kostenefficiënter (goedkoper) vervoer mogelijk en hiervoor is een grofmazig (hoofd)vaarwegennet nodig;
2. de ontwikkeling van kleine schepen die binnenlandse distributie kunnen verzorgen. Dit vergroot de markt/achterland voor de binnenvaart en hiervoor is een fijnmazig (regionaal) vaarwegennet nodig;
3. de groei van het aantal vaarwegaansluitingen, (inland)terminals en intermodaal vervoer.

In eerste instantie wordt gestreefd naar een betere benutting van de aanwezige capaciteit van het vaarwegennet. Zelden is sprake van de aanleg van geheel nieuwe infrastructuur; het betreft vooral verruiming van bestaande infrastructuur. Dit is nodig omdat door schaalvergroting in

de binnenvaart bruggen te laag zijn, de diepgang van vaarwegen onvoldoende is voor een optimale belading en sluizen minder optimaal gevuld kunnen worden met te lange wachttijden tot gevolg.

Ondanks de schaalvergroting neemt de drukte op de vaarwegen toe zodat het van belang is ook de veiligheid en doorstroming te waarborgen. Hiervoor is goed verkeersmanagement nodig. Ook dienen er voldoende ligplaatsen te zijn en is het van belang dat de radardekking op binnenwateren adequaat is. In het hoofdvaarwegennet worden in dit kader de volgende kwaliteitsniveaus onderscheiden:

- hoofdtransportas (hoofdvaarweg die zeehavens met internationale achterland verbindt): geschikt voor klasse Vlb-schepen en tenminste vierlaagscontainervaart;
- doorgaande nationale hoofdvaarweg: geschikt voor klasse V-schepen en ten hoogste vierlaagscontainervaart;
- overige hoofdvaarweg: geschikt voor klasse IV-schepen en ten hoogste drielaagscontainervaart;
- bediening kunstwerken doorgaande hoofdvaarwegen: 24 uur per dag;
- wachttijden sluizen hoofdvaarwegen: maximaal 30 minuten.

2.1.17. Maatregelen in 2003 gericht op de kwaliteit van verbindingen

Betere benutting door verkeersmanagement

Verkeersmanagement kan bijdragen aan de oplossing van capaciteitsknelpunten door een betere informatie-uitwisseling (bijvoorbeeld bij de Beatrixsluizen en sluis Eefde). Ook kan hiermee een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de betrouwbaarheid en bereikbaarheid (bijvoorbeeld door 24-uurs bediening). Via de verdere ontwikkeling van Rivier Informatie Services (RIS) wordt hieraan gewerkt. In 2003 zal de planstudie naar RIS worden uitgevoerd.

Verbetering vaarwegen

In 2003 worden de volgende realisatieprojecten opgeleverd: verruiming vaarweg Lemmer – Delfzijl (realisatiedeel), 2e Krabbersgat sluis (naviduct), verdieping vaarroute Ketelmeer, aquaduct Veluwemeer (Hardersluis), realisatiedeel Toekomstvisie Waal en fase 1 (voorhavens en wachtplaatsen) Modernisering Maasroute.

Voorts is dan een deel van de verdere verruiming vaarweg Lemmer Delfzijl gestart, is het ontwerp tracébesluit van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch gereed en heeft de minister over de aanleg van de 3e kolk Prinses Beatrixsluis/verbreding Lekkanaal een standpunt bepaald.

2.1.18. Beheer en onderhoud Vaarwegen en Waterkeren

Beheer en onderhoud heeft ook in de natte sector (net als bij de rijkswegen) een hoge prioriteit. Voor de waterwegen ligt het accent op de functies transport en afvoer van water. De onderhoudsprojecten worden in meerjarig perspectief gepland, waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke versnellingen indien de kasruimte dat toelaat.

Op termijn is een groei van het budget voorzien via de extrapolatieafspraken die voor het Infrastructuurfonds gelden. Deze noodzaak tot groei is met de uitkomsten van een in 2000 en 2001 uitgevoerde audit nogmaals bevestigd.

Waterkeren en beheren

2.1.19. Nederland deltaland

In Nederland als deltagebied zijn veiligheid tegen overstromen (waterkeren) en het kwantitatieve en kwalitatieve beheer van de watersystemen cruciaal. Bij veiligheid tegen overstromen gaat het zowel om de aanvallen vanuit zee als om hoge rivierafvoeren. Klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling maken nieuwe maatregelen noodzakelijk. Naast beheer en onderhoud (zie 5.3.) gaat het ook om nieuwe investeringen.

Middels het Infrastructuurfonds worden de verkenningen, planstudies en realisaties van deze investeringsprojecten gefinancierd. De beleidsmatige inkadering is opgenomen in de beleidsagenda bij de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII). De investeringsprojecten zijn dit jaar voor het eerst ook opgenomen en toegelicht in het MIT-Projectenboek.

2.1.20. Veiligheid water

In het kader van veiligheid water wordt in 2003 de verhoging van de dijken langs het IJsselmeer van de Noord-Oostpolder en Flevoland afgerond. Gelijktijdig hiermee worden waar nodig de steenbekledingen verzaagd. De dijkverbeteringen langs het Markermeer worden voortgezet. Ook wordt verder gegaan met de bescherming tegen hoge rivierafvoeren van de Maas in Limburg en herstel van steenbekledingen in Zeeland. In 2003 wordt het project (Doorlatend maken) Spoorbrug Oosterbeek, waarvoor door de EU subsidie wordt verleend, nagenoeg afgerond. Hiermee zijn alle projecten met EU subsidie die bijdragen aan het verlagen van hoogwaterstanden op de grote rivieren (het Inter-regionaal Rijn Maas programma) gereed.

Omdat naar verwachting de rivierafvoeren in de toekomst zullen toenemen wordt een studie uitgevoerd naar verdergaande maatregelen tegen overstroming. De eerste optie hierbij is het bieden van meer ruimte aan de rivier door winterbedverlaging en achterwaartse dijkverleggingen. Voor dit «*Ruimte voor de Rivier*» project is een planologische kernbeslissing in voorbereiding. Voor onderzoek naar de benodigde maatregelen voor bescherming tegen de zee, worden onderzoeken naar «zwakke schakels» opgestart.

2.1.21. Waterbeheren

Onder deze titel vallen projecten die tot doel hebben de watersystemen gezond te maken en de waterpeilen te beheersen. In 2003 zal worden gestart met de aanleg van nieuwe verwerkingsterreinen en depots voor vervuilde baggerspecie. Het saneren van vervuilde waterbodems zal daar aansluitend worden voortgezet. Het is beleid om de vervuilde specie zoveel mogelijk te reinigen en te hergebruiken. Om dit reinigen te stimuleren is een «*Tijdelijke stimuleringsregeling verwerking baggerspecie*» in het leven geroepen.

Via herstel- en inrichtingsprojecten worden de nadelige gevolgen van infrastructurele werken uit het verleden zo goed mogelijk gecompenseerd. Voorbeelden hiervan zijn vispassages bij de stuwen in de Rijn en in de Maas, het doorlaatmiddel Veerse Meer (teneinde het Veerse meer brak te maken) en natuurprojecten in het IJsselmeergebied.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2002.

Uitgaven (x € 1000)						
	2002	2003	2004	2005	2006	Artnr.
Stand ontwerpbegroting 2002	5 990 891	6 269 275	5 513 233	5 322 854	5 327 864	
1e suppl. Wet 2002	447 122	43 556	41 160	30 372	23 898	
I Belangrijkste beleidsmatige mutaties						
1 Rijkswegen: Actualisatie van het programma	42 360	- 132 588	- 77 296	- 72 497	- 118 422	IF 01.01
2 Rijkswegen: ITM Tunnel	2000	9 300	9 300			IF 01.01
3 Railwegen: Intensivering Onderhoud		67 955			6 683	IF 01.02
4 Railwegen: Inpassing Spoorprogramma	- 1 000	- 40 000	- 60 000	75 000	5 473	IF 01.02
5 Railwegen: Investerings t.b.v. vergunningen				10 000	10 000	IF 01.02
6 Reg/lok infra: SWAB/GDU		60 000				IF 01.03
7 Reg/lok infra: Versnelling overgangsrecht		15 901	44 933	52 070	34 052	IF 01.03
8 HSL: Oplossing spanning		6 000	70 000	15 000		IF 03.03
9 HSL: Infraprovider					58 000	IF 03.03
10 HSL: Vervoersopbrengsten					15 000	IF 03.03
11 Betaald Rijden: Kasschuif generaal beeld		- 40 000	- 10 000			IF 03.05
II Mutaties Strategisch Akkoord						
12 Railwegen: Overboeking van IF 04.07		43.006	52 001	111 001	9 527	IF 01.02
13 Reg/lok infra: Duurzaam Veilig			20 000	20 000	20 000	IF 01.03
14 Betaald Rijden: Strategisch Akkoord afbouw KMH		- 43 006	- 52001	- 111 001	- 59 527	IF 03.05
III Overige mutaties	134 565	- 515	- 36.337	40 093	- 45 611	
Stand ontwerpbegroting 2003	6 615 938	6 258 884	5 514 993	5 492 892	5 286 937	

- ad 1 Kasschuif met betrekking tot actualisatie van het programma, alsmede het ontwikkelen van een PPS constructie voor de A59.
- ad 2 Deze mutatie hangt samen met de bijdrage van de gemeente Den Haag voor het project Noordelijke Randweg Den Haag (ITM-tunnel en een fietsbrug). Deze bijdrage is eveneens onder de ontvangsten Rijkswegen opgenomen.
- ad 3 Dit betreft de noodzakelijke extra middelen ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden aan het spoor.
- ad 4 Dit betreft een mutatie welke het gevolg is van gewijzigde programmering op het Infrastructuurfonds.
- ad 5 Dit betreft de middelen voor emplacementen, noodzakelijk voor het verrichten van de vereiste investeringen met name op het gebied van geluidsmaatregelen.

- ad 6 De SWAB-impuls voor de GDU voor de periode 1998–2003 zal met 1 jaar verlengd worden.
- ad 7 Ten behoeve van de versnellingsbehoefte overgangsrecht (GDU) worden middels een kasschuif tijdelijk extra middelen gereserveerd. De budgetten over de jaren t/m 2010 blijven hiermee gelijk.
- ad 8 Deze mutatie is het gevolg van een verschil tussen de oorspronkelijke projectraming en het benodigde project-budget. Compensatie komt uit IF artikel 01.02.
- ad 9 Deze mutatie betreft de kosten van de Infraprovider vermindert met de vervoersopbrengsten. De middelen zijn afkomstig van het IF artikel 01.02.
- ad 10 Dit betreft een desaldering van de geraamde vervoersopbrengsten in het jaar 2006 van de HSL-zuid.
- ad 11 Deze mutatie betreft een kasschuif ten behoeve van het generale beeld.
- ad 12 Dit betreft de overboeking van IF 04.07 vanwege de vrijval als gevolg van de afbouw van activiteiten bij het project Kilometerheffing. De middelen wordt toegevoegd aan het spoorprogramma in verband met afdekking van de risico's spoorprojecten.
- ad 13 Deze mutatie betreft een intensivering van het programma Duurzaam Veilig.
- ad 14 Dit betreft de overboeking als gevolg van de afbouw van activiteiten in het kader van het project Kilometerheffing.

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de ontvangsten aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2002.

Ontvangsten (x € 1000)						
	2002	2003	2004	2005	2006	Artnr.
Stand ontwerpbegroting 2002	5 937 425	6 250 905	5 411 769	5 311 691	5 327 865	
1e suppl. Wet 2002	433 946	31 162	27 195	27 195	23 898	
I Belangrijkste beleidsmatige mutaties						
1 Rijkswegen: Correctie VROM Leidsche Rijn	- 6 800	- 20 400	- 29 500			IF 01.01
2 Rijkswegen: ITM Tunnel	2000	9 300	9 300			IF 01.01
3 Waterbeheer en vaarwegen: Westerschelde		9 000	9 000	7 000		IF 02.02
4 HSL: Desaldering					15 000	IF 03.03
II Overige mutaties	19 723	21 153	33 800	73 668	14 174	
Stand ontwerpbegroting 2003	6 386 294	6 301 120	5 461 564	5 412 554	5 380 937	

- ad 1 Het betreft een technische correctie op de begroting 2001, waarbij een VROM-bijdrage als ontvangst wordt gecorrigeerd.
- ad 2 Het betreft een ontvangst van de gemeente Den Haag voor het project Noordelijke Randweg Den Haag (fietsbrug).
- ad 3 Deze nieuwe mutatie betreft een bijdrage van het Vlaams Gewest in de verdieping van de Westerschelde.
- ad 4 Het betreft de desaldering van de vervoersopbrengsten HSL-Zuid.

Afkortingenlijst

A.

ALV	=	Achterlandverbindingen
AHN	=	Actuele hoogtebestand Nederland
ATT	=	Aansturing en toekomst taakorganisatie

B.

BB21	=	Beheer en beveiliging 21e eeuw
BER	=	Beleidseffectrapportage
BLS	=	Besluit locatieverbonden subsidies
B&O	=	Beheer en onderhoud
BPM	=	Belasting personen motorrijtuigen
BPN	=	Beheerplan nat
BPRW	=	Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	=	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BR	=	Betuweroute

C.

CIW	=	Commissie integraal waterbeheer
COV	=	Centraal overleg vaarwegen

D.

DBFM	=	Design, build, finance & maintain
DBM	=	Design, build & maintain
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	=	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 Rijkswaterstaat

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	= Ministerie van Landbouw natuurbeheer en visserij
M.	
MD	= Meetkundige dienst
MER	= Milieueffectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	= Motorrijtuigenbelasting
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N.	
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.	
OEI	= Onderzoeksprogramma economische effecten infrastructuur
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerptractébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Onderliggend 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	= Railinfrabeheer B.V.
RO	= Ruimtelijke ordening
ROA	= Regionaal orgaan Amsterdam
RR	= Rekeningrijden
RSC	= Railservicecentre
RVI	= Rijksverkeersinspectie
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SOIT	= Subsidieregeling openbare inland terminals
SN	= Startnotitie
SNIP	= Spelregels 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 spoor-aansluitingen
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTP	= Tweede tactisch pakket
U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijks-wateren
UvW	= Unie van waterschappen
V.	
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht
W.	
WIM-VID	= Weigh in motion met videosysteem
WST	= Westerscheldetunnel
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	= World trade centre
Z.	
ZOAB	= Zeer open asfaltbeton

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 2002.

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

01.01 Rijkswegen

a. Relatie producten en beleid

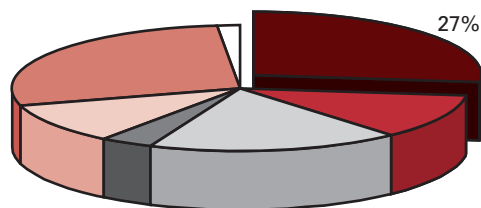
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2003 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

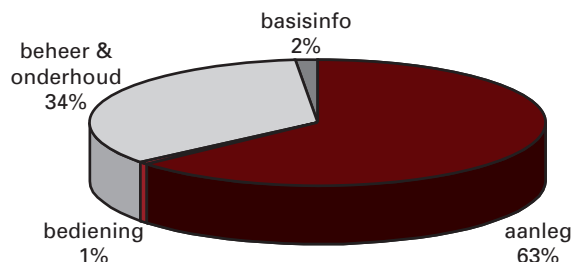
In het projectenboek 2003 is per project beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuur worden het aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2003 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen weergegeven.

Aandeel Rijkswegen in totaal infrastructuurfonds 2003



Uitgavencategorieën Rijkswegen



b. Het actuele programma

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

Wijzigingen verkenningentabel

RW 27 Breda-Utrecht

Omdat door de toename van de automobiliteit op het traject A27 Breda-Utrecht op verschillende weggedeelten afwikkelingsproblemen zijn ontstaan, is een verkenning voor dit traject gestart.

RW 57 in Voorne-Putten

De Stadsregio Rotterdam is een verkenning gestart naar de N57 in Voorne-Putten, omdat de verkeersveiligheid op deze weg onvoldoende is.

Wijzigingen planstudietabel

RW 1/6/9 CRAAG benutting/Badhoevedorp-Velsen benutting

Dit project is versoerd, met name ter dekking van de kostenstijging van RW5 Verlengde Westrandweg.

RW 7 benutting Zaanstad-Purmerend

Dit betreft een nieuwe planstudie voor een benuttingsproject.

RW 4 Burgerveen-Leiden:

Het budget is gestegen als gevolg van de ondertekening van het W4-plan. Hiermee wordt een verlenging van de verdiepte ligging van de A4 bij Leiderdorp mogelijk gemaakt. De meerkosten van dit project worden door de deelnemende partijen gedeeld. De uitvoeringsperiode van dit project loopt door tot 2011.

RW 2 Oudenrijn-Deil

De oplevering wordt met een jaar vertraagd ten behoeve van eerdere uitvoering van de A2 Holendrecht-Oudenrijn (CAU).

RW 12 benutting Den Haag-Gouda

Dit project heette tot vorig jaar A12 Den Haag (benutting) en omvat onder andere de reservering voor de mogelijke aanleg van het Trekvliettracé (nog in verkenning) en een spits- of plusstrook waarvoor een nieuwe planstudie noodzakelijk is. De procedures zullen niet voor 2005 rond zijn, de oplevering van het project schuift daarom met een jaar door naar 2008.

RW 11 Leiden-Alphen

Om de wettelijk vereiste besluitvorming voor de N11 Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn adequaat te doorlopen zal een nieuwe planstudie worden gestart.

RW 15 Benelux-Vaanplein

Door combinatie van een deel van dit project met de aanleg van de Havenspoorlijn/Betuweroute wordt een besparing gerealiseerd.

Rw 35 Zwolle- Almelo, incl. Omlegging Ommen (Rw 34)

De aansluiting bij Wierden wordt geheel ongelijkvloers uitgevoerd. De tunnel bij de traverse Nijverdalen wordt niet alleen voor de weg, maar ook voor het spoor aangelegd.

Door de toegenomen complexiteit wordt de uitvoeringsperiode verlengd tot 2013. Het ijkpunt is verhoogd, door de regio wordt €10 mln ingebracht.

RW 73 Venlo-Maasbracht c.a. (inclusief RW74 en 2 provinciale werken)

Een deel van het werk zal door de provincie worden uitgevoerd waardoor het taakstellend budget met € 4 mln kan worden verlaagd. Daarnaast dient het budget te worden verhoogd met € 36 mln als gevolg van de eisen die op grond van de Natuurbeschermingswet zijn gesteld. Per saldo een stijging van € 32 mln. Van de meerkosten wordt € 21 mln gedekt uit het budget ontsnippering. De dan nog ontbrekende € 11 mln wordt gevonden door een aanpassing van de planning van RW 4 Burgerveen-Leiden.

RW 9 Koedijk-De Stolpen

Er is een convenant afgesloten met de regio. Een onderdeel daarvan is een hogere regiobijdrage.

Rw 12 Utrecht-Duitse grens (benutting)

Bij de te doorlopen procedures is vertraging opgetreden doordat meer onderzoek en overleg nodig is voor een goede en gedragen definitieve keuze. Hierdoor wijzigt de opleverdatum in 2006.

Rw 59 Rosmalen-Geffen

In overleg tussen de ministers van VenW en Financiën zijn afspraken gemaakt over een beschikbaarheidsvergoeding voor een PPS-contract waarbij de provincie gedurende de periode 2003–2020 jaarlijks € 12,5 mln zal ontvangen. De provincie zal binnenkort formeel reageren op het rijksbod.

RW 1/RW 6 Brug bij Muiden

Het project maakt onderdeel uit van het categorie 1 project CRAAG (A1,A6,A9). De procedures voor de CRAAG zijn naar verwachting rond in 2004, de opleverdatum is gewijzigd in 2006. De procedure voor de brug Muiden is daarmee gelijkgeschakeld.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven verantwoord die noodzakelijk zijn voor:

- de uitvoering van nieuwbouw- en benuttingsprojecten;
- 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;
- 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 te leveren aan een betere doorstroming van het verkeer, een hogere betrouwbaarheid van het wegennet en een grotere verkeersveiligheid.

De volgende veronderstellingen gelden.

- Ten aanzien van de aanlegprogramma's worden de besluitvormingsmomenten van het MIT spelregelkader gevolgd. Dat betekent (ondermeer) dat projecten pas in de realisatietabel worden opgenomen als alle procedures, in ieder geval voor het in uitvoering komen van het eerste projectgedeelte, 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% 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.

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 bovenge-

noemde 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 2002 en 2003								
wegnr	Wegvak	jaar	Maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	Toelichting (voor meer informatie, zie MIT-projectenboek)	PU in M€
9	Heiloo – Alkmaar	2002	September				reconstructie Kooimeerplein	32
44	Aanpassing traject Wassenaar	2002	Juni	1,9			aanleg parallelwe- gen	15
4	2e Beneluxtunnel met toeleidende wegen	2002	Mei	6,3			verbreding naar asw 2x2 + 2x2 + betaal- strook incl. 2e tunnel ism metro en fietsverbinding	358
20	Giessenplein	2002	Juni				reconstructie aansluiting	30
5	Verlengde Westrandweg	2003	September	6	4	2	aanleg asw 2x2	339
50	Eindhoven-Oss	2003	December		4	2	aanleg asw 2x2	365

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

Openstellingen van deeltrajecten in 2002 en 2003							
wegnr	Wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	Toelichting
50	Kampen-Ramspol, ged. , Flevoweg- Ramspol	2002	December	6,8	2	1	aanleg aw 1x2
33	Appingedam-Spijk	2003	December	12,9	2	1	ombouw tot hoogwaar- dige autoweg
33	Spijk-Eemshaven	2003	December	6,3	2	1	ombouw tot hoogwaar- dige autoweg

Het projectenoverzicht in de begroting 2002 van het Infrastructuurfonds is de basis voor het nieuwbouwprogramma. De projecten van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) maken deel uit van dit programma. 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 2003 de uitvoering van de volgende projecten.

RW 773, Omleiding Haelen.

Dit projectonderdeel is niet apart in het uitvoeringsprogramma opgenomen, maar is een projectonderdeel van RW 73 Venlo – Maasbracht.

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.

De ombouw van RW 16 Moerdijk – Galder is niet apart in het uitvoeringsprogramma vermeld. De uitvoering van dit project geschiedt gecombineerd met de aanleg van de HSL ter plaatse en de financiën zijn opgenomen in het programma van de HSL-zuid.

In het 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 ca 20% van de totale productuitgaven.

Toelichting op mutaties in taakstellende budgetten en planningen

De volgende mutaties, voorzover deze financieel groter zijn dan 10% van het projectbudget of € 10 mln dan wel meer dan een jaar afwijken ten opzichte van de eerder afgesproken oplevering, hebben ten opzichte van de begroting 2002 plaatsgevonden.

RW2 Holendrecht-Oudenrijn

Er is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de realisatie van een variant met overkapte parallelbanen ter plaatse van de inpassing van de A2 in de Vinexlokatie Leidsche Rijn. De meerkosten bedragen € 197 mln waarvan het rijk € 150 mln financiert en de overige € 47 mln ten laste komt van derden. Van deze ontvangsten resteert vanaf 2003 nog een te ontvangen bedrag van ca. € 38 mln. De oplevering van het totale project verschuift met één jaar naar 2011.

RW 5 Verlengde Westrandweg

Het budget is met € 43 mln verhoogd als gevolg van de uitkomst van de aanbesteding welke aanzienlijk hoger uit viel. Hiervan wordt € 6 mln gedekt uit een hogere bijdrage van de Luchthaven Schiphol. Voor het resterende bedrag is een oplossing gevonden door versobering van het project RW 1/6/9 CRAAG benutting/ B'dorp-Velsen benutting (€ 37 mln).

RW 9 Heiloo – Alkmaar

Het budget is met € 9 mln verhoogd ten behoeve van werk voor derden. Deze meerkosten worden volledig gedekt door bijdragen van de betreffende gemeenten en de provincie Noord-Holland.

RW 14 Noordelijke Randweg Haagse Regio

Het budget is met € 22 mln verhoogd om de kosten op te vangen die verbonden zijn aan de hogere eisen met betrekking tot de uitrusting van de Sijtwende tunnel, alsmede de kosten van de aanleg van een fietsbrug. Voor dit laatste wordt € 2 mln ontvangen. Voorts is sprake van meerkosten (€ 31 mln) voor het realiseren van de te boren Hubertustunnel volgens de zgn. ITM-techniek. Met de gemeente Den Haag zijn over de financiering van deze meerkosten afspraken gemaakt. De gemeente financiert ca € 18,6 mln en het rijk draagt de resterende meerkosten ad € 13 mln.

RW 30 Postweg – RW 12 (Omlegging Ede)

Het taakstellend budget is verhoogd met € 24 mln. Belangrijke oorzaken van deze stijging betreffen de zandprijs, een bovengemiddelde prijsstijging en een aanmerkelijk hogere uitkomst van de aanbesteding van het werk. Deze hogere kosten worden deels gecompenseerd door een kostenverlaging van het project RW 50 Kampen – Ramspol – Emmeloord (zie aldaar).

RW 50 Kampen – Ramspol – Emmeloord.

Door meevallende aanbesteding van het project zullen de kosten ca € 12 mln lager uitvallen.

RW 50 Kampen-Ramspol, terugbetaling voorfinanciering.

Door temporisering van de uitvoering bleek minder (ca. € 13 mln) voorfinanciering door derden nodig dan voorzien. Het project wordt overigens conform planning in 2002 opgeleverd.

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 plus- en 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 beperkt 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 maatregelenniveau 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	2001	2002	2003
– Verkeerssignalering (incl monitoring)	km	0	0	0
– Toeritdoseerinstallaties	aantal	1	10	17
– Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	24	16	4
– Monitoring	km	101	529	264
– Verkeersmanagementcentrales	aantal	1	0	0
– Inhaalverbod vrachtverkeer	km	29	979	0
– Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	0	5	10
– Doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen)	aantal	3	3	2
– Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	5	0	0

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 en het exploiteren van de openbare verlichting langs Rijkswegen.

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

uitvoeren van levensduur-verlengend onderhoud, het vervangen van de verharding, de vervanging van verkeersbeheersingssystemen, het aanleggen van een ecoduct over een bestaande Rijksweg en 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	2001	2002	2003
– rijbaanlengte (in km)	5 732	5 780	5 800
– zwart onderhoud (in km ²)	80	82	82
– groen onderhoud (in km ²)	170	172	172

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 het 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			
Systeemsoort	Eenheid	2002	2003
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	981	981
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssigna- ring)	km	924	1 188
Verkeerscentrales	aantal	7	7
DRIP's	aantal	95	99
Toeritdoseringen	aantal	44	61
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	11	21
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	38	40
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	39	39

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 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 zowel binnen als buiten Rijkswaterstaat. 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. In het kader van de opschoning van het programma Beleidsvoorbereiding en -evaluatie Verkeer en Vervoer (artikel 22.01.02) wordt het beheer, onderhoud en de ontwikkeling van het Nieuw Regionaal Model (NRM) met het bijbehorende budget van artikel 22 verplaatst naar dit artikel-onderdeel.

De volgende categorieën worden onderscheiden.

Basisbestanden

- **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 op het land en op het water levert gegevens over verkeersongevallen in combinatie met andere gegevens als intensiteiten, handhaving snelheden, (vaar)wegenmerken en capaciteiten van (vaar)wegen. Op basis van deze gegevens wordt inzicht verschaft in onder meer «black spots».
- **Verkeer en bereikbaarheid.**
Het betreft hier de gegevens met betrekking tot file en filekosten, rijnsnelheden en benutting van Rijkswegen. Het betreft eveneens gegevens met betrekking tot de Nederlandse en Europese binnenvaart-

schepen, alsmede de intensiteiten op de Nederlandse vaarwegen. Eén en ander voor zowel de beroeps- als de recreatievaart.

- 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.

Basisinstrumenten

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

Ontsluitingen

Het betreft hier de beschikbaarstelling van de basisinformatie via rapportages, CD-ROMs, Internet en Intranet applicaties

Dienstverlening

Het betreft de advisering en beschikbaarstelling van informatie via de servicedesk Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Vorbereiding, coördinatie en informatiebeleid

Het betreft strategieontwikkeling, basisinformatie, innovatie- en onderzoeksprojecten en ad hoc informatieopdrachten ten behoeve van beleidsontwikkeling.

Op dit artikel wordt 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 € 1,6 mln en € 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;
- bijdragen van derden (provincie, waterschappen) in de kosten van ontwikkeling Actueel Hoogtebestand Nederland;
- ontvangsten voor de levering van verkeersveiligheidsgegevens aan (semi)overheidsinstanties.

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x € 1000)					
	2003	2004	2005	2006	2007
rw31 Leeuwarden-Drachten	10 891	2 723			
rw30 Postweg	4 538	4 538			
rw2 Holendrecht-Oudenrijn	15 882	22 689			
rw14 Wassenaar-Leidschendam	9 300	9 300			
rw15 reconstructie aansluitingen oost	953	1 044	1 815		
Diverse ontvangsten	363				
Totaal ontvangsten Aanleg	41 927	40 294	1 815	20 071	
Totaal ontvangsten Benutting	2 382	2 315			
Totaal ontvangsten Onderhoud	21 639	22 638	21 151	21 500	
Totaal ontvangsten IF 01.01	65 948	65 247	22 966	41 571	

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
01.01 Rijkswegen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	1 894 552	1 250 849	1 667 374	1 526 787	1 893 284	2 132 010
Uitgaven	1 500 483	1 739 993	1 694 537	1 791 963	1 992 047	2 196 810
Productuitgaven	1 042 659	1 270 956	1 224 062	1 301 081	1 492 627	1 692 469
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	712 268	899 632	866 169	885 106	1 032 884	1 245 301
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	330 391	371 324	357 893	415 975	459 743	447 168
Directe uitvoeringsuitgaven	457 824	469 037	470 475	490 882	499 420	504 251
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./planstudie	36 472	31 636	15 141	14 890	9 641	8 904
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	164 000	180 000	197 000	216 000	230 000	239 000
01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding	30 294	30 409	31 241	31 145	30 866	31 250
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	187 648	188 300	188 500	188 800	188 600	185 000
01.01.05 Bediening Rijkswegen	12 797	12 537	12 504	12 689	12 679	12 834
01.01.06 Basisinformatie	26 613	26 155	26 089	27 358	27 634	27 263
Ontvangsten	88 019	65 948	65 248	22 966	41 571	25 689

Voor de noodzakelijke bedragen per project wordt verwezen naar het projectenoverzicht Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen in de verdiepingsbijlage.

d. Budgetflexibiliteit

Voor de aanlegprojecten zijn, in het kader van de regio-overleggen en Langman-akkoord, afspraken gemaakt. Daarmee is het aanlegprogramma vrijwel bestuurlijk volledig vastgelegd tot en met 2010. 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.

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01.01 Rijkswegen		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		1 739 993		1 694 537		1 791 963		1 992 047		2 196 720
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven		469 037		470 475		490 882		499 420		504 251
3. Dus productuitgaven		1 270 956		1 224 062		1 301 081		1 492 627		1 692 469
4. Waarvan juridisch verplicht	60%	767 972	54%	661 589	59%	763 405	46%	681 004	40%	676 988
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	39%	501 665	46%	560 522	41%	537 288	54%	811 170	60%	1 015 481
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%	1 319	0%	1 951	0%	388	0%	453	0%	0
7. Totaal	100%	1 270 956	100%	1 224 062	100%	1 301 081	100%	1 492 627	100%	1 692 469

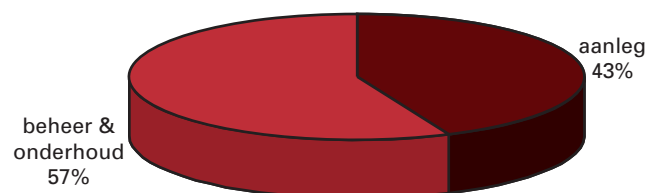
01.02 Railwegen

a. Relatie producten en beleid

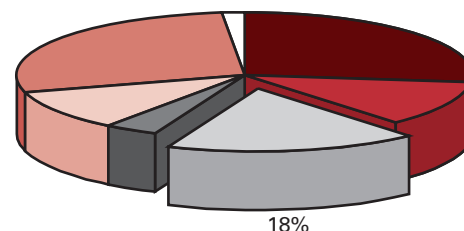
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (onderhoud, benutting en aanleg) zoals beschreven in de begroting 2003 van Verkeer en Waterstaat bij de onderstaande beleidsartikelen:

- artikel 01 Veilig Goederenvervoer;
- artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer;
- artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

Uitgavencategorieën Railwegen



Aandeel Railwegen in totaal infrastructuurfonds 2003



b. Het actuele programma

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%.

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)).

Rotterdam – België (primaire route)

In 2002 wordt een lange termijn verkenning uitgevoerd naar het zogenaamde «Eindbeeld voor de spoorverbinding Rotterdam – België (RoBel)»; in 2002/2003 vindt op basis van deze verkenning besluitvorming plaats ten aanzien van het eindbeeld op deze primaire route alsmede over het te volgen ontwikkeltraject. De nieuwe spoorlijn Bergen-op-Zoom – Antwerpen maakt hier onderdeel van uit.

Spooraansluitingen 2e Maasvlakte

Bij aanleg van de tweede Maasvlakte is het van belang dat de aldaar te ontwikkelen industriële- en overslagactiviteiten ook op het Europese spoorwegnet (via de Betuweroute) kunnen worden aangesloten. Daarom is een verkenning gepland naar de wijze waarop een dergelijke aansluiting het beste kan worden gerealiseerd.

Goederenroute Rotterdam-Noord Nederland

De technische rapportage over de verkenning is afgerond. De conclusie is dat er op deze route ten behoeve van het goederenvervoer een aantal infrastructurele maatregelen moet worden genomen. Het gaat daarbij om de aanleg van wachsporen op diverse locaties en het treffen van maatregelen om de toename van het geluid langs de Flevolijn en de Hanzelijn te reduceren. Vooruitlopend op de formele besluitvorming is het project opgenomen in de planstudietabel.

Goederenroutes Zuid Nederland

De verkenning heeft opgeleverd dat er op het bestaande, conform het MIT aan te passen, spoorwegnet in Zuidoost Nederland tot rond 2015 voldoende capaciteit is om zowel het goederen- als het reizigersvervoer te kunnen verwerken.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte

Omdat hier sprake is van een project met grote urgentie zijn verkenning (functioneel programma van eisen) en planstudie (de ontwerpfase) snel uitgevoerd. Omdat de nieuwe chemie-terminal al begin 2003 operationeel zal zijn is het van groot belang dat deze vanaf dat tijdstip op het spoorwegnet is aangesloten. Samen met de Euromax terminal, die in 2004 operationeel wordt, is hier een potentieel voor het spoortransport. Het project wordt opgenomen in de planstudietabel.

Corridor Haarlemmermeer – Schiphol – Zuidtak – Almere inclusief rail/waterkruising Vecht bij Weesp (o.a. Regionet 2e fase)

De eerste fase van deze lange termijn verkenning in de vorm van een quick-scan is opgeleverd. In het vervolg van de studie wordt een relatie gelegd met de regionale vervoersproblematiek (o.a. CASH), de tracé/MER-studie voor de Zuid-as en het bereikbaarheidsplan voor Almere. De tweede fase van de studie wordt in 2003 afgerond.

Schiedam – Rotterdam en aansluiting Oost-West metro

De studie naar de capaciteitsproblemen tussen Den Haag en Rotterdam worden meegenomen in de planstudie Spoorcorridor Delft en is om die reden als afzonderlijke studie vervallen.

Beter benutten bestaand spoor

Eind 2002 zal onder de titel «Beter benutten bestaand spoor» een integraal investeringspakket ter besluitvorming worden voorgelegd, waarin tevens

een voorstel is opgenomen voor prioritair aan te pakken corridors/knooppunten. Onderdeel hiervan is een financieringsvoorstel en het stellen van hernieuwde prioriteiten binnen het planstudie- en realisatieprogramma spoor -en rijkswegen. Alle verkenningen spoor, die nog niet zijn afgerond/gestart, zijn niet meer opgenomen in het verkenningenprogramma.

Wijzigingen planstudie

Goederenroute Rotterdam-Noord Nederland

Zie tekst bij mutaties in verkenningenprogramma.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte

Zie tekst bij de mutaties in het verkenningenprogramma.

Sloelijn

Gekozen is voor het beste alternatief: realisatie van een nieuw spoor enkele kilometers westelijk van het bestaande. Dit heeft geleid tot een verhoging van het taakstellend budget tot € 32 miljoen. Daarnaast dragen derden financieel bij aan de gekozen oplossing.

Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)

Er wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van het (Ontwerp-)-Tracebesluit.

Hanzelijn

De investering in de Hanzelijn zal, gezien de prioriteit die is gegeven aan de in aanleg zijnde projecten en kleine infrastructuurprojecten, met vijf jaar moeten worden vertraagd.

Het project blijft daarom vooralsnog in het planstudieprogramma.

Fietsenstalling Amsterdam

Dit project is overgebracht naar de realisatiefase.

OV-terminal stationgebied Utrecht

Het project OV-terminal Utrecht is niet langer opgenomen onder het programma regionaal/lokaal (IF 01.03.01). Omdat het overgrote deel van de investering een spoorelement kent en omdat het grootste deel van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur met ingang van 2003 gedecentraliseerd wordt (zie IF. artikel 01.03), is deze overheveling noodzakelijk. Zonder overheveling zouden de voor dit project gereserveerde middelen conform het landelijke verdeelmodel worden gedecentraliseerd.

Regionet

In de quick-scan Regionet is de lange termijn problematiek van de Hoorn-, Zaan- en Haarlemlijn in samenhang gezien. Wat betreft de korte termijn problematiek van Regionet is, op voordracht van de regio, besloten een aantal projecten in de planstudie op te nemen, ten laste van het budget voor Regionet: Watergraafmeer (station en 4-sporigheid), passeergelegenheid Wormerveer, maatregelen Hoornlijn (mede in relatie tot het project Purmerend Overwhere).

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

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

Aslasten cluster II

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

Kleine goederenprojecten

De post Kleine projecten wordt niet meer opgenomen omdat hiervoor geen geschikte projecten voorhanden waren.

PAGE

De uitvoering van het PAGE project is in 2002 van start gegaan. In eerste instantie worden op de emplacementen Venlo en Rotterdam IJsselmonde een aantal maatregelen gerealiseerd om de externe veiligheid te verhogen.

Pilot Fluistertrein

Ten einde in de praktijk na te gaan op welke wijze de geluidsemissie van goederentreinen kan worden beperkt is het project Pilot Fluistertrein opgezet. Dit project is een belangrijke pijler van het bronbeleid geluid en komt als gevolg van het beschikbaar komen van aanvullende middelen van VROM, rechtstreeks vanuit het verkenningenprogramma in het realisatieprogramma.

Hemboog

Bij dit project is sprake van tegenvallende aanbestedingen en meerkosten bij de post kabels en leidingen. De financiële ruimte hiervoor kan gevonden worden uit eerdere kostenmeevallers binnen dit programma.

Arnhem

Het oorspronkelijke project voorzag in 3 deelprojecten: een vrije kruising bij Arnhem West, bouw van een vierde perron en een vrije kruising bij Velperbroek. Na verdere studie bleek deze opzet niet te passen binnen het vastgestelde budget. Daarom is een nieuwe opzet ontwikkeld die functioneel verantwoord is en binnen het voorgestelde budget inpasbaar is. De vrije kruising bij Velperbroek komt hierbij voorlopig te vervallen. Het geraamde budget voor deze kruising wordt ingezet voor de vorenbedoelde nieuwe opzet. Het totale budget is taakstellend.

Kleine stations

Uit het programma Regionaal/Lokaal is met ingang van 2007 € 36 mln (4 keer € 9 mln) toegevoegd aan de post kleine stations. Deze middelen zijn bestemd voor 8 specifiek benoemde voorstadhaltes. In de post kleine stations was ook € 3,5 mln opgenomen voor de toekomstige halte Vathorst. Deze halte ligt aan de as Utrecht – Amersfoort – Nijkerk welke onderdeel uitmaakt van het project Vleuten – Geldermalsen inclusief 1e fase Randstadspoor.

Om die reden zijn de beschikbare middelen voor dit project overgeheveld van het MIT project kleine stations naar het MIT project Vleuten – Geldermalsen inclusief 1e fase Randstadspoor.

Amsterdam CS Transfercapaciteit

Uitbreiding van de transfercapaciteit is noodzakelijk om transferproblemen op te vangen die zullen ontstaan bij de bouw van de NZ-lijn. Het gaat om aanpassingen op Amsterdam CS zoals het aanbrengen van extra (rol)trappen in de Westtunnel alsmede enige aanpassingen aan de toegangen van de Oosttunnel.

Nazorg gereedgekomen lijnen/halten

Onderstaande projecten zijn langer dan 1 jaar geleden in dienst gesteld. De afzonderlijke projecten (Boxtel – Liempde, Groningen – Leer) zijn afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn opgenomen onder de post Nazorg gereedgekomen lijnen/halten.

Integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht

Na versobering is een bedrag van € 3,3 mln aan meerkosten geaccepteerd op het laatste deelproject Amsterdam Zuidoost-Loenen. Daarnaast is sprake van een scope-aanpassing bij de kruising met het Gein i.v.m. de waterhuishouding en de recreatievaart (diepere ligging aquaduct). De meerkosten bedragen € 11 mln, waarvan de helft door LNV, Waterschap, VROM en de gemeente Abcoude wordt betaald.

Nootdorpboog

Dit project wordt vanwege de samenhang met het project Randstadrail en de jaarlijkse actualisatie van het spoorprogramma met 2 jaar vertraagd.

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 is de taakorganisatie Prorail belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur. 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 uitbreidingsinvesteringen waarvoor door RIB in het verleden 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.

Relatie met de gebruiksvergoeding

Op 1 januari 2000 is het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999, houdende regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur, in werking getreden. Hierin is onder meer opgenomen dat spoorwegondernemingen 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 treinkilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald.

De opbrengsten van de gebruiksvergoeding die door de vervoerders aan RIB wordt betaald, worden door RIB aangewend ter dekking van de instandhoudingskosten van de spoorweginfrastructuur. Deze opbrengsten beïnvloeden direct de hoogte van de subsidiebeschikking, daar 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 ter stimulering van het vervoer van goederen per spoor.

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

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
01.02 Railwegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	1 691 952	1 740 383	2 033 700	765 134	919 095	999 215	1 593 310
Uitgaven	1 215 330	1 069 627	1 166 090	1 172 121	1 331 061	1 499 163	1 593 310
Productuitgaven	1 215 330	1 069 627	1 166 090	1 172 121	1 331 061	1 499 163	1 593 310
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planst.	11 295	15 627	10 290	6 350	3 370	583	563
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	13 749	35 908	28 938	26 986	20 928	40 323	94 862
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	347 543	392 068	445 657	494 725	655 026	800 643	764 460
01.02.04 Rail B&O realisatie	816 297	599 578	654 759	617 614	625 291	631 167	706 979
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten	43 529	13 256	1 000	1 000	1 000	5 000	

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

d. Budgetflexibiliteit

Voor de aanlegprojecten zijn in het kader van de regio-overleggen en Langman afspraken gemaakt. Daarmee is het aanlegprogramma bestuurlijk volledig vastgelegd tot en met 2010. 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 rail niet gewaarborgd worden.

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01.02 Railwegen		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		1 166 090		1 172 121		1 331 061		1 499 163		1 593 310
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven										
3. Dus productuitgaven		1 166 090		1 172 121		1 331 061		1 499 163		1 593 310
4. Waarvan juridisch verplicht	97%	1 140 451	37%	433 524	23%	306 981	23%	346 480	16%	254 929
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	2%	25 639	63%	738 597	77%	1 024 080	77%	1 152 682	84%	1 338 381
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)										
7. Totaal	100%	1 166 090	100%	1 172 121	100%	1 331 061	100%	1 499 163	100%	1 593 310

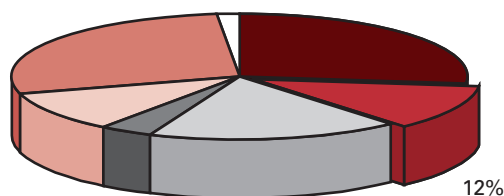
01.03 Regionale en lokale infrastructuur

a. Relatie producten en beleid

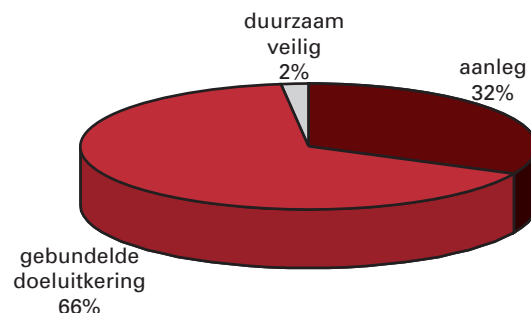
In dit productartikel worden de producten van Regionaal/Lokaal beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2003 van V&W (hoofdstuk XII). Het produktartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (subsidie 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 Duurzaamheid Personenvervoer.

Aandeel Regionaal/lokaal in totaal infrastructuurfonds 2003



Uitgavencategorieën Regionaal/lokaal



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 nut en noodzaak kunnen worden aangetoond en 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.

Decentralisatie

Met ingang van het jaar 2003 is de grens voor subsidieprojecten in het Besluit infrastructuur opgetrokken van € 11,4 mln naar € 225 mln. Gelijktijdig wordt de doeluitkering verhoogd door toevoeging van de middelen die niet langer door Verkeer en Waterstaat via projectsubsidies worden uitgekeerd. Daarmee is het mogelijk gemaakt dat voor een substantieel deel de regionaal/lokale verkeer- en vervoerproblemen worden aangepakt op het niveau waar ze zich voordoen.

Voor projecten waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan € 225 mln, de grote regionale of lokale projecten, zal het subsidiebedrag niet langer gebaseerd worden op een percentage van de werkelijke kosten, maar zal een vast bedrag verleend worden. De bestedingsvrijheid wordt echter vergroot.

De provincies en kaderwetgebieden nemen de resterende subsidie-verplichtingen (< € 225 mln) van Verkeer en Waterstaat over. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat financiële middelen beschikbaar zijn ter afronding van reeds gemaakte subsidieaanspraken van anderen dan zij die zelf een doeluitkering ontvangen. Voor ontvangers die een lagere doeluitkering krijgen dan waarop zij conform de lopende kasverplichting recht hebben, wordt in 2003 een zogenoemd overgangsrecht toegepast.

b. Het actuele programma

01.03.01 Verkenningen en planstudies

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten.

De regionale/lokale infrastructuur projecten uit het verkenningen-programma die met ingang van 2003 worden gedecentraliseerd zijn in de verkenningentabel met een voetnoot aangegeven. De reden dat deze in het verkenningenprogramma vervallen is dat een voorgenomen project (verkeer- en vervoerprobleem), na een zorgvuldige probleemanalyse door de regio, eerst in het PVVP/RVVP wordt opgenomen. Het nut van een intake door Verkeer en Waterstaat, en daarmee opname in een verkenningentabel, is daardoor achterhaald. Op basis van de uitkomsten van de door de regio uitgevoerde verkenning wordt een besluit genomen of het betreffende project al dan niet in de planstudietabel opgenomen wordt. Opname in de planstudietabel betekent een erkenning door Verkeer en Waterstaat van het verkeer- en vervoerprobleem. De van toepassing zijnde planstudietabel geeft het overzicht van de projecten waarvan de verwachte subsidiabele kosten boven de grens van € 225 mln uitkomen.

Een project blijft in de planstudietabel staan tot er voldoende geld beschikbaar is voor toekenning van een rijksbijdrage voor het project.

Wijzigingen Verkenningstabel

Nieuw opgenomen is de verkenning 5e fase OV corridor Aalsmeer A2. Het verkeer- en vervoerprobleem in het gebied van Aalsmeer-A4 richt zich op vertragingen van het openbaar vervoer met een ontsluitende busbaan als veronderstelde infra-oplossing.

Voorts is de projectnaam Lightrail Brabantstad gewijzigd in «OV netwerk Brabantstad (Brabantspoor)».

De projecten Tilburg Westtangent en Almere Poort (vinex-act) zijn overgegaan naar de planstudietabel.

Wijzigingen Planstudietabel

Alle projecten in de planstudie waarvan de subsidiabele kosten vallen onder de grens van € 225 mln en die gedecentraliseerd worden, zijn opgenomen in een aparte planstudietabel (zie bijlage tabel 19). In tabel 14 zijn de projecten opgenomen waarvan de subsidiabele kosten naar verwachting boven de grens van € 225 mln uitkomen. Het betreft:

- Zuidtangent West (Haarlem-IJmuiden) en Oost (Schiphol-Amsterdam);
- N201 (Uithoorn/Aalsmeer);
- Maaskruisend Verkeer Maastricht;
- Doortrekking A 73;
- Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven;
- Rijn-Gouwelijk.

De vermelde kostenscopes van de zes bovengenoemde projecten zijn ten opzichte van het voorgaande MIT/Projectenboek aangepast aan het nieuwe beleidskader voor grote projecten. Verkeer en Waterstaat subsidieert alleen de extra gelden boven de grens van € 225 mln op basis van de meest kosteneffectieve oplossing. Dit betekent dat de eerste € 225 mln door de initiatiefnemer (Kaderwetgebied/Provincie) wordt opgebracht en als eigen bijdrage ten behoeve van het project wordt ingezet.

De volgende projecten zijn vanuit het planstudieprogramma doorgestroomd naar het realisatieprogramma:

- Helmond Westtangent;
- Breda Westtangent;
- N209 Bleiswijk Zoetermeer-Oosterheem.

Voor deze categorie projecten zijn in 2001 afspraken gemaakt ten aanzien van de benutting van de OVN-impuls waarvoor met het regeerakkoord 1998 een extra bedrag beschikbaar is gesteld. Deze projecten maken overigens onderdeel uit van de te decentraliseren middelen.

Het project OV-terminal Utrecht is niet langer opgenomen onder het programma regionaal/lokaal. Het project, dat deels betrekking heeft op regionale/lokale investering en deels op het spoorprogramma, zou met de decentralisatie onderdeel uitmaken van de verhoogde GDU. Omdat het overgrote deel van de investeringen een spoorelement kent, zou dit bedrag onterecht worden gedecentraliseerd. Vanuit de zwaartepuntgedachte is derhalve het project en het daaraan gekoppelde taakstellende budget van € 235 mln vanaf 2008 overgeheveld naar het spoorprogramma. Omdat bij de decentralisatie van de middelen van projecten tot € 225 mln een hoge prioriteit is gegeven aan projecten in uitvoering, is de beschikbaarheid van middelen van het project OV-terminal Utrecht gewijzigd, waardoor de oplevering in 2010 wordt voorzien, in plaats van 2008.

De gemaximeerde rijksbijdrage van het project Agglonet in Haaglanden is, als gevolg van herallocatie van middelen binnen de regio, gedeeltelijk benut voor de bijgestelde rijksbijdrage van het project Randstadrail (zie ook realisatie).

De OWN-impuls waarvoor met het regeerakkoord 1998 een gemaximeerd bedrag was uitgetrokken is besteed. Om die reden zijn de overige OWN-projecten, die niet meer van deze impuls gebruik kunnen maken, verschoven naar de periode na 2007.

Het taakstellende budget van het project Parklane fase 2b is door herallocatie van middelen binnen de regio SRR met € 4,5 toegenomen tot € 8 mln.

01.03.02 Aanleg Regionale/Lokale Infrastructuur (realisatie)

Dit artikelonderdeel bevat de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van infrastructuur voor openbaar vervoer, met name over rails. In de realisatietabel staan de 3 grote projecten die reeds in uitvoering zijn, namelijk Randstadrail (light-rail Rotterdam/Den Haag), Beneluxmetro (metro in Rotterdam) en de Noord-Zuidlijn (metro in Amsterdam). Per 1 januari 2003 zijn in het kader van de decentralisatie de beschikbare budgetten voor projecten waarvan de totale uitvoeringskosten het bedrag van € 225 mln niet overschrijden overgeheveld naar het programma IF 01.03.05 Gebundelde Doeluitkering. Door de optrekking van deze grens van € 225 mln worden deze projecten niet meer opgenomen in de realisatietabel.

Wijzigingen Realisatietabel

Alle projecten met een subsidiegrens lager dan € 225 mln zijn niet langer opgenomen onder dit artikelonderdeel. Door de ophoging van deze subsidiegrens zal het financieel beslag van de categorie realisatieprojecten worden omgezet in een verhoogde GDU-uitkering onder het artikelonderdeel 01.03.05 Gebundelde Doeluitkering. De volgende projecten zijn van de planstudietabel doorgestroomd naar de realisatietabel en maken eveneens onderdeel uit van de overheveling van voornoemde GDU-verhoging:

- Helmond Westtangent;
- Breda Westtangent;
- N209 Bleiswijk–Zoetermeer-Oosterheem.

Wijzigingen van projectkosten/oplevertermijn

Noordzuidlijn Amsterdam

Problemen met de aanbesteding van de Noordzuidlijn in Amsterdam veroorzaken een vertraging met zowel de start als oplevering van het project. De verhoogde rijksbijdrage van € 14 mln is het gevolg van afspraken tussen Verkeer en Waterstaat en Amsterdam over de prijspeil-aanpassing.

RandstadRail (SRR/Haaglanden)

De rijksbijdrage Randstadrail is gewijzigd door herallocatie van projectgelden binnen zowel het SRR als Haaglanden. Binnen SRR worden de overschotten van de projecten Beneluxmetro en Erasmusbrug en binnen

Haaglanden een deel van het Agglonetbudget ingezet voor Randstadrail. Deze afspraken zijn vastgelegd in de getekende bestuursovereenkomst Randstadrail van 6 december 2001.

Beneluxmetro Rotterdam

De financiële vrijval Beneluxmetro van ca € 29 mln is geheralloceerd voor het project Randstadrail.

Experimenteerfonds

Voor de verlening van een bijzondere subsidie ten behoeve van een experiment of demonstratieproject, met als doel de kennisverwerving en de ontwikkeling van het beleid op nationaal niveau op het terrein van infrastructuur, is een beperkt budget beschikbaar gesteld.

01.03.03 Duurzaam Veilig

Het artikelonderdeel Duurzaam Veilig bestaat uit:

- a. het demonstratieprogramma;
- b. het Startprogramma Duurzaam Veilig.

Ad a. Het demonstratieproject betreft een bijdrage aan de uitvoering van een Duurzaam Veilig-project te West-Zeeuwsch-Vlaanderen, wat noodzakelijk is voor de kennisverwerving op nationaal niveau. Dit loopt tot 2004.

Ad b. 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 5 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 en 60 km-zones in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom. Hiermee wordt een belangrijke reductie van verkeersslachtoffers bereikt, met name in verblijfsgebieden.

Met dit programma is in 1998 aangevangen. Het beschikbare budget is vrijwel geheel verplicht. Naar verwachting is de regeling in 2004 geheel afgerond.

De kosten van invoering van deze maatregelen bedragen in de periode 1998–2004 ongeveer € 177 miljoen. De helft hiervan komt voor rekening van het Rijk. In de begroting is een bedrag van € 88,5 mln opgenomen. De uniformering van rotondes (€ 2,27 mln) is hierin niet meer begrepen. Deze is in overleg met IPO, VNG en UVW opgegaan in de nieuwe Interim regeling Duurzaam Veilig 2001–2003 (zie Hoofdstuk XII, art. 05.01.01).

01.03.05 Gebundelde Doeluitkering

Ingaande 1996 ontvangen de provincies en de voorlopers (de kaderwet-gebieden) van de Regionale Openbare Lichamen (twee Regionale Openbare Lichamen al vanaf 1995) een gebundelde doeluitkering (GDU) voor kleine infrastructuurprojecten, dat wil zeggen projecten kleiner dan € 11,4 mln. Op basis van de behandeling van de nieuwe GDU-regeling in de Tweede Kamer wordt verwacht dat per 1 januari 2003 deze grens is opgetrokken naar € 225 mln. In een later stadium zullen ook de middelen van Duurzaam Veilig hieraan toegevoegd worden. De basis voor de GDU-uitkeringen is vastgelegd in het wetsartikel 5 van Hoofdstuk XII en verder geregeld in de artikelen 29 tot en met 40 van het Besluit

Infrastructuurfonds. In de cijfers is de overdracht van de kleine infrastructuurprojecten financieel verwerkt.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	436 741	193 825	81 380	203 474	271 674	755 680
Uitgaven	609 950	587 099	419 829	439 037	562 372	755 680
Productuitgaven	604 784	583 903	416 605	435 645	559 040	752 348
01.03.01 Aanleg reg/lok verk./planstudie	5 777	4 339	2 331	2 401	2 400	2 499
01.03.02 Aanleg reg/lok:aanleg realisatie	385 329	80 827	78 939	142 186	282 323	404 566
01.03.03 Duurzaam veilig	35 204	14 042	20 000	20 000	20 000	70 750
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	178 474	484 695	315 335	271 058	254 317	274 533
Directe uitvoeringsuitgaven	5 166	3 196	3 224	3 392	3 332	3 332
01.03.01 Aanleg reg/lok verk./planstudie	3 603	1 634	1 662	1 830	1 770	1 770
01.03.02 Aanleg reg/lok:aanleg	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	163	162	162	162	162	162

Voor de noodzakelijke bedragen per project wordt verwezen naar de desbetreffende projectoverzichten in de verdiepingsbijlagen.

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01.03 Reg/lok infrastructuur	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	587 099		419 829		439 037		562 372		755 680	
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven	3 196		3 224		3 392		3 332		3 332	
3. Dus productuitgaven	583 903		416 605		435 645		559 040		752 348	
4. Waarvan juridisch verplicht	52%	304 326	46%	193 053	27%	117 924	23%	127 253	17%	126 877
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	48%	279 577	54%	223 552	73%	317 721	77%	431 787	83%	625 471
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)										
7. Totaal	100%	583 903	100%	416 605	100%	435 645	100%	558 040	100%	752 348

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

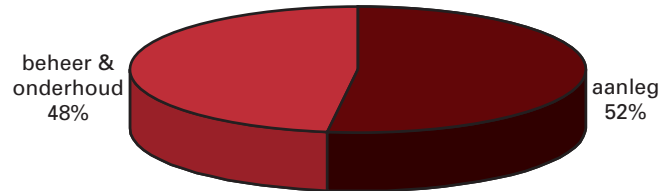
02.01 Waterkeren

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 2003 is per project aangegeven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. In de volgende figuur wordt het aandeel beheer en onderhoud en aanleg van Waterkeren weergegeven.

Uitgavencategorieën Waterkeren



b. Het actuele programma

02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

In het kader van het eind 2000 ingenomen kabinetsstandpunt «Ruimte voor de Rivier» is een projectorganisatie opgestart om de benodigde werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast zal naar verwachting eind 2002 een besluit genomen worden over zogenaamde lopende «ruimte voor de rivier» projecten (no-regret), die al vooruitlopend op de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier voortvarend worden uitgevoerd.

Naar verwachting zal de «Integrale Verkenning Maas» in 2003 worden afgerond.

Naar aanleiding van het aanwijzen van het Markermeer tot buitenwater worden planstudies naar de sterkte van de dijken opgestart.

02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Dit artikelonderdeel bestaat uit de volgende projecten.

- a. De projecten die langs de Maas, Rijn, Waal en Lek worden uitgevoerd in het kader van het «no-regret» programma Ruimte voor de Rivier (w.o. de projecten waarvoor een bijdrage van de EU wordt ontvangen in het kader van het IRMA (INTERREG Rijn-Maas activiteiten) en de projecten die ingevolge de samenwerkingsovereenkomst met LNV «Nadere uitwerking Rivierengebied» (NURG) worden uitgevoerd (grondaankoop en inrichting).
- b. De versterking van de dijken van de Noord-Oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer (incl herstel steenbekledingen).

- c. De onderdelen Zandmaas en Grensmaas van de Maaswerken.
- d. Het programma steenbekledingen Zeeland en onderzoek steenbekledingen.
- e. Geplande onderzoeken.
- f. Diverse uitgaven, waaronder de kosten van de projectdirectie «Ruimte voor de Rivier».

Tot en met 2004 wordt het budget volledig besteed aan lopende projecten (zie ook de in de verdiepingsbijlage opgenomen projectentabel).

Vanaf 2005 zijn de geraamde gelden voor nieuwe projecten. De planstudies voor deze nieuwe projecten zijn gestart in het kader van de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier en/of Waterbeheer 21ste eeuw.

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:

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

Project	waterstands-verlaging in cm	ha uiter- waard	gereed	soort project
Doorlatend maken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	10 cm	n.v.t	2003	IRMA
Bakenhof: dijkeruglegging en herinrichting uiterwaard	2,5 cm	40 ha	2002	IRMA
Lekdijk West: dijkeruglegging en afgraven oude dijk	0,6 cm	2 ha	2002	IRMA
Pontonierskazerne: afgraven hoogwatervrij gebied	2 cm	5 ha	2002	IRMA
Keent en Hemelrijkse waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5 cm	7 ha	2005	no-regret

Ad 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.

Ad c. De onderdelen Zandmaas en Grensmaas van de 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. In 2002 is daadwerkelijk begonnen met kadeverhogingen.

Over dit project wordt gerapporteerd in het kader van de procedure-regeling grote projecten. De 1e rapportage is begin april 2002 aan de Kamer verzonden als bijlage bij de 13e voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren.

Ad d. Het programma steenbekledingen.

In 2003 wordt de uitvoering van de steenbekleding in Zeeland en Flevoland verder voortgezet. Het programma steenbekledingen loopt tot en met 2015.

Ad 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 en het actualiseren van het hydraulisch randvoorwaardenboek.

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. Bovendien worden voorbereidende activiteiten in het kader van het WONS-programma op dit artikel verantwoord. Het gaat hierbij om innovatie van producten die vallen onder de thema's veiligheid en bouwgrondstoffen. Het laatste thema betreft 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.

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 op het strand aangebracht. Daarnaast wordt circa 6 miljoen m³ onder water gesuppleerd. 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).

Hiervoor is een budget gereserveerd van € 41,25 mln per jaar.

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, de 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 waterkering 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. Tenslotte worden de uitgaven voor de noodzakelijke 5-jaarlijkse toetsing van de Rijkswaterkeringen (in het kader van de Wet op de waterkering op het voldoen aan de wettelijke functie-eisen), op dit artikelonderdeel verantwoord.

Naast primaire waterkeringen beheert Rijkswaterstaat nog een aantal 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

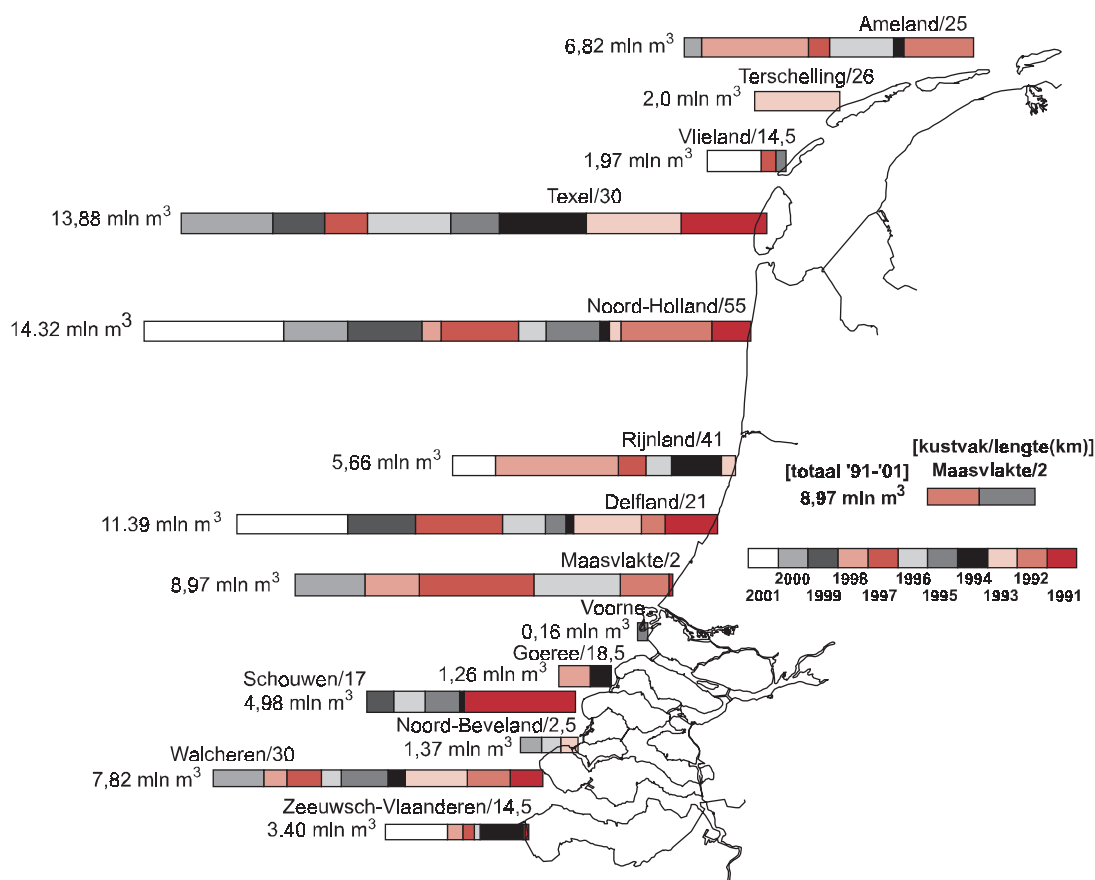
De nog over te dragen waterkeringen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer besluit hoe dit proces zal worden afgerond.

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	2002	2003
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering) en de Hollandsche IJssel	Beheer en onderhoud 14 400 000 m ³	Beheer en onderhoud 16 400 000 m ³ *
Zandsuppleties langs de kust	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca. 291 km
Overige Rijkswaterkeringen		

* Is eerste schatting en in voorbereiding, besluitvorming vindt plaats door de bewindslieden in het najaar voorafgaand aan het uitvoeringsjaar.

Suppletiehoeveelheden 1991-2001



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. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
02.01 Waterkeren	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	404 965	187 490	244 021	211 820	290 075	304 491
Uitgaven	346 183	242 862	255 829	280 587	275 752	304 491
Productuitgaven	273 509	187 063	198 838	222 314	219 363	243 785
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	194 677	103 879	116 057	148 277	156 675	181 982
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	78 832	83 184	82 781	74 037	62 688	61 803
Directe uitvoeringsuitgaven	72 674	55 799	56 991	58 273	56 389	60 706
02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	11 218	7 685	7 253	5 649	5 453	5 454
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	29 090	15 522	17 342	22 156	23 411	27 060
02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	12 658	11 796	11 701	11 959	11 853	12 741
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	19 708	20 796	20 695	18 509	15 672	15 451
Ontvangsten	32 970	304	11 649	304		

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
02.01 Waterkeren	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	242 862		255 829		280 587		275 752		304 491	
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven	55 799		56 991		58 273		56 389		60 706	
3. Dus productuitgaven	187 063		198 838		222 314		219 363		243 785	
4. Waarvan juridisch verplicht	8%	15 109	3%	5 782	2%	4 402	1%	3 138	1%	2 438
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	92%	171 939	97%	193 004	98%	217 911	99%	216 156	99%	241 347
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%	15	0%	52	0%	1	0%	69	0%	0
7. Totaal	100%	187 063	100%	198 838	100%	222 314	100%	219 363	100%	243 785

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 waterweg niet gewaarborgd worden.

02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

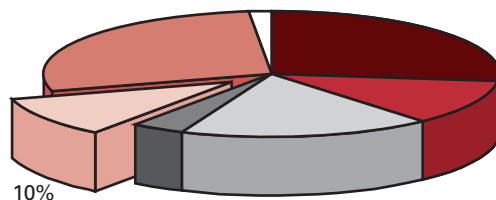
a. Relatie producten en beleid

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 2003 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

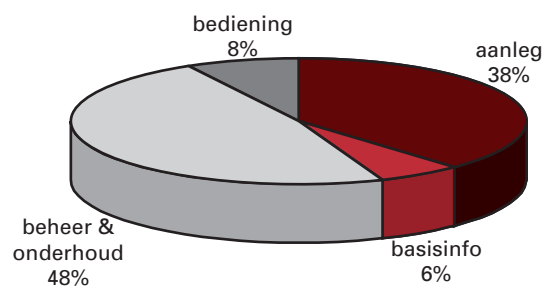
- artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer;
- artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem;
- artikel 14 Waterbeheren.

In de volgende figuur worden het aandeel Waterbeheren en vaarwegen in het totale Infrafonds 2003 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en Vaarwegen weergegeven.

Aandeel Waterbeheren/vaarwegen in totaal infrastructuurfonds 2002



Uitgavencategorieën waterbeheren en vaarwegen



b. Het actuele programma

02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen en planstudies

Onder deze werksoort worden de (uitgaven, die verband houden met) Verkenningen en Planstudies Vaarwegen en Waterbeheren verantwoord die binnen de planperiode 2003–2007 ter hand genomen worden.

Deze verkenningen en planstudies zijn vermeld in de verdiepingsbijlagen 1 en 4. Ter toelichting het volgende:

Verkenningentabel

Waterbeheren

Er worden in de nabije toekomst geen nieuwe verkenningen op het gebied van waterbeheren uitgevoerd.

Vaarwegen

De verkenning van de vaarweg Amsterdam-Harlingen zal naar verwachting nog in 2002 worden afgerond. Over de resultaten zal het Parlement afzonderlijk worden geïnformeerd.

De overige, in de begroting 2002 genoemde verkenningen, zijn afgerond en in deze begroting in de planstudietabel opgenomen.

Planstudietabel

Waterbeheren

De studie naar vergroting Spuicapaciteit Afsluitdijk wordt naar verwachting in de 2e helft van 2004 afgerond. De start van de realisatie van dit project is gepland voor 2005.

De, in de begroting 2002 genoemde, planstudies Haringvliet-de Kier en natuurontwikkeling IJsselmeer worden naar verwachting in 2002 afgerond.

Daarnaast wordt Natuurontwikkeling Zuid-Hollandse Delta getrokken door het Ministerie van LNV en komt daarmee niet meer terug op dit planstudieprogramma onderdeel.

Vaarwegen

In de verdiepingsbijlage zijn als nieuwe planstudies opgenomen de verbetering van de vaarweg Meppel-Ramspol, de verbetering van de Zaan en de verbetering van het Burgemeester Deelenkanaal in Oss. In de vorige begroting waren deze vaarwegprojecten als verkenning opgenomen. Ook de voorbereiding van het multimodaal transportcentrum Valburg is nu in de planstudietabel opgenomen.

Aan het programma is toegevoegd de planstudie naar de uitbreiding van het Walradarsysteem op het Noordzeekanaal. Met deze studie is in 2002 begonnen.

Naar verwachting zullen de planstudies Bovenloop IJssel, 3e kolk Beatrixsluis in het Amsterdam-Rijnkanaal en walradar op het Noordzeekanaal in 2003 worden afgerond.

02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie

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

Onder waterbeheren vallen de grote projecten herstel en inrichting watersystemen, het saneren van waterbodems en de uitgaven voor stimulering hergebruik baggerspecie.

Tot het programma vaarwegen worden ook de Tijdelijke Beleidsregeling Binnenvaartaansluitingen en de subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen gerekend.

Waterbeheren

Koegorspolder en Hollands Diep

Het plan is om vanaf 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 gewerkt aan een PPS samenwerkingsvorm.

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 zal een nieuw gemaal worden gebouwd met een capaciteit van 7,5 m³/seconde. Met deze capaciteit kan het peil van de Hollandse IJssel voldoende worden beheerst.

Grotere projecten herstel en inrichting watersystemen

Onder dit artikel-onderdeel 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 Schuilenbeek (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 artikel-onderdeel geraamde uitgaven zijn inclusief de bijdragen van andere overheden en de middelen voor natte natuur. Eveneens onder dit artikelonderdeel valt de sanering van vervuilde waterbodems. Het programma 2003–2007 wordt medio 2002 vastgesteld. Ingevolge het Kabinetsbesluit over het 10-jaren scenario waterbodems is voor het saneringsprogramma t/m 2010 € 122,4 mln extra aan dit artikel toegevoegd. Een gedeelte hiervan is bestemd voor saneringen door andere overheden.

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 is begonnen met de verbetering van de voorhavens en wachtplaatsen in de Maas bij Born en Maasbracht als onderdeel van de eerste fase van het project modernisering Maasroute. Dit project wordt in 2003 voortgezet. Dit geldt ook voor de vernieuwing van sluizen in het midden-deel van de Zuid-Willemsvaart.

Voor het onderdeel «brugverhogingen Roosteren en Echt» zijn bestuurlijke afspraken met de provincie Limburg en de betrokken gemeenten gemaakt.

In de begroting zijn (ondanks de vervangende regeling «Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen») nog gelden van de oude TBBV-regeling vermeld. Dit betreft oude verplichtingen die nog tot betaling moeten leiden.

Ten opzichte van de begroting 2002 zijn bij de projecten de volgende mutaties te melden.

- *Project speciedepot Koegorspolder*
Het budget voor het depot Koegorspolder is verhoogd van € 41 mln tot € 74 mln (inclusief directe uitvoeringsuitgaven). Deze verhoging heeft tot doel de verwerkingsdoelstelling van 50% (zoals bij Waterbeheren is beschreven) mogelijk te maken. Het depot Koegorspolder is hiervoor als proefproject aangewezen.
In verband hiermee is ook de planning met 1 jaar opgeschoven.
- *Uitbreiding gemaalcapaciteit*
In de begroting 2002 was voor de projecten uitbreiding gemaal IJmuiden en bouw gemaal Gouda in totaal € 46 miljoen opgenomen. Na de nadere uitwerking worden de kosten voor de uitbreiding van het gemaal IJmuiden met 100 m³/sec geraamd op € 47 miljoen (inclusief directe uitvoeringsuitgaven, exclusief planstudiekosten) geraamd. Voor de bouw van het gemaal te Gouda (7,5 m³/sec) is een bedrag geraamd van € 4 miljoen.
- *Vaarweg Lemmer-Delfzijl*
Door noodzakelijk baggerwerk en extra oeverbescherming zijn de kosten van dit project met € 4 gestegen tot € 78 miljoen. De afronding wordt voorzien in 2004.
- *2e Krabbersgatsluis*
Nadere studies hebben uitgewezen dat meer bescherming voor wachtende schepen tegen golfoploop noodzakelijk is. De kosten van dit project stijgen daardoor met € 3 miljoen tot € 62 miljoen.
- *Verdieping Westerschelde*
Uit onderzoek is gebleken dat de kosten van wrakopruiming hoger uitvallen dan geraamd. Deze meerkosten komen ten laste van het gewest Vlaanderen.

De kostenstijgingen worden door verschuivingen binnen het programma gecompenseerd.

02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding

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

De landelijke beheerplannen nat en het regionale beheerplan 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 worden bepaald of en wanneer een verbeter- dan wel instandhoudingsmaatregel getroffen dient te worden. In sommige gevallen kan worden geconstateerd dat een aanlegmaatregel gewenst is. In dat geval wordt verder de procedure van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport gevolgd. Op deze wijze ontstaat een functionele onderbouwing met een 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, wordt op dit artikelonderdeel verantwoord. Het omvat de thema's «Waterkwaliteit en gezondheid», «Beheer en instrumentarium» en «Ruimtelijke inrichting».

Programma beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen voorbereiding	
Bedragen x € 1 mln	2003
Landelijke en Regionale producten WONS	13 269 13 899*
Totaal	27 168

* inclusief WONS-korting.

02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat uitgaven voor onder meer:

- a. herstel en inrichtingsmaatregelen van watersystemen voor zover in relatie tot beheer en onderhoud;
- b. Wet Verontreiniging Oppervlaktewater;
- c. overdracht van waterstaatswerken (Brokx-nat);
- d. bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk;
- e. beheer en onderhoud van Rijksvaarwegen (functie transport);
- f. onderhoud van waterhuishouding (functies afvoer, ecologie en waterkwaliteit, recreatie etc.);
- g. overige maatregelen zoals landelijk uitvoerend onderzoek en het beheer en onderhoud van missiekritische systemen.

De bovenstaande indeling wordt hieronder toegelicht.

Ad a. 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.

Ad b. Wet verontreiniging oppervlaktewater (WVO)

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).

Ad c. 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 behoeve van de overdracht waterstaatswerken is in 2001 een slotronde gehouden. Conclusies uit de eindbalans worden in 2002 aangeboden aan de Tweede Kamer.

Ad d. 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.

Ad e. 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.

Ad f. Onderhoud waterhuishouding

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

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

Het landelijk uitvoerend onderzoek richt zich op onderzoek dat de uitvoering van het Rijkswaterstaatsprogramma ondersteunt. 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, waaronder ook de oprichting van de stichting ten behoeve van de opleiding NVVO;
- 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	2002	2003
– Aantal objecten	193	193
– Aantal verkeersposten	14	14
– Aantal fte's	930	930
Uitgaven x € 1 mln	52,2	52,5

Vanwege het toenemend aantal mensen dat onder de 55+-regeling valt is in de komende jaren, na 2003, een stijging van het aantal fte's te verwachten (enkele procenten). Personeel met 55+-regeling hoeft namelijk geen nachtdienst te doen en daardoor zal extra inzet nodig zijn.

02.02.06 Basisinformatie waterkeren, -beheren en vaarwegen

Dit artikel vindt haar basis in het Organiek besluit Rijkswaterstaat. Basisinformatie is het vastleggen en beschrijven van de waterstaatkundige toestand van het land, van het verkeer te water, van het weg- en railverkeer en het gebruikerstoegankelijk beschikbaar stellen van deze informatie. Het betreft het opbouwen en ontsluiten van langjarige meetreeksen, het daaruit afleiden van trends, het onderkennen van trendbreuken en het als informatie beschikbaar stellen van deze gegevens. Het karakter van de informatie is langjarig en continu (meerjarenreeksen), voor meer dan één doel bruikbaar.

Basisinformatie van de waterstaatskundige toestand is direct gebaseerd op de eerste bewerkingen van rechtstreekse metingen uit het veld. Daarnaast wordt onder Basisinformatie ook meetnetten, instrumenten, verwerking en opslag(structuur) gerekend. Zeespiegelrijzing, bodemligging, de daling daarvan en de toestand van de kust en oppervlaktewateren worden zo beschreven in langjarige reeksen van data. Dit levert een integraal beeld met informatie over fysische, chemische en biologische interacties in de watersystemen.

Het criterium voor basisinformatie is beleidsrelevantie, waarbij echter niet alleen gekeken wordt naar de actuele situatie. Ook informatie waarvan mag worden verwacht dat deze in de toekomst beleidsrelevant kan zijn wordt verzameld. Hierbij geldt dat basisinformatie in principe wordt verzameld voor alle beleidsdoelen van het waterbeleid. Basisinformatie is bovendien gericht op zowel behoeften bij beleidsvoorbereiding en -evaluatie als bij beleidsuitvoering. Basisinformatie dient mede om wettelijke en internationale verplichtingen na te komen en de onderlig-

gende gegevens dragen bij aan kennisopbouw van processen en aan de interactie van deze processen met menselijke activiteiten. V & W is zelf één van de vele gebruikers naast andere ministeries, gemeenten, provincies, waterschappen, de marktsector en het internationale overleg-circuit. De gegevens worden door RWS zelf ingewonnen of verkregen via derden, door middel van uitbesteding van metingen en aankoop van gegevens.

Het programma is opgedeeld in vier clusters.

Cluster 1 Voorbereiding en evaluatie

Binnen dit cluster vallen activiteiten die een innovatieve impact hebben op de reguliere monitoringprogramma's. Het betreft over het algemeen onderzoeksprojecten met een inventariserend en optimaliserend karakter. Het gaat dan bijvoorbeeld om het bepalen van een informatie behoefte en de periodieke evaluaties van de meetprogramma's en informatie producten. Het is de doelstelling van de projecten in dit cluster om de vernieuwing, efficiëntie en effectiviteit zo optimaal mogelijk te bedienen, zodat er sprake is van toegesneden basisinformatie en infrastructuur nu en in de toekomst. Dit om goed in te kunnen spelen op toekomstige beleids- en uitvoeringsontwikkelingen op het gebied van water.

Voorbeelden zijn:

- onderzoek naar nieuwe beleidsrelevante stoffen zoals medicijnen en biologische parameters zoals chiardia en cryptosporidium;
- evaluatie en optimalisaties van de chemische, automatische en biologische monitoringprogramma's;
- uit NW4 en WB21 voortkomende behoefte aan de Baten van Water en aan beleidsmonitoring;
- voorbereiding voor een nationaal geo-informatie programma.

Cluster 2 Meten en verzamelen

Binnen dit cluster bevinden zich de monitoring- en gegevensinwin-programma's. Deze programma's zijn het hart van Basisinformatie. Zonder deze programma's geen gegevens.

Binnen dit cluster bevinden zich o.m. de volgende activiteiten:

- de chemische, biologische, morfologische en hydrologische monitoringprogramma's, elk bestaand uit een groter aantal meet-netten;
- de bijdrage voor het grondwatermeetprogramma;
- de waterkwaliteitsbewaking op Rijn en Maas;
- instandhouden van het NAP-peilmerkennet.

Overigens kennen deze programma's meerdere onderdelen waar niet zelf wordt gemeten maar waarbij de gegevensbestanden van andere organisaties worden overgenomen (drinkwaterlocaties, diverse ecologische meetnetten, grondwater).

Bovenstaande activiteiten zijn noodzakelijk om goede en op de behoefte afgestemde basisinformatie te verkrijgen. Naast het meten zelf zijn ook activiteiten als productverbetering en ontwikkeling, kennisontwikkeling en innovatie zeer belangrijk om de kwaliteit, bruikbaarheid en continuïteit van deze informatie te waarborgen.

Cluster 3 Rapportages en informatieproducten

Monitoring resulteert in een enorme hoeveelheid aan meetgegevens. Het opslaan van deze gegevens in opslagsystemen is echter pas de eerste stap in het zelf gebruiken en ter beschikking stellen van deze gegevens. De gegevens moeten vervolgens worden verwerkt, getoetst, door specialisten worden bewerkt en voor het betreffende doel geanalyseerd en in hun context geplaatst. De rapportages en informatieproducten zijn dan ook een belangrijke schakel tussen inwinning en opslag en het gebruik van monitoringsgegevens in waterbeleid en -beheer.

Op een efficiënte manier worden gegevens ontsloten voor de verschillende doelgroepen. Hierbij kan gedacht worden aan basisgegevens voor wetenschappers, kengetallen voor de gebruikers bij onderzoeksinstituten en andere collega's, of geaggregeerde informatie als normtoetsingen, trends en evaluaties voor beleidsmedewerkers en -projecten. Deze informatie moet bovendien toegankelijk, reproduceerbaar, betrouwbaar en actueel beschikbaar komen.

Voorbeelden zijn:

- de reguliere en bijzondere berichtgeving zoals de scheepvaartberichten, de ijsberichtgeving, hoog- en laagwaterberichtgeving;
- landelijke informatieproducten zoals het Jaarboek (Kroniek) en diverse themarapportages met specifieke onderwerpen;
- de SVSD betreft het berichtencentrum dat operationeel is tijdens stormvloedsituaties. Het centrum heeft een belangrijke maatschappelijke taak in relatie tot veiligheid. Het betreft een primaire taak van de RWS (volgens de wet op de waterkeringen);
- het verstrekken van meetgegevens en informatie, bijv gegevensverstrekking m.b.t. de NAP hoogten in Nederland.

Zonder rapportage en informatieproducten kan de basisinformatie niet gebruikt worden. Dit cluster dient ter ontsluiting van de in cluster 2 ingewonnen gegevens.

Cluster 4 Infrastructuur en faciliteiten

Om de meetprogramma's te kunnen uitvoeren dient over de benodigde infrastructuur en faciliteiten te worden beschikt. Dit betreft een flink deel van de reguliere kosten.

Het betreft bijvoorbeeld kosten als:

- het Monitoring Systeem Water (MSW). Het MSW betreft de landelijke infrastructuur voor het automatisch inwinnen, operationeel beschikbaar stellen en opslaan van actuele waterstanden, temperaturen en debieten. Het systeem wordt RWS breed gebruikt door waarschuwings-, calamiteiten- en berichtendiensten, door sluis-, stuw- en dijkbeheerders en voor de zoute en zoete meetnetten;
- het onderhoud van de meetpontons van het automatisch meetnet;
- de exploitatie, beheer en kwaliteitszorg van de laboratoria, Laboratoriumanalyses zijn essentieel voor het uitvoeren van de monitoringprogramma's;
- gegevensopslag en -beheer.

Projecten in deze categorie zijn onlosmakelijk verbonden met de uitvoering van de meetprogramma's. De infrastructuur en de faciliteiten, met name op het gebied van gegevensbeheer, vormen de ruggengraat van de

beschikbare basisinformatie. Door vaste kosten en een hoge graad van uitbesteding is besparing of korting veelal niet meer mogelijk.

Op het ontvangstartikel wordt het volgende geraamd

- 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 in 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 de verdieping van de Westerschelde.

In onderstaande tabel is een overzicht van de verwachte (geschatte) ontvangsten weergegeven (bedragen in € 1000):

Geraamde ontvangsten (x € 1 000)	2003
Vaarweg Ketelmeer	318
Aquaduct Harderwijk	1 187
Verdieping Westerschelde	29 420
Inrichting Veluwe Randmeer	2 620
Totaal projecten	33 545
WVO	31 719
Overig beheer en onderhoud	18 521
Totaal	83 785

Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x € 1000) voor de WVO in 2003			
	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	950,25	15,88	15 090
Bedrijven en communaal ongezuiverd	523,58	31,77	16 629
Totaal			31 719

c. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	645 995	553 600	516 299	593 737	617 878	746 528
Uitgaven	641 398	663 864	599 016	720 149	689 486	746 528
Productuitgaven	311 935	330 860	278 169	353 234	327 968	371 499
02.02.02 Aanleg waterkeren: realisatie	174 086	198 860	142 759	183 407	157 654	200 870
02.02.04 B&O waterkeren: realisatie	137 849	132 000	135 410	169 827	170 314	170 629
Directe uitvoeringsuitgaven	329 463	333 004	320 847	366 915	361 518	375 029
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	9 918	12 166	8 166	8 372	8 042	8 042
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	35 656	40 730	29 240	37 566	32 291	41 142
02.02.03 B&O: voorbereiding	27 090	27 420	26 799	22 351	22 400	24 049
02.02.04 B&O: realisatie	168 483	161 334	165 502	207 566	208 160	208 548
02.02.05 Bediening vaarwegen	52 490	52 753	52 639	52 664	52 414	53 067
02.02.06 Basisinformatie	35 826	38 601	38 501	38 396	38 211	40 181
Ontvangsten	81 478	83 785	79 587	53 059	60 807	40 840

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
02.02 Waterbeheren en vaarwegen		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		663 864		599 016		720 149		689 486		746 528
2. Waarvan directe uitvoerings-uitgaven		333 004		320 847		366 915		361 518		375 029
3. Dus productuitgaven		330 860		278 169		353 234		327 968		371 499
4. Waarvan juridisch verplicht	32%	107 013	34%	93 867	36%	125 452	39%	128 069	29%	107 735
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	68%	223 827	66%	184 266	64%	227 780	61%	199 887	71%	263 764
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%	20	0%	36	0%	2	0%	12	0	
Totaal	100%	330 860	100%	278 169	100%	353 234	100%	327 968	100%	371 499

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 waarvoor bestuurlijke verplichtingen gelden.

03 MEGAPROJECTEN

03.01 Westerscheldetunnel

a. Relatie product en beleid

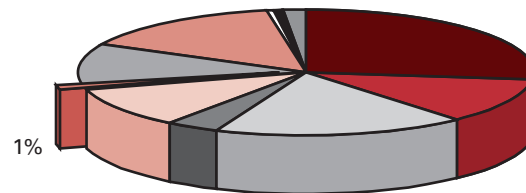
In dit productartikel worden de producten van de Westerscheldetunnel (WST) beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2003 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII):

- 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 over een periode van 30 jaar gezien duurder dan een tunnel. Tevens vormt een veerverbinding een gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart. Bovendien beperkt een tunnel de reistijd en is continu toegankelijk voor het verkeer. 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 2003 weergegeven.

Aandeel WST in totaal Infrastructuurfonds



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 € 764 mln, waarvan € 730 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%.

Begin 2002 is het boorproces afgerond. De aandacht gaat nu uit naar het afbouwproces van de tunnel. Zowel op Zuid-Beveland als op Zeeuwsch-Vlaanderen wordt volop gewerkt aan de toeleidende wegen.

Bij de raming wordt uitgegaan van een oplevering per 14 maart 2003, hetgeen belangrijk eerder is dan de contractuele datum van 14 november 2003.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
03.01 Westerscheldetunnel	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	22 227	49 443	2 508			
Uitgaven	202 731	72 447	2 508			
Productuitgaven	192 277	68 198	2 385			
Directe uitvoeringsuitgaven	10 454	4 249	123			
Ontvangsten						

In de begroting worden onder de productuitgaven de kosten geraamd van de storting van kapitaal op de aandelen van de NV. Ook worden hier de productuitgaven verantwoord die niet ten laste van de NV komen. Het betreft onder meer de kosten voor grondverwerving en een bijdrage 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 de 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, de vergunningen en de kabels en leidingen.

d. Budgetflexibiliteit

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.

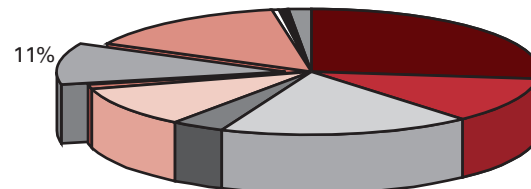
03.02 Betuweroute

a. Relatie producten en beleid

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

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Betuweroute in het Infrafonds 2003 weergegeven.

Aandeel BR in totaal Infrastructuurfonds



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.

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 heeft geleid tot het Tracébesluit Betuweroute 1998, Tracébesluit Betuweroute 1998–2 en 1998–3.

In oktober 1998 heeft de Raad van State een klein deel van het Tracébesluit Kortsluitroute vernietigd. Het reparatie Ontwerp-Tracébesluit is in de zomer van 2001 ter inzage gelegd waarna op 21 december 2001 het Tracébesluit Kortsluitroute 2001 is vastgesteld.

Op een klein stukje van het tracé in Rotterdam (onderdeel van de Kortsluitroute) en een stukje tracé in Zevenaar (wachtsproen) na is het hele tracé van de Betuweroute onherroepelijk.

Op veel plaatsen langs het A15 tracé zijn de werkzaamheden zichtbaar.

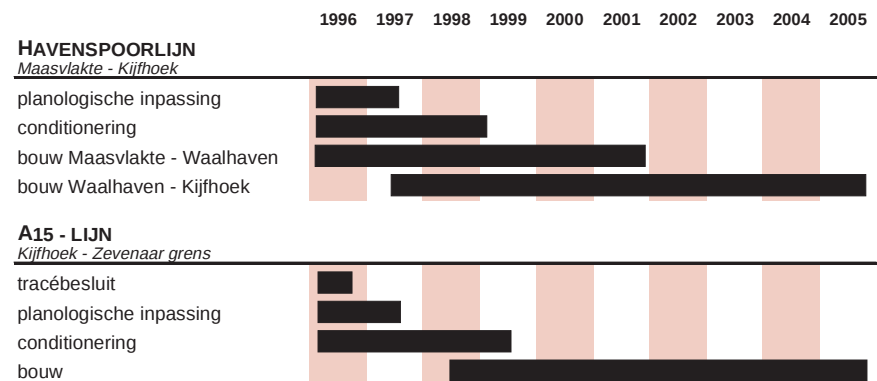
Aan de spoorverdubbeling en modernisering van de Havenspoorlijn wordt reeds langer gewerkt. De spoorverdubbeling op het gedeelte Europoort-Maasvlakte is klaar. Volgens de huidige planning zal de niet-geëlektrificeerde Havenspoorlijn in 2003 worden opgeleverd.

Met name als gevolg van de ontwikkelingen rond de uitvoering en contractering van de bovenbouw zal de A15-lijn op zijn vroegst in maart 2006 in gebruik worden genomen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer (tussen Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DB Netz), hebben zich in mei 2001 in een intentieverklaring uitgesproken voor het gezamenlijk bevorderen van het railgoederenvervoer. De bedoeling is eind 2003 een meer marktgerichte infrastructuurexploitatie voor railgoederenvervoer gerealiseerd te hebben. Partijen dragen bij vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer is verantwoordelijk voor de verbetering van de aanbodzijde door het wegnemen van belemmeringen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het stimuleren van de vraagzijde. In dat verband voert het Ministerie een dialoog met het door het betrokken bedrijfsleven opgerichte Gebruikersplatform Railgoederenvervoer.

Op 27 mei 2002 is aan de Tweede Kamer gemeld dat aan de afronding van een totale financiële risicoanalyse wordt gewerkt. Met name met het oog op uitvoering van de veiligheidsaspecten wordt geïnventariseerd wat het actuele risicoprofiel voor de Betuweroute is. Op dit moment betreft dit risicoprofiel vooral de kosten voor tunnelveiligheid en de kosten door markteffecten zoals mogelijke tegenvallende aanbestedingsresultaten. Voor de meeste overige risico's (zoals opgenomen in de 10e en 11e Voortgangsrapportage Betuweroute aan de Tweede kamer op respectievelijk 1 juli 2001 en 1 januari 2002) zijn reeds beheersmaatregelen genomen.

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 (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van € 136 mln.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
03.02 Betuweroute	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	200 828	138 913	54 540	38 812	12 723	19 712
Uitgaven	811 311	686 181	532 661	338 596	12 723	19 712
Productuitgaven	795 018	671 605	518 456	331 223	12 723	19 712
Directe uitvoeringsuitgaven	16 293	14 576	14 205	7 373		
Ontvangsten	29 016	19 966	6 807	9 076	2 269	

De op dit productartikel opgenomen bedragen zijn voor het totale project als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV middelen (€ 828mln);
- bijdrage uit het FES (€ 2807 mln);
- bijdrage private financiering (€ 826 mln) voorgefinancierd uit FES;
- bijdrage van de Europese Unie (€ 136 mln);
- bijdrage Gelderland (€ 8 mln);
- bijdrage VROM (€ 14 mln).

Tot en met 2001 is door de EU € 79 mln betaald. 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 (x € 1000)										
	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	686 181		532 661		338 596		12 723		19 712	
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven	14 576		14 205		7 373		0		0	
3. Dus productuitgaven	671 605		518 456		331 223		12 723		19 712	
4. Waarvan juridisch verplicht	100%	671 605	100%	518 456	100%	331 223	100%	12 723	100%	19 712

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

03.03 Hogesnelheidslijn

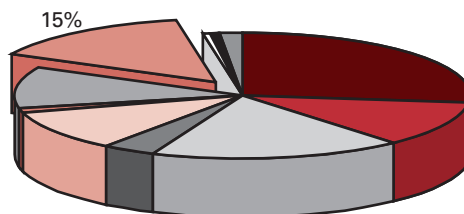
a. Relatie product en beleid

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 2003 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 onderstaande figuur wordt het aandeel van de Hogesnelheidslijn in het totale infrafonds voor 2003 weergegeven.

Aandeel HSL in totaal Infrastructuurfonds



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.

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.

In juni 2001 is het consortium Infraspeed als infraprovider gecontracteerd. De infraprovider is verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw en de beschikbaarheid van de spoorbaan gedurende een periode van 25 jaar.

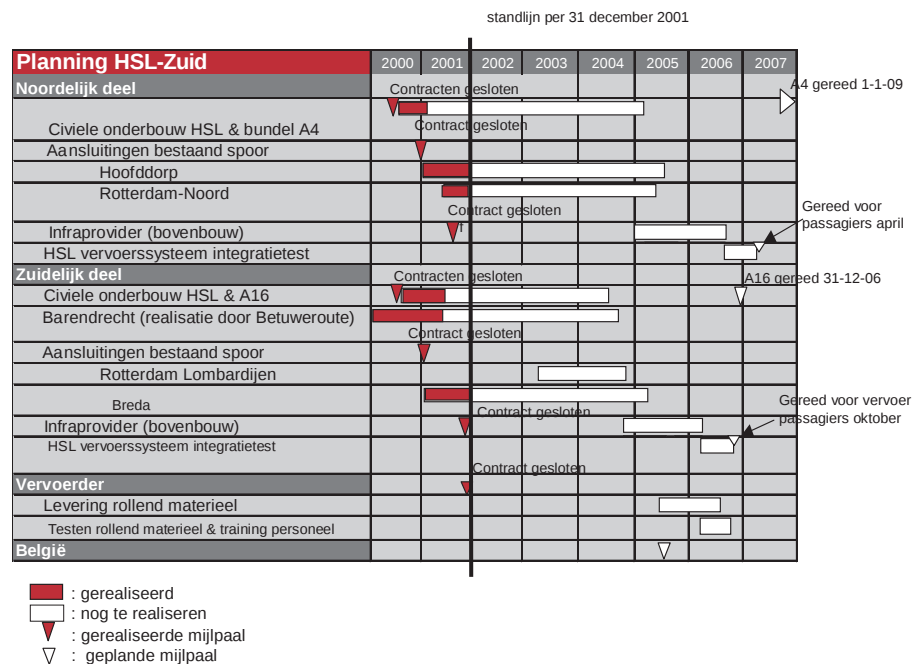
Eind 2001 is tenslotte overeenstemming bereikt met het consortium van NS en KLM over het vervoer over de HSL-Zuid. De concessie-

overeenkomst betreft het recht op het binnenlands en internationaal openbaar personenvervoer over de HSL-infrastructuur voor een periode van 15 jaar.

Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten.

Op basis van recent uitgevoerde risico-analyses en audits is er een beter inzicht in de risico's ten aanzien van de HSL-Zuid ontstaan. Gebleken is dat de risico's van dit project onder andere liggen op het terrein van een tijdige oplevering van de deelprojecten onderbouw, bovenbouw en vervoer en het vervoerssysteem als geheel. Een vertraging van de oplevering kan voor de staat financiële gevolgen hebben, met name op het gebied van vergoedingen aan de Infraprovider, derving van vervoersopbrengsten, compensatie van door de vervoerder gemaakte kosten en een vergoeding aan België. In de 10e voortgangsrapportage die op 8 april 2002 over dit project aan de Tweede Kamer is verzonden zijn bovengenoemde risico's reeds aan de orde geweest. Op dit moment wordt gekeken naar maatregelen om de risico's zo veel als mogelijk te beheersen.

De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de tiende Voortgangsrapportage.



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.

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.

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.

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 spoorweginet.

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 in latere jaren aan de orde komen.

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.

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 zal 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.

03.03.05 Snelle treinverbindingen

Op basis van de resultaten van de verkenningen deel I en deel II heeft het kabinet op 21 december 2001 een besluit genomen inzake de Zuiderzeelijn. Kernelementen van dit besluit zijn onder meer dat het kabinet zich in lijn met de bestuurlijke afspraken met het Noorden in blijft zetten voor realisatie van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden, waarbij zij een voorkeur heeft voor de snelste alternatieven (HSL en MZB). Voor het vervolgproces (in MIT-terminologie de planstudie) zet het kabinet in op het zogenaamde Tracé/MER-aanbestedingsmodel. De kern van dit model is dat de Tracé/MER-procedure en de aanbestedingsprocedure, die tot nog toe altijd volgtijdelijk worden doorlopen, parallel worden geschakeld. In de aanbestedingsprocedure wordt een competitie georganiseerd tussen de alternatieven HSL en MZB. Hierin is de inbreng van de regionale overheden en private partijen essentieel. De alternatieven Zuiderzeelijn-intercity en de Hanzelijn-plus gelden als terugvalopties wanneer de aanbestedingsprocedure niet tot de gewenste resultaten mocht leiden.

Daarnaast vindt een verdere uitwerking plaats van de mogelijkheden voor een kwaliteitssprong van het OV binnen de Randstad gekoppeld aan de andere ruimtelijke opgaven die het kabinet voorziet.

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.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
03.03 Hogesnelheidslijn	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	483 459	260 015	218 404	148 150	160 792	230 463
Uitgaven	879 350	966 379	772 752	508 091	188 062	230 463
Productuitgaven	821 836	912 711	726 549	468 251	172 522	224 111
03.03.01 HSL-zuid	704 928	766 471	611 424	387 932	94 739	157 685
03.03.02 HSL-oost	24 073	2 619				
03.03.03 HSL-zuid railwegen	13 324	16 657	24 285	21 951	17 207	531
03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	72 989	122 080	90 840	58 368	60 576	65 895
03.03.05 Snelle treinverbindingen	6 522	4 884				
Directe uitvoeringsuitgaven	57 514	53 668	46 203	39 840	15 540	6 352
03.03.01 HSL-zuid	48 599	42 455	34 215	27 006	6 165	
03.03.02 HSL-oost	105					
03.03.03 HSL-zuid railwegen	722	673	825	1 176	1 022	
03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	8 088	10 540	11 163	11 658	8 353	6 352
03.03.05 Snelle treinverbindingen						
Ontvangsten	17 013	18 272	16 910	21 449	21 988	65 000

Hogesnelheidslijn-Zuid

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn voor het gehele project als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (€ 2 815 mln)
- een bijdrage uit het FES (€ 1 679 mln)
- de bijdrage uit private financiering (€ 925 mln)
- de bijdragen van de Europese Unie (€ 176 mln)
- ontvangsten derden (€ 5 mln)

d. Budgetflexibiliteit

Alle grote bouwcontracten van de HSL-Zuid zijn gegund.

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
03.03 Hogesnelheidslijn		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		966 379		772 752		508 091		188 062		230 463
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven		53 668		46 203		39 840		15 540		6 352
3. Dus productuitgaven		912 711		726 549		468 251		172 522		224 111
4. Waarvan juridisch verplicht	82%	748 925	49%	352 698	30%	138 279	21%	36 230		
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	18%	163 644	51%	373 851	70%	329 972	79%	136 292	100%	224 111
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)										
7. Totaal	100%	912 569	100%	726 549	100%	468 251	100%	172 522	100%	224 111

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 (HXII).

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 2003 langs de kust en in het benedenrivierengebied nog enkele 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 Flevo-land, die ook deel uitmaken van het DGR, met ingang van 2002 op het begrotingsartikel waterkeren (02.01) worden verantwoord.

c. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x€ 1000)						
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	35 283	1 255	712	418		
Uitgaven	59 600	30 828	27 051	9 643		
Productuitgaven	47 729	26 419	24 974	9 104		
Directe uitvoeringsuitgaven	11 871	4 409	2 077	539		
Ontvangsten	10 622					

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)						
03.04 Deltaplan Grote Rivieren		2003		2004		2005
						2006
						2007
1. Totaal geraamde kas uitgaven		30 828		27 051		9 643
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven		4 409		2 077		539
3. Dus productuitgaven		26 419		24 974		9 104
4. Waarvan juridisch verplicht	37%	9 710	37%	9 257	14%	1 281
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk geboden	63%	16 709	63%	15 717	86%	7 823
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)						

03.05 Betaald rijden

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden producten verantwoord die gericht zijn op betaald rijden, zoals pilots en experimenten met betaalstroken, alsmede de afbouw van activiteiten rondom het project kilometerheffing zoals in het Strategisch Akkoord is verwoord.

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 6 Versterking Netwerk Personenvervoer.

b. Het actuele programma

In het Strategisch Akkoord van het nieuwe kabinet wordt aangegeven dat in deze kabinetsperiode voor de voorbereiding van een eventuele invoering van een kilometerheffing geen middelen worden vrijgemaakt. Als gevolg van de besluitvorming over het strategisch akkoord worden de activiteiten die gericht waren op de invoering van een kilometerheffing stopgezet.

In het kader van het BOR zijn medio 2000 afspraken gemaakt voor proeven met expresbanen. Na behandeling van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit in de Tweede Kamer is besloten dat een haalbaarheidsstudie uitgevoerd zal worden naar realisatie van expresbanen op de A12 ten westen van Utrecht. Op de A4 (Beneluxtunnel) en A5 (Verlengde Westrandweg) zullen tolbanen komen in aanloop naar de ontwikkeling van de tolroutes 2e Coentunnel-A5 en de A4-Midden-Delfland-Beneluxtunnel.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03.05 Betaald rijden	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	3 150	36 111					
Uitgaven	2 818	36 816					
Programma-uitgaven	1 455	34 733					
Apparaatsuitgaven	1 363	2 083					
Ontvangsten							

d. Budgetflexibiliteit

Vanaf 2003 zijn voor dit project geen middelen meer gereserveerd.

04 ALGEMENE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

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 (x € 1000)						
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen		mem	men	mem	mem	mem
Uitgaven		mem	mem	mem	mem	mem
Productuitgaven	227 176	mem	mem	mem	mem	mem

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

04.02 Bodemsanering

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 de begroting van 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-locaties. 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 spoor-projecten 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 substantiële bodemverontreiniging voordoet 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 en diverse NS-projecten in meerdere regio's.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.02 Bodemsanering	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	2 166	24 781	4 750	121			
Uitgaven	9 983	30 790	6 917	2 659			
Productuitgaven	9 983	30 790	6 917	2 659			

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)									
04.02 Bodemsanering		2003		2004		2005		2006	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		6 917		2 659					
2. Waarvan directe uitvoerings- uitgaven									
3. Dus productuitgaven		6 917		2 659					
4. Waarvan juridisch verplicht	56%	3 853							
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	44%	3 064	100%	2 659					
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)									
7. Totaal	100%	6 917	100%	2 659	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 VINEXlocaties en reguliere projecten.

04.03 Intermodaal vervoer

a. Relatie producten en beleid

Bijdrage projecten aan de operationele beleidsdoelstellingen

In dit produktartikel worden de producten van Intermodaal Vervoer beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van V&W. Het produktartikel heeft betrekking op beleidsartikel 02, Optimaliseren Netwerk goederenvervoer.

Realisatie van de doelen is in belangrijke mate afhankelijk van andere factoren, zoals het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten en bestuurlijke afspraken ten aanzien van het ruimtelijk beleid. Een aantal acties is afhankelijk van afspraken op Europees niveau, waarbij de effectiviteit van een deel van de acties ook wordt bepaald door de beschikbaarheid en toegankelijkheid van internationale netwerken. Het effect van deze beleidsdoelstelling is dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden verbetert.

b. Het actuele programma

Intermodal Freightport Schiphol

Het project Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) op en rond de mainport Schiphol vormt een essentieel onderdeel van het concept Intermodaal Freightport Schiphol (IFS). Met IFS wordt ingezet op internationale railgoederenverbindingen 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 overslag-terminal 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.

Nijmegen/Valburg (MTC Valburg)

Het MTC Valburg is een regionaal initiatief tot realisatie van een groot-schalig complex van transportgerelateerde bedrijvigheid, ontsloten door wegen, rails en water. Het MTC verkeert op dit moment in de voorbereidingsfase. Het MTC zou één van de grootste inland knooppunten in Nederland moeten worden. Realisatie van het project is nog niet zeker omdat er in de regio nog politieke besluitvorming over moet plaatshebben.

Het project kan door middel van publiek-private samenwerking (PPS) tot stand komen. Het Rijk neemt geen deel in de PPS maar is wel verzocht een financiële bijdrage te verstrekken. Vanwege de schaalgrootte en de strategische positie binnen het netwerk valt dit project niet binnen de kaders van de SOIT-regeling van VenW. Het project wordt dan ook separaat beoordeeld. Naar verwachting zal uiterlijk 2003 over een eventuele Rijksbijdrage kunnen worden besloten. Indien door alle betrokken partijen positief wordt besloten over het project, kan in 2005 worden gestart met de bouw van het project.

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 eerste fase is afgerond (eerste spoorbundel, stack- en overslagvoorzieningen). Een verkenning voor de tweede fase loopt. De aanvang van de realisatie van deze tweede fase is in 2004 voorzien.

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 de openbare overslagterminals wordt het terminalnetwerk versterkt en de Modal Shift gestimuleerd. Door middel van deze subsidies kunnen nieuwe openbare overslagterminals worden gerealiseerd en de capaciteit van bestaande overslagterminals worden vergroot.

Prestatiegegevens

Aantal gerealiseerde overslagterminals.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1 000)						
04.03 Intermodaal vervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	422	320	9 666	273		
Uitgaven	7 599	2 295	6 076	4 811		
Productuitgaven	7 599	2 295	6 076	4 811		

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 (x € 1000)						
04.03 Intermodaal vervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		2 295	6 076	4 811		
2. Waarvan directe uitvoeringsuitgaven						
3. Dus productuitgaven		2 295	6 076	4 811		
4. Waarvan juridisch verplicht	6%	138	5%	304		
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	94%	2 157	20%	1 215	3%	144
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%		75%	4 557	97%	4 667
7. Totaal	100%	2 295	100%	6 076	100%	4 811

Juridische verplichtingen

Ten behoeve van de subsidieregeling SOIT zijn negen verplichtingen aangegaan.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijke gebonden

Dit betreft het restant van de SOIT regeling.

Niet vastgelegd in verplichtingen

Hieronder vallen planstudies, zoals voor de tweede 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 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.

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen						
Uitgaven						
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten	75 781	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 ten behoeve van 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 2002 bedraagt € 2,9 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

Overzicht risico-ontwikkeling (in EUR 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Garantie plafond	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689
Uitstaand risico 1/1	3 630	3 630	2 904	2 541	2 178	2 815	1 452
Vervallen/te vervallen	363	363	363	363	363	363	363
Uitstaand risico 31/12	3 267	2 904	2 541	2 178	1 815	1 452	1 089

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 2002 bedraagt € 1,67 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 EUR 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Garantie plafond	7 736	7 736	7 736	7 736	7 736		
Uitstaand risico 1/1	2 816	2 258	1 668	1 044	383		
Vervallen/te vervallen	558	590	624	661	383		
Uitstaand risico 31/12	2 258	1 668	1 044	383	0	0	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 € 1,27 mld aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden. In de periode 1995–2000 is dit vreemd vermogen opgelopen tot € 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 door de NV NS aan de Staat der Nederlanden zijn 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 reeds 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 (x € mln) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Garantie plafond	1 361	1 161	791	730	697	664	570
Uitstaand risico 1/1	1 699	1 361	1 161	791	730	697	664
Vervallen/te vervallen	338	200	370	61	33	33	94
Verlenen/te verlenen	0	0	0	0	0	0	0
Uitstaand risico 31/12	1 361	1 161	791	730	697	664	570

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
04.05 Garanties infrastructuur	2002	2003	2004	2005	2006	2007
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 (FES)

a. Relatie producten en beleid

Dit artikel komt te vervallen aangezien de prijsbijstelling voor via het Fonds Economische Structuurversterking gefinancierde projecten vanaf 2002 gecompenseerd wordt door middel van de uit de algemene middelen gefinancierde reguliere prijsbijstelling.

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 productartikel regionale mobiliteitsfondsen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven bij beleidsartikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

b. Het actuele programma

Voor de uitvoering van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Randstad) zijn ten behoeve van de vier betrokken regio's (Noordelijke Randstad, Regio Rotterdam, Haaglanden en regio Utrecht) regionale mobiliteitsfondsen ingesteld. Het kabinet heeft hiervoor een bedrag van maximaal € 454 mln beschikbaar gesteld.

In 2000 heeft reeds een eerste storting van in totaal € 170 mln aan een drietal mobiliteitsfondsen (Noordelijke Randstad, regio Rotterdam en Haaglanden) plaatsgevonden. Dit nadat zij, conform de BOR-afspraken zelf eerst hun inleg hadden gedaan. In 2001 is het resterende bedrag € 284 mln aan de vier BOR-regio's overgemaakt nadat zij wederom hun inleg hadden gedaan.

In de begroting 2001 is tevens een bedrag gelijk aan de toenmalig geraamde opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegennet in de periode 2002–2010 opgenomen, de zogenaamde terugsluisopbrengsten. Hiervan is als gevolg van het amendement Dijsselbloem € 136 mln gereserveerd voor nog op te richten regiofondsen m.b.t. de zuidelijke en oostelijke provincies. Daarnaast is € 81,6 mln gereserveerd voor de BOR-regio's Noordelijke Randstad, regio Rotterdam en Haaglanden om deze regio's vanaf 2005 te kunnen compenseren voor het niet doorgaan van de proef met het spitstarief. In het Strategisch Akkoord zijn afspraken gemaakt over de vrijval van de uitgaven als gevolg van het niet doorgaan van het spitstarief. Hiermee is in onderstaand overzicht rekening gehouden.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.07 Regio mob. fondsen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	283 613	73 203	70 031	6 057	45 057	43 435	0
Uitgaven	283 613	73 202	70 031	6 057	45 057	43 435	0
Productuitgaven	283 613	73 202	70 031	6 057	45 057	43 435	0
04.07.01 Rijksbijdrage	283 613	73 202	70 031	3 196	3 196	1 574	0
04.07.02 Terugsluis opbrengsten	0	0	0	2 861	41 861	41 861	0
Directe uitvoeringsuitgaven							
Ontvangsten							

d. Budgetflexibiliteit

De middelen zijn verplicht uit hoofde van de afspraken in het kader van BOR, de reservering ten behoeve van de uitvoering van het amendement Dijsselbloem en de aanvullende afspraken met genoemde BOR-regio's.

04.08 Railinfrabeheer

a. Relatie producten en beleid

Door middel van de aan Railinfrabeheer verstrekte leningen 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 Verkeer en Waterstaat (XII), uit te voeren.

b. Het actuele programma

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

De aandelen van Railinfrabeheer (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Railinfra-beheer 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 (x € 1000)						
04.08 Railinfrabeheer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	873 007					
Uitgaven	346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Productuitgaven	346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Ontvangsten	346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898

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 (XII). 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 (x € 1000)						
05.01 Bijdrage ten laste van V&W	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ontvangsten	3 414 865	3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738

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 geluidssanering bij reconstructies van rijkswegen. Voordien werden de kosten van de uitvoering van geluidssaneringsprojecten aan VROM doorberekend.

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
05.03 Bijdrage ten laste van de begroting van VROM	2002	2003	2004	2005	2006	2007
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.

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)					
	2003	2004	2005	2006	2007
Betuwroute	539 999	348 004	196 033		
HSL-Zuid	610 970	367 562	348 049	58 084	
Investeringsimpuls		161 762			
Impuls f 1,9 mld	131 898	149 508	89 921	31 257	4 728
12 mld impuls	157 227	- 506 855	- 148 247	505 888	1 087 158
Hubertustunnel	4 779				
Bor	747 427	729 891	635 274	441 450	314 467
Fes-bruggetje	234 945	68 407	59 786	59 786	59 325
Prijscompensatie 2002	17 915	9 887	8 856	8 223	10 993
Voorfinanciering GIS	55 000	80 000			
FES-bruggetje (additioneel)	46 580	40 501	58 696	117 214	192 963
Totaal	2 546 740	1 448 667	1 248 368	1 221 902	1 669 634

c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
05.04 Bijdragen van het fonds Economische Structuurversterking	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ontvangsten	2 276 376	2 546 740	1 448 667	1 248 368	1 221 902	1 669 634

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

3. BEDRIJFSVOERING

Bedrijfsvoeringsparagraaf Rijkswaterstaat op hoofdlijnen

De specifieke bedrijfsvoeringsthema's van Rijkswaterstaat voor 2003 zijn de volgende:

1. Professioneel Opdrachtgeverschap
2. Invoering baten-lastenstelsel en SAP
3. Strategisch Personeelsmanagement.

Professioneel Opdrachtgeverschap

Politiek en bedrijfsmatig gewenste veranderingen in de samenwerking tussen de overheid als publieke opdrachtgever en partijen uit de markt als private opdrachtnemers nopen binnen Rijkswaterstaat (RWS) tot een principiële heroriëntatie op de invulling van de opdrachtgeversfunctie en de wijze van samenwerken met respectievelijk contracteren van de markt. Die noodzaak wordt door Rijkswaterstaat al enkele jaren onderkend. Eind 2000 zijn tijdens het congres «RWS in de 21e eeuw, de maatschappij beter bediend» een aantal duidelijke wensen naar voren gebracht. In het oog springende zaken waren onder meer:

- een duidelijke koersbepaling van Rijkswaterstaat naar de toekomst;
- meer behoefte aan samenhang tussen allerlei vernieuwings-initiatieven;
- de aansturing van het Hoofdkantoor;
- het faciliteren met praktische hulpmiddelen.

Mede naar aanleiding van deze uitkomsten is gekeken naar mogelijke verbeterlagen. Eén en ander heeft onder meer geresulteerd in een intensievere afstemming van een aantal reeds lopende veranderings-trajecten die in essentie beogen bij te dragen aan een effectieve(re) samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer ofwel tussen Rijkswaterstaat en haar partners in de markt. Het gaat hierbij om Innovatief Aanbesteden, Publiek Private Samenwerking, Kwaliteitsborging, Vereenvoudiging Financieel Beheer en Kostenbeheersing Infrastructuur. Deze lopende projecten worden gecoördineerd binnen één veranderingsthema onder de noemer: Professioneel Opdrachtgeverschap RWS in de 21e eeuw.

Invoering baten-lastenstelsel en SAP

Vanuit het project «Invoering baten-lastenstelsel RWS» wordt ook in 2003 gewerkt aan het vormgeven van een efficiëntere en effectievere bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. Dit betekent:

- invoering van het baten-lastenstelsel (als vervanger voor het kas-verplichtingenstelsel);
- invoering van uniforme processen in de bedrijfsvoering binnen RWS;
- invoering van diverse modules van het ERP-systeem SAP.

Ook in 2003 worden opleidingen gegeven om kennis te maken met het baten-lastenstelsel, mede in relatie tot de competenties die passen bij het werken volgens een resultaatgericht sturingsmodel. Tevens zal de implementatie van het SAP-systeem worden voorbereid, op basis van de keuzes die in 2002 over de bedrijfsvoeringsprocessen zijn gemaakt.

Strategisch personeelsmanagement

Rijkswaterstaat geeft, als uitvoerende organisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, op een resultaatgerichte, maar vooral ook mensgerichte wijze invulling aan haar taak. Het op een juiste wijze invulling geven aan een nieuwe toekomst binnen de driehoek Beleid, Handhaving en Uitvoering waar Rijkswaterstaat zich meer richt op de omgeving vraagt, naast de bestaande vaardigheden, ook om andersoortige vaardigheden. Rijkswaterstaat baseert haar toekomstgerichte personeelsbeleid op strategisch personeelsmanagement, waarin de relatie wordt gelegd tussen ontwikkelingen in het primaire proces en de ontwikkeling van de medewerker. Met behulp van competentie-management wordt deze match gerealiseerd. Rijkswaterstaat realiseert zich dat in toenemende mate de ontwikkeling van de medewerkers de toekomst van de organisatie bepaalt. Het strategisch personeelsmanagement wordt uitgewerkt in een aantal thema's. Deze thema's hebben betrekking op de volgende onderwerpen: competentie-management, werk en gezondheid, managementontwikkeling, vrouwen in hogere functies en waarderen en belonen.

In de bedrijfsvoeringsparagraaf van de Begroting 2003 van Verkeer en Waterstaat wordt een uiteenzetting gegeven over het gehanteerd management control systeem bij het ministerie en de wijze waarop door het ministerie over 2003 een Mededeling over de Bedrijfsvoering zal worden gedaan.

Bedrijfsvoering: toerekenen van uitgaven/kosten aan producten

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 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.

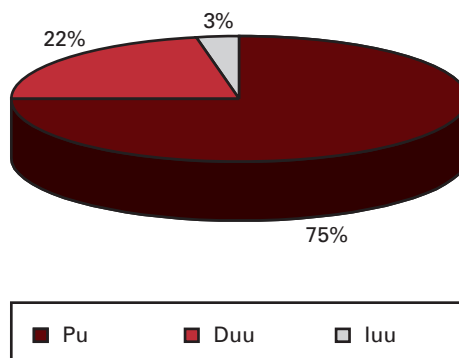
Zoals uit de hieronder weergegeven figuur blijkt, maken in 2003 de product-uitgaven ongeveer 75% van het totaal (ruim 5 miljard euro) uit, de directe uitvoerings-uitgaven 22% en de indirecte uitvoeringsuitgaven 3%.

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

Onder *directe uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken (uitgevoerd door Rijkswaterstaat of derden, zoals ingenieursbureaus voor voorbereiding en toezicht op de uitvoering van werken, 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, RWS-brede activiteiten (bv. automatisering) en per 1 januari 1999 ook de huur van panden in het kader van de stelselherziening Rijkshuisvesting.

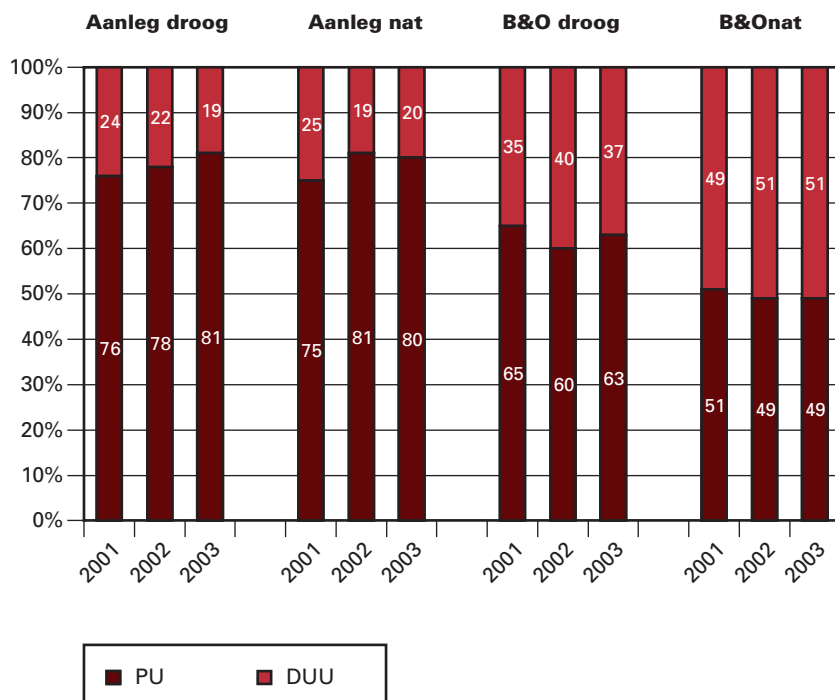
Onderverdeling RWS-uitgaven 2003



De stijging van het aandeel PU ten opzichte van voorgaande jaren wordt veroorzaakt doordat RWS dit jaar de uitgaven gekoppeld aan de uitvoering van de HSL-Zuid en de aansturing van de uitvoering Betuweroute, in de berekening heeft meegenomen.

Productuitgaven komen daarnaast met name voor op de werksoorten Aanleg (droog/nat) en Beheer en Onderhoud (droog/nat). De verhouding tussen de PU en de DUU hierbinnen is een hulpmiddel bij de beoordeling van de doelmatigheid waarmee Rijkswaterstaat de producten realiseert. Ook de doelmatigheid van de verschillende diensten van Rijkswaterstaat kan op deze wijze worden vergeleken.

In onderstaande figuur is per werksoort de PU/DUU-verhouding weergegeven. De verhouding aangaande 2001 komt uit de Verantwoording 2001, de verhoudingen aangaande 2002 en 2003 zijn gebaseerd op de in de begroting 2003 gepubliceerde waarden.



4. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

4.1 MUTATIES

01 Droge infrastructuur

01.01 Rijkswegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.01 Rijkswegen	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			1 010 411	1 152 698	1 196 721	1 252 874	2 050 041	
1e suppl. wet 2002			10 908	– 1 756	– 11 776	– 21 476	– 817	
Nieuwe mutaties			873 233	99 907	482 429	295 389	– 155 940	
Stand ontwerp-begroting 2003	3 517 259	1 827 168	1 894 552	1 250 849	1 667 374	1 526 787	1 893 284	2 132 010

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.01 Rijkswegen		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			1 396 989	1 802 411	1 721 997	1 830 857	2 050 041	
1e suppl. wet 2002			7 436	6 411	– 11 776	– 21 476	– 817	
Nieuwe mutaties			96 058	– 68 829	– 15 684	– 17 418	– 57 177	
Stand ontwerp-begroting 2003		1 440 524	1 500 483	1 739 993	1 694 537	1 791 963	1 992 047	2 196 720

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven/verplichtingen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling	41 555	52 949	50 357	54 940	61 106	
2. Bijdrage departementale uitgaven	- 3 254	- 2 130	- 1 730	- 1 232	- 1 232	
3. Herallocatie onderzoeksactiviteiten	2 269	2 269	2 269	2 269	2 269	
4. Hogere ontvangsten Centrico	2 950	2 269	2 314			
5. Compensatie A59		- 6 566	- 20 863	- 182 455	- 163 691	
6. Bijdragen VROM Leidsche Rijn	9 908	11 168	14 168	8 168	8 168	
7. Van IF01.03 tbv Leidsche Rijn	39 252					
8. Correctie ontvangsten VROM Leidsche Rijn	- 6 800	- 20 400	- 29 500			
9. ITM-tunnel	2000	9 300	9 300			
10. Bijdrage NNI Eurocodes	- 86	- 86	- 86	- 86	- 86	
11. RW9 Heiloo-Alkmaar	9 076					
12. Schaderijdingen	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
13. Herverdeling onderhoudswerkzaamheden	- 3 018	- 3 018	- 3 018	- 3 018	- 3 018	
14. Heroverweging onderzoeks-programmering	- 794	- 794	- 794	- 794	- 794	
15. Kasschuif		- 124 790	- 102 101	124 790	102 101	
16. Actualisatie projectplanning		8 000	61 000	- 23 000	- 65 000	
17. Extrapolatie						204 673
Totaal	96 058	-68 829	- 15 684	- 17 418	- 57 177	204 673

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).

ad 3. Betreft een herallocatie van onderzoeksactiviteiten in verband met herprogrammering op IF artikel 02.02.

ad 4. Betreft hogere uitgaven als gevolg van een EU-bijdrage in het kader van diverse benuttingsprojecten.

ad 5. Kasschuif met betrekking tot BOR en Compensatie van de A59. Voor wat betreft BOR is de verwachting dat deze middelen in de periode t/m 2005 niet tot betaling zullen komen en daarom worden zij ingezet vanaf 2008. Voor de A59 geldt dat de huidige te ontwikkelen PPS constructie vraagt om een ander kasritme. Door deze noodzakelijke technische mutaties blijven de kostenramingen in de periode tot en met 2010 budgettair neutraal.

ad 6/7/8. Betreft deels een correctieboeking over 2001 van de bijdrage van VROM voor het project Leidsche Rijn dat voortaan geheel op dit artikel wordt verantwoord. Een deel van de middelen is daarom overgeheveld vanuit het IF artikel 01.03 waar in de vorige begroting dit bedrag was opgenomen.

- ad 9. Deze mutatie hangt samen met de bijdrage van de gemeente Den Haag voor het project Noordelijke Randweg Den Haag (ITM-tunnel en een fietsbrug). Deze bijdrage is op ontvangsten Rijkswegen opgenomen.
- ad 10. Deze mutatie betreft de bijdrage van het subsidie aan het Nederlands Normalisatie Instituut welke op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) (art. 21) verantwoord wordt.
- ad 11. Deze mutatie heeft betrekking op de bijdragen van de gemeente en provincie in het kader van rijksweg 9 Heiloo-Alkmaar (zie ook ontvangsten Rijkswegen).
- ad 12. Omdat het aantal schaderijdingen de laatste jaren is toegenomen zijn zowel de ontvangsten als uitgaven opgehoogd.
- ad 13. Deze overboeking naar IF artikel 01.02 is het gevolg van een herverdeling van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden tussen RWS en Railinfrabeheer (RIB). RIB zal met het overgehevelde budget de werkzaamheden die RWS voorheen deed gaan uitvoeren.
- ad 14. Deze mutatie is een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 15. Betreft een noodzakelijke technische mutatie als gevolg van het project A12 benutting Utrecht-Duitse grens.
- ad 16. Deze mutatie betreft een aanpassing van de begrotingsstanden als gevolg van een actualisatie van de projectplanning.
- ad 17. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
01.01 Rijkswegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		68 671	71 666	80 134	19 966	38 571	
1e suppl. wet 2002		9 122	113				
Nieuwe mutaties		10 226	– 5 831	– 14 886	3 000	3 000	
Stand ontwerp-begroting 2003	114 041	88 019	65 948	65 248	22 966	41 571	25 689

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Ontvangsten Centrico	2 950	2 269	2 314			
2. Schaderijdingen	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
3. Correctie VROM bijdrage 2001Leidsche Rijn	- 6 800	- 20 400	- 29 500			
4. ITM Tunnel	2000	9 300	9 300			
5. RW9 Heiloo-Alkmaar	9 076					
6. Extrapolatie						- 15 882
Totaal	10 226	- 5 831	- 14 886	3 000	3 000	- 15 882

- ad 1. Dit betreft hogere ontvangsten als gevolg van een EU-bijdrage die in het kader van diverse benuttingsprojecten is verstrekt.
- ad 2. Omdat het aantal schaderijdingen de laatste jaren is toegenomen zijn zowel de ontvangsten als de uitgaven opgehoogd.
- ad 3. Het betreft een technische correctie op de begroting 2001, waarbij een VROM-bijdrage als ontvangst wordt gecorrigeerd.
- ad 4. Het betreft een ontvangst van de gemeente Den Haag voor het project Noordelijke Randweg Den Haag (fietsbrug).
- ad 5. Deze mutatie heeft betrekking op de bijdragen van de gemeente en provincie in het kader van rijksweg 9 Heiloo-Alkmaar.
- ad 6. Dit betreft extrapolatie conform het programma.

01.02 Railwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01.02 Railwegen	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			689 463	715 121	789 204	809 203	1 095 967	
1e Suppl. wet 2002			906 050	378 109	– 816	– 612		
Nieuwe mutaties			144 870	940 470	– 23 254	110 504	– 96 752	
Stand ontwerpbegroting 2003	1 793 474	1 691 952	1 740 383	2 033 700	765 134	919 095	999 215	1 593 310

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01.02 Railwegen		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			1 058 616	1 064 230	1 167 824	1 158 776	1 480 708	
1e Suppl. wet 2002			6 807	7 255	3 764	5 738		
Nieuwe mutaties			4 204	94 605	533	166 547	18 455	
Stand ontwerpbegroting 2003			1 069 627	1 166 090	1 172 121	1 331 061	1 499 163	1 593 310
Overplanning			39 000	45 000	50 000			
Uitgavenstand 2003		1 215 330	1 108 627	1 211 090	1 222 121	1 331 061	1 499 163	1 593 310

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling 2002	32 615	34 679	37 420	37 179	45 044	
2. Meerkosten Betuweroute	- 26 456					
3. HSL			7 100	- 34 500	- 31 000	
4. Verkeersleiding	- 3 000					
5. Vervoerkamer NMA	- 378	- 378	- 378	- 378	- 378	
6. Stamlijn Nwhoek / IJzeren Rijn	4 000	4 000	4 000		9 000	
7. Gebruiksvergoeding naar XII	- 16 412	- 21 025	- 28 975	36 790	- 37 579	
8. Overdracht kunstwerken RIB	6 035	6 035	6 035	6 035	6 035	
9. Intensivering onderhoud		67 955				
10. Gewijzigde ontvangsten CAU	2000	1 000	- 15 336	1 000	5 000	
11. Sloelijn (overb. Van EZ)	6 800					
12. Overboeking van IF 04.07		43 006	52 001	111 001	9 527	
13. Inpassingen spoorprogramma	- 1 000	- 40 000	- 60 000	75 000	5 473	
14. Investerings tbv vergunningen eremplacements				10 000	10 000	
15. Taakstellingh G&G-sector		- 667	- 1 334	- 2000	- 2 667	
16. Extrapolatie						94 147
Totaal	4 204	94 605	533	166 547	18 455	94 147

ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Dit betreft de bijdrage vanuit dit artikel in de meerkosten van de Betuweroute (elfde voortgangsrapportage).

ad 3. Dit betreft de bijdrage in de meerkosten van de HSL en de budget-neutrale bijdrage in de inpassing van Infraprovider-middelen in diverse programma's.

ad 4. Dit betreft de overboeking naar artikel 7 van hoofdstuk XII voor het contract Verkeersleiding.

ad 5. Dit betreft de overboeking naar artikel 7 van hoofdstuk XII voor een bijdrage in de oprichtingskosten en kosten van toezicht voor de vervoerkamer NMA.

ad 6. Dit betreft een tweetal kasschuiven, namelijk voor de uitvoering van Stamlijn NW-hoek (ad € 12 mln) en voor de voorbereidingskosten van IJzeren Rijn (ad € 9 mln). Beide kasschuiven wordt binnen het IF ingepast.

ad 7. Dit betreffen overboekingen naar hoofdstuk XII van de geraamde vrijgevallen financiële ruimte die wordt besteed aan organisatie en stimulering van het spoorvervoer.

ad 8. Dit betreft een structurele overboeking vanwege de overdracht van het onderhoud van een aantal kunstwerken aan het RIB.

ad 9. Dit betreft de noodzakelijk extra middelen ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden aan het spoor.

- ad 10. Dit betreft een actualisatie van de ontvangsten, namelijk de TEN-subsidie voor corridor Amsterdam–Utrecht.
- ad 11. Dit betreft een overboeking van het Ministerie van Economische Zaken voor de realisatie van de Sloelijn.
- ad 12. Dit betreft de overboeking van IF 04.07 vanwege de vrijval als gevolg van de afbouw van activiteiten bij het project Kilometerheffing. De middelen wordt toegevoegd aan het spoorprogramma in verband met afdekking van de risico's spoorprojecten.
- ad 13. Dit betreft een mutatie welke het gevolg is van gewijzigde programmering op het Infrastructuurfonds.
- ad 14. Dit betreft de middelen voor emplacementen, noodzakelijke voor verrichten van de vereiste investeringen met name op het gebied van geluidsmaatregelen.
- ad 15. Dit betreft de in het Strategisch Akkoord opgenomen taakstelling voor de G&G-sector.
- ad 16. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Technische verplichtingenmutatie	62 233	921 406	– 15 728	– 61 278	– 114 399	
2. Loon- en prijsbijstelling 2002	48 374	35 710	37 842	37 197	45 044	
3. Meerkosten Betuweroute	– 26 456					
4. HSL			7 100	–34 500	–31 000	
5. Verkeersleiding	– 3 000					
6. Vervoerkamer NMA	– 378	– 378	– 378	– 378	– 378	
7. Stamlijn Nwhoek / Ijzeren Rijn	4 000	4 000	4 000		9 000	
8. Gebruiksvergoeding naar XII	– 21 026	– 28 975	– 36 790	– 37 589	– 38 387	
9. Overdracht kunstwerken RIB	6 035	6 035	6 035	6 035	6 035	
10. Intensivering onderhoud	67 955			6 683		
11. Gewijzigde ontvangsten CAU	2000	1 000	– 15 336	1 000	5 000	
12. Overboeking i.k.v Sloelijn (van) EZ	6 800					
13. SA: Overboeking van IF 04.07		43 006	52001	111 001	9 527	
14. SA: inpassingen spoorprogramma	– 1 000	– 40 000	– 60 000	75 000	5 473	
15. SA: Investerings tbv vergunningen emplacementen				10 000	10 000	
16. SA: taakstellingh G&G-sector	– 667	– 1 334	– 2000	– 2 667	– 2 667	
17. Extrapolatie						2 598
Totaal	144 870	940 470	– 23 254	110 504	– 96 752	2 598

- ad 1. Betreft technische verplichtingenmutatie naar aanleiding van een actualisatie van verplichtingenstanden.

ad 2 t/m 17. Zie tekst specificatie nieuwe mutaties uitgaven.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
01.02 Railwegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		7 941		16 336			
1e Suppl. wet 2002		3 315					
Nieuwe mutaties		2000	1 000	-15 336	1 000	5 000	
Stand ontwerpbegroting 2003	43 529	13 256	1 000	1 000	1 000	5 000	0

Voor toelichting zie ad 10 uitgaven.

01.03 Regionale en lokale infrastructuur

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03 Reg/lok infra	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			195 454	327 072	333 697	323 914	323 914	
1e suppl. wet 2002			– 24 119	18 378				
Nieuwe mutaties		16 620	265 406	– 151 625	– 252 317	– 120 440	– 52 240	
Stand ontwerp-begroting 2003	2 093 400	292 691	436 741	193 825	81 380	203 474	271 674	755 680

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03 Reg/lok infra		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			630 710	652 909	471 606	441 492	614 612	
1e suppl. wet 2002			9 234	18 378	58 084	27 227		
Nieuwe mutaties			– 29 994	– 84 188	– 109 861	– 29 682	– 52 240	
Stand ontwerp-begroting 2003		502 104	609 950	587 099	419 829	439 037	562 372	755 680

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling		18 256	18 926	14 207	13 306	18 499	
2. Bijdrage departementale uitgaven		– 1 779	– 1 164	– 945	– 673	– 673	
3. Voordelig Saldo 2001			25 000	– 8 084	– 16 916		
4. Bijdrage VROM Leidsche Rijn			– 39 252				
5. Waalsprong		– 45 378					
6. SWAB			60 000				
7. Versnellingsbehoefte overgangsrecht			15 901	44 933	52 070	34 052	
8. Kasschuif		– 1 093	– 163 599	– 179 972	– 97 469	– 124 118	
9. Intensivering Duurzaam Veilig				20 000	20 000	20 000	
10. Extrapolatie							193 308
Totaal		– 29 994	– 84 188	– 109 861	– 29 682	– 52 240	193 308

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).

- ad 3. Betreft een technische correctie van het voordelig saldo 2001.
- ad 4. Betreft de correctieboeking van de bijdrage van VROM voor het project Leidsche Rijn welke overgeheveld wordt naar het IF artikel 01.01.
- ad 5. Deze mutatie betreft een overboeking naar het artikel Waterkeren voor de bijdrage aan de gemeente Nijmegen in het kader van de Waalsprong. Op het IF artikel 02.01 Waterkeren wordt de totale bijdrage verantwoord.
- ad 6. De SWAB-impuls voor de GDU voor de periode 1998–2003 zal met 1 jaar verlengd worden.
- ad 7. Ten behoeve van de versnellingsbehoefte overgangsrecht (GDU) worden middels een kasschuif tijdelijk extra middelen gereserveerd. De budgetten over de jaren t/m 2010 blijven hiermee gelijk.
- ad 8. Deze mutatie betreft een aanpassing van het kasritme voor de projecten Noord-Zuidlijn en Randstadrail aan de financiële mogelijkheden binnen de programmering.
- ad 9. Deze mutatie betreft een intensivering van het programma Duurzaam Veilig.
- ad 10. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

02 Natte Infrastructuur

02.01 Waterkeren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.01 Waterkeren	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			235 987	225 554	249 942	259 103	276 832	
1e suppl. wet 2002			5 860					
Nieuwe mutaties			163 118	– 38 064	– 5 921	– 47 283	13 243	
Stand ontwerp-begroting 2003	130 153	186 095	404 965	187 490	244 021	211 820	290 075	304 491

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.01 Waterkeren		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			268 910	237 362	261 750	270 911	262 509	
1e suppl. wet 2002			7 187					
Nieuwe mutaties			70 086	5 500	– 5 921	9 676	13 243	
Stand ontwerp-begroting 2003		178 725	346 183	242 862	255 829	280 587	275 752	304 491

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling		7 925	7 228	7 730	8 266	7 653	
2. Bijdrage departementale uitgaven		– 631	– 413	– 336	– 239	– 239	
3. Waalsprong		45 378					
4. Maaswerken			1 820	1 820	1 820		
5. Kasschuif		20 000	– 1 000	– 13 000	– 6 000		
6. Financiering primaire waterkeringen					7 964	7 964	
7. Ontvlechting DG Water		– 1 452	– 1 452	– 1 452	– 1 452	– 1 452	
8. Onderzoekskorting		– 1 134	– 683	– 683	– 683	– 683	
9. Extrapolatie							28 739
Totaal		70 086	5 500	– 5 921	9 676	13 243	28 739

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).

- ad 3. Deze mutatie betreft een overboeking vanuit het artikel 01.03 Lokaal/Regionaal in verband met de bijdrage aan de gemeente Nijmegen in het kader van de Waalsprong. Op dit artikel Waterkeren wordt de totale bijdrage verantwoord. Betreft een technische correctie van het voordelig saldo 2001.
- ad 4. Betreft een overboeking uit IF artikel 02.02 waarbij drie jaar lang het project Zandmaas op dit artikel verantwoord wordt. Dit vanwege het synergie effect dat behaald wordt door de samenwerking binnen het project Maaswerken.
- ad 5. Kasschuif ter financiering van de Waalsprong.
- ad 6. Als gevolg van de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen wordt budget uit het Provinciefonds aan dit artikel toegevoegd.
- ad 7. In het kader van de vorming van het DG Water heeft er een herallocatie van activiteiten plaats gevonden en wordt de «berichtendienst» op basisinformatie IF artikel 02.02 ad € 1044 000 verantwoord). Tevens wordt in het kader van HGIS voor € 408 000 het «Coastal Zone Management Centre» op artikel 22.01.08 (XII) buitenlandactiviteiten RWS verantwoord.
- ad 8. De voorlopig geparkeerde onderzoekskorting op artikel 14.01.99 (XII) uit de begroting 2000 wordt met deze mutatie herverdeeld over de artikelen waar de onderzoeksactiviteiten plaats hebben.
- ad 9. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.01 Waterkeren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		17 688	304	11 649	304		
1e suppl. wet 2002		15 282					
Stand ontwerp-begroting 2003	11 900	32 970	304	11 649	304		

02.02 Waterbeheer en Vaarwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.02 Waterbeheer en vaarwegen	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			478 405	524 196	478 131	660 808	645 123	
1e suppl. wet 2002			2 214					
Nieuwe mutaties			165 376	29 404	38 168	– 67 071	– 27 245	
Stand ontwerp-begroting 2003	1 279 488	807 268	645 995	553 600	516 299	593 737	617 878	746 528

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.02 Waterbeheer en vaarwegen en vaarwegen en		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			618 181	638 207	589 057	710 790	695 106	
1e suppl. wet 2002			15 117	4 084	– 55 390	– 10 012		
Nieuwe mutaties			8 100	21 573	65 349	19 371	– 5 620	
Stand ontwerp-begroting 2003		697 133	641 398	663 864	599 016	720 149	689 486	746 528

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Loon- en prijsbijstelling	18 737	18 516	17 124	21 402	20 591		
2. Bijdrage departementale uitgaven	– 797	– 522	– 424	– 302	– 302		
3. Verdieping Westerschelde		9 000	9 000	7 000			
4. Maaswerken		– 1 820	– 1 820	– 1 820			
5. Waterbodems		6 200	6 200	6 200	6 200		
6. Onderzoekskorting	– 4 992	– 3 002	– 3 002	– 3 002	– 3 002		
7. Verkeerspost IJmuiden	364	364	364	364	364		
8. Technische overboeking	– 2 269	– 2 269	– 2 269	– 2 269	– 2 269		
9. Herverdeling onderhoudswerkzaamheden	– 3 017	– 3 017	– 3 017	– 3 017	– 3 017		
10. Technische correctie 1e suppletoire wet			45 378				
11. Bijdrage IVW	– 970	– 2 921	– 3 229	– 3 229	– 3 229		
12. Ontvlechting DG Water	1 044	1 044	1 044	1 044	1 044		
13. Actualisatie projectplanning				– 3 000	– 22000		
14. Extrapolatie							57 042
Totaal		8 100	21 573	65 349	19 371	– 5 620	57 042

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.
- ad 2. Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 3. Deze mutatie is het gevolg van een bijdrage van het Vlaams Gewest (zie ook Ontvangsten Aanleg Vaarwegen)
- ad 4. Betreft een overboeking naar IF artikel 02.01 waarbij drie jaar lang het project Zandmaas op het artikel Waterkeren verantwoord wordt. Dit vanwege het synergie effect dat behaald wordt door de samenwerking binnen het project Maaswerken.
- ad 5. Met deze mutatie wordt definitieve bestemming gegeven aan het resterende deel van de in 1998 door het Kabinet gereserveerde impulsmiddelen voor waterbodems. De middelen zijn bestemd voor saneringen in rijkswateren.
- ad 6. De voorlopig geparkeerde onderzoekskorting (op artikel XII14.01.99) uit de begroting 2000 wordt met deze mutatie definitief toegedeeld over de artikelen waar de onderzoeksactiviteiten plaats hebben.
- ad 7. Omdat het beheer van de verkeersdienstapparatuur op de verkeersposten op dit artikel wordt verantwoord zal ook de post Buitenhuisen hier nu op verantwoord worden. Voorheen gebeurde dit op artikel XII 01.01 Veilig goederenvervoer.
- ad 8. Betreft een technische overboeking van onderzoeksactiviteiten middels een overboeking naar IF artikel 01.01. Aanleg Rijkswegen.
- ad 9. Deze mutatie is het gevolg van een herverdeling van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden tussen RWS en Railinfrabeheer (RIB). Met dit naar IF artikel 01.02 overgehevelde budget zal RIB de werkzaamheden die RWS voorheen deed gaan uitvoeren.
- ad 10. Betreft een technische correctie in verband met een foutieve toedeling van het voordelig saldo 2001 dat in de eerste suppletoire wet staat opgenomen.
- ad 11. Deze uitgaven zijn verbonden aan de oprichting van de divisie Water van het Inspectoraat Generaal. Het gaat met name om uitgaven voor personeel en materieel.
- ad 12. In het kader van de vorming van het DG Water wordt de «berichtendienst» welke voorheen op artikel 02.01 Waterkeren werd verantwoord nu op dit artikel verantwoord.
- ad 13. Deze mutatie betreft een aanpassing van de begrotingsstanden als gevolg van een actualisatie van de projectplanning
- ad 14. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.02 Waterbeheer en vaarwegen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		66 276	74 785	70 587	46 059	60 807	
1e suppl. wet 2002		15 202					
Nieuwe mutaties			9 000	9 000	7 000		
Stand ontwerp-begroting 2003	78 600	81 478	83 785	79 587	53 059	60 807	40 840

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Ontvangsten		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Westerschelde			9 000	9 000	7 000		
2. Extrapolatie							– 19 967
Totaal		0	9 000	9 000	7 000		– 19 967

ad 1. Deze nieuwe mutatie betreft een bijdrage van het Vlaams Gewest in de verdieping van de Westerschelde (zie ook uitgaven aanleg vaarwegen).

ad 2. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

03 Megaprojecten

03.01 Westerscheldetunnel

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.01 Westerscheldetunnel	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			10 745	2 823	2 442			
1e suppl. wet 2002				44 348				
Nieuwe mutaties			11 482	2 272	66			
Stand ontwerp-begroting 2003	368 490	9 299	22 227	49 443	2 508			

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.01 Westerscheldetunnel		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			154 470	83 564	2 442			
1e suppl. wet 2002			43 863	– 13 389				
Nieuwe mutaties			4 398	2 272	66			
Stand ontwerp-begroting 2003		174 280	202 731	72 447	2 508			

De nieuwe mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002

03.02 Betuweroute

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			109 036	81 967	39 131	28 725	12 434	
1e suppl. wet 2002			45 378	38 571				
Nieuwe mutaties			46 414	18 375	15 409	10 087	289	
Stand ontwerp-begroting 2003	369 232	368 615	200 828	138 913	54 540	38 812	12 723	19 712

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			685 629	629 235	517 252	328 509	12 434	
1e suppl. wet 2002			79 268	38 571				
Nieuwe mutaties			46 414	18 375	15 409	10 087	289	
Stand ontwerp-begroting 2003		546 559	811 311	686 181	532 661	338 596	12 723	19 712

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven/verplichtingen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling	19 958	18 375	15 409	9 633	289	
2. Scopewijziging	26 456					
3. Correctie overboeking				454		
4. Extrapolatie						6 989
Totaal	46 414	18 375	15 409	10 087	289	6 989

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.
- ad 2. Deze mutatie is een resultante van Scopewijzigingen binnen het project. Te denken valt aan de ongelijkvloerse boog bij Geldermal-
sen ten behoeve van een grotere capaciteit.
- ad 3. Het betreft een technische correctie van apparaatsuitgaven van
artikel 03.02 (HXII) naar dit artikel.

ad 4. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.02 Betuweroute	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		24 958	19 966	6 807	9 076	2 269	
1e suppl. wet 2002		4 058					
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerp-begroting 2003	20 900	29 016	19 966	6 807	9 076	2 269	

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Ontvangsten		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Extrapolatie							– 2 269
Totaal							– 2 269

ad 1. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

03.03 Hogesnelheidslijn

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 Hogesnelheidslijn	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			222 850	149 969	112 654	17 361	10 101	
1e suppl. wet 2002			1 418	2 572	2 592	2 592	817	
Nieuwe mutaties			259 191	107 474	103 158	128 197	149 874	
Stand ontwerp-begroting 2003	2 735 974	3 494 954	483 459	260 015	218 404	148 150	160 792	230 463

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 Hogesnelheidslijn		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			835 854	1 000 500	656 331	470 441	111 096	
1e suppl. wet 2002			9 450	– 69 163	2 592	2 592	817	
Nieuwe mutaties			34 046	35 042	113 829	35 058	76 149	
Stand ontwerp-begroting 2003		944 478	879 350	966 379	772 752	508 091	188 062	230 463

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling	24 391	29 516	19 303	13 725	3 149	
2. Oplossing spanning		6 000	70 000	15 000		
3. Kruising Hoogmade	7 941			4 992		
4. Scopemutatie Bergschenhoek				1 815		
5. Infraprovider					58 000	
6. Overboeking	2 131	– 474	– 474	– 474		
7. Aansluitingskosten			25 000			
8. Vervoersopbrengsten					15 000	
9. Overboeking onderzoeksgelden	– 417					
10. Extrapolatie						42 401
Totaal	34 046	35 042	113 829	35 058	76 149	42 401

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Deze mutatie is het gevolg van een verschil tussen de oorspronkelijke projectraming en het benodigde projectbudget. Compensatie komt uit IF artikel 01.02 Railwegen.

- ad 3. Deze mutatie is het gevolg van een bijdragen van het Ministerie van VROM en van lagere overheden aan het project «Kruising Hoogmade» (zie ook Ontvangsten HSL).
- ad 4. Deze mutatie is het gevolg van een scope-mutatie (verdiepte ligging) bij «Bergschenhoek». Compensatie komt vanuit het IF artikel IF 01.02.
- ad 5. Deze mutatie betreft de kosten van de Infraprovider verminderd met de vervoersopbrengsten. De middelen zijn afkomstig van het IF artikel 01.02.
- ad 6. Met deze mutatie wordt uitwerking gegeven aan het besluit van de ministerraad over verbetering en een andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. In lijn met dit besluit worden de vrijvallende apparaatsuitgaven (DUU's) overgeboekt van de HSL-Oost naar het project Betaald rijden (IF 03.05).
- ad 7. Dit betreft een overboeking uit IF 01.02 ter dekking van de aanvullende kosten voor de aansluiting van de HSL-zuid op het bestaande net.
- ad 8. Dit betreft een desaldering van de geraamde vervoersopbrengsten in het jaar 2006 van de HSL-zuid (zie ook de ontvangsten).
- ad 9. Betreft de overboeking van dit artikel naar XII 06 Versterking netwerk personenvervoer in verband met de effectuering van de voorheen opgelegde taakstelling.
- ad 10. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.03 Hogesnelheidslijn	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		14 975	14 975	13 613	13 160	6 988	
1e suppl. wet 2002		2 038	3 297	3 297	3 297		
Nieuwe mutaties					4 992	15 000	
Stand ontwerp-begroting 2003	11 500	17 013	18 272	16 910	21 449	21 988	65 000

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Bijdrage Hoogmade				4 992			
2. Desaldering					15 000		
3. Extrapolatie							43 012
Totaal				4 992	15 000		43 012

- ad 1. Deze mutatie is het gevolg van bijdragen van lagere overheden aan het project «kruising Hoogmade».
- ad 2. Het betreft de desaldering van de vervoersopbrengsten HSL-Zuid.
- ad 3. Dit betreft de extrapolatie conform programma.

03.04 Deltaplan Grote Rivieren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			15 555	2 216	2 125	3 036		
Nieuwe mutaties			19 728	– 961	– 1 413	– 2 618		
Stand ontwerpbegroting 2003	101 341	103 688	35 283	1 255	712	418		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.04 Deltaplan Grote Rivieren		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			51 058	28 973	13 648	3 538		
1e suppl. wet 2002			27 282					
Nieuwe mutaties			– 18 740	1 855	13 403	6 105		
Stand ontwerpbegroting 2003		115 575	59 600	30 828	27 051	9 643		

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loon- en prijsbijstelling		1 260	855	403	105		
2. Financiering Waalsprong		– 20 000	1 000	13 000	6 000		
Totaal		– 18 740	1 855	13 403	6 105		

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Betreft de overboeking uit IF artikel 02.01 ten behoeve van de financiering van de Waalsprong.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.04 Deltaplan Grote Rivieren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		10 622					
Stand ontwerpbegroting 2003	30 500	10 622					

03.05 Betaald rijden

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03.05 Betaald rijden	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			81 170	73 631	59 101	43 220	59 189	
Amendement			- 24 000	- 15 000	39 000			
1e Suppl. wet 2002				25 841	19 988	2 405		
Nieuwe mutaties			- 21 059	- 84 472	- 118 089	- 45 625	- 59 189	
Stand ontwerpbegroting 2003	368	3 150	36 111					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03.05 Betaald rijden		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			103 088	71 135	59 101	59 125	59 189	
Amendement			- 24 000	- 15 000	39 000			
1e Suppl. wet 2002				25 839	19 988	2 405		
Nieuwe mutaties			- 42 272	- 81 974	- 118 089	- 61 530	- 59 189	
Stand ontwerpbegroting 2003		2 818	36 816					

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loonbijstelling- en prijsbijstelling 2002		3 113	6	1	1		
2. HSL-Oost		369	474	474	474		
3. Kasschuif actuele projectplanning		- 45 754	552	- 56 563	48 996	338	
4. Kasschuif generale beeld			- 40 000	- 10 000			
5. Strategisch Akkoord afbouw KMH			- 43 006	- 52 001	- 111 001	- 59 527	
Totaal		- 42 272	- 81 974	- 118 089	- 61 530	- 59 189	

ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2. Dit betreft de overboeking van IF 03.03.02 in verband met de vrijvallende apparaatsuitgaven van HSL-oost.

- ad 3. Dit betreft een kasschuif als gevolg van de actualisatie van de projectplanning van de ontwikkel- en definitiefase.
- ad 4. Deze mutatie betreft een kasschuif ten behoeve van het generale beeld.
- Ad 5. Dit betreft de overboeking als gevolg van de afbouw van activiteiten in het kader van het project Kilometerheffing.

04.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002							
1e Suppl. wet 2002		227 176					
Stand ontwerpbegroting 2003		227 176	mem	mem	mem	mem	mem

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Stand ontwerpbegroting 2002	53 467	18 370	101 464	11 163			
1. Doorwerking 1 ^e Suppl. wet 2002	13 176	12 394	13 965	3 177			
2. Strategisch Akkoord	163 000	– 73 000	– 62 000	66 000	– 94 000		
Totaal	66 643	30 764	115 429	14 340	– 94 000		

ad 1. Dit betreft een doorwerking van de 1^e Suppletoire wet 2002.

ad 2. De budgettaire verwerking van de besluitvorming naar aanleiding van het Strategisch Akkoord leidt tot kasritme verschillen binnen het totale Infrafonds.

04.02 Bodemsanering

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.02 Bodemsanering	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			11 695	44	44			
1e suppl. Wet 2002			12 334	4 549				
Nieuwe mutaties			752	157	77			
Stand ontwerpbegroting 2003	18 233	2 166	24 781	4 750	121			

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.02 Bodemsanering		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			25 055	5 248	2 582			
1e Suppl. wet 2002			4 983	1 512				
Nieuwe mutaties			752	157	77			
Stand ontwerpbegroting 2003		9 983	30 790	6 917	2 659			

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven/verplichtingen			2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Prijsbijstelling 2002			752	157	77			
Totaal			752	157	77			

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2002.

04.03 Intermodaal vervoer

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer.	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			291	258	9 489	133		
1e suppl. Wet 2002								
Nieuwe mutaties			131	62	177	140		
Stand ontwerpbegroting 2003	36 591	3 337	422	320	9 666	273		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			4 377	2 073	5 899	4 671		
1e Suppl. wet 2002			3 091	160				
Nieuwe mutaties			131	62	177	140		
Stand ontwerpbegroting 2003		3 903	7 599	2 295	6 076	4 811		

Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2002.

04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		75 781	14 975				
Stand ontwerpbegroting 2003		75 781	14 975				

04.05 Garanties infrastructuurfonds

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.05 Garanties infrastructuurfonds	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerpbegroting 2003		mem	mem	mem	mem	mem	mem

04.06 Prijsbijstelling Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw kas en verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.06 Prijsbijstelling FES	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002							
Nieuwe mutaties		0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2003		0	0	0	0	0	0

04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.07 Reg. Mobiliteitsfondsen	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			157 957	53 428	43 745	43 745	42 170	
Amendement			24 000	15 000	– 39 000			
1e suppl. Wet 2002			– 113 494					
Nieuwe mutaties			4 739	1 603	1 312	1 312	1 265	
Stand ontwerpbegroting 2003		283 613	73 202	70 031	6 057	45 057	43 435	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven/verplichtingen	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Prijsbijstelling 2002	4 739	1 603	1 312	1 312	1 265	
2. Overboeking van IF 03.05		43 006	52001	111 001	59 527	
3. Overboeking naar IF 01.02.02		– 43 006	– 52001	111 001	– 9 527	
4. Strategisch Akkoord vrijval spitstarief					– 50 000	
5. Extrapolatie						– 43 435
Totaal	4 739	1 603	1 312	1 312	1 265	– 43 435

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2002.

ad 2/3. Dit betreft een overboeking vanwege de vrijval als gevolg van de afbouw van het project Kilometerheffing; deze wordt toegevoegd aan het spoorprogramma.

ad 4. Dit betreft de vrijval van de uitgaven als gevolg van het niet doorgaan van het spitstarief.

ad 5. Dit betreft de extrapolatie volgens het programma.

04.08 Railinfrabeheer

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.08 Rail Infrabeheer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002								
1e suppl. Wet 2002			1 368 107					
Nieuwe mutaties			– 495 100					
Stand ontwerpbegroting 2003		1 044 709	873 007					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.08 Rail infrabeheer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002								
1e Suppl. wet 2002			346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	
Stand ontwerpbegroting 2003		549 606	346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898

Verplichtingen

De nieuwe mutatie betreft een doorwerking van de slotwet 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.08 Rail Infrabeheer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002								
1e Suppl. wet 2002			346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	
Stand ontwerpbegroting 2003		549 606	346 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898

05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765	
1e Suppl. wet 2002		– 44 251	– 89 717	– 80 000			
Nieuwe mutaties		– 13 635	– 49 611	– 6 566	–9 878	– 119 263	
Stand ontwerpbegroting 2003		3 414 865	3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738

Voor de toelichting artikel HXII 19.

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
05.03 Bijdrage ten laste van de begroting van VROM	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			227				
Stand ontwerpbegroting 2003			227				

05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
05.04 Bijdragen van het Fonds Economische structuurversterking	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		2 177 761	2 388 674	1 318 279	1 180 816	1 096 465	
1e Suppl. wet 2002		82 282	93 571	80 000			
Nieuwe mutaties		16 333	64 495	50 388	67 552	125 437	
Stand ontwerpbegroting 2003	1 988 468	2 276 376	2 546 740	1 448 667	1 248 368	1 221 902	1 669 634

De nieuwe mutatie betreft het uitdelen van de prijsbijstelling tranche 2002 aan de betreffende artikelen alsmede het bruggetje uit artikel 05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

4.2 Projectoverzichten

1. Verkenningenprogramma	141
2. Planstudieprogramma Rijkswegen	143
3. Realisatieprogramma Rijkswegen	146
4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen	147
5. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen	148
6. Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer	150
7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer	151
8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn	153
9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn	154
10. Planstudieprogramma Railwegen Goederenvervoer	155
11. Realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer	156
12. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	157
13. Realisatieprogramma Betuweroute	158
14. Planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	159
15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	160
16. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig	161
17. Overzicht programma Deltaplan Grote Rivieren	162
18. Overzicht programma aanleg waterkeren	163
19. Planstudie-programma regionale/lokale infrastructuur < € 225 mln	164

1. Verkenningenprogramma 2003–2007

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoorde-lijk	Gereed
Nationaal					
Oriëntatie prijsvraag Deltametro (Verkenning verkeers -en vervoerssysteem Deltametropool) ³	structuurversterking	OV	BOR/ Kabinets-standpunt 5e Nota RO SVVII	V&W	2002/2003
Amsterdam-Harlingen (incl. sluizen Kornwerderzand)	vaarwegafmeting en schutcapaciteit	HVW		V&W	2002
Eindbeeld-onderzoek primaire goederenspoorverbinding R'dam-België (ROBEL)	onvoldoende kwaliteit, capaciteitstekort, externe veiligheid, leefbaarheid	Rail goederen	Rail goederen	V&W	2002
Beter benutten bestaand spoor ³	capaciteitstekort op diverse delen van het spoornetwerk op korte en middellange termijn	OV	NVVP, strategisch akkoord	V&W	2002/2003
Groningen, Friesland, Drente					
Zwolle-Meppe	bereikbaarheid	HW	bestuurlijk overleg	V&W	2002
Ontsluiting Goutum (Leeuwarden) ¹	ontsluiting	OV/OWN	VINEXACT	gemeente	2002
Ontsluiting Delftlanden/Rietlanden (Emmen) ¹	ontsluiting	OWN	VINEXACT	gemeente	2002
Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer-Groningen ¹	onvoldoende kwaliteit OV	OV	R/PVVP	provincie	2002
Overijssel, Gelderland					
Hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer Twente ¹	onvoldoende kwaliteit ov, bereikbaarheid, capaciteitstekort	OV	RVVP	regio Twente	2002
Multimodaal Transport Centrum Valburg (Rijksbijdrage)	ontsluiting regio	diverse	Cie. v. Duuren	V&W	2002/2003
Utrecht/Flevoland					
Transferia Regio Utrecht (fase 2) ¹	onvoldoende kwaliteit	OWN	SVV	BRU/provincie	2003
Verbindingsstructuur A2-Westelijke Verdeelring Utrecht (voorheen Westelijke invalroute Utrecht) ¹	ontsluiting	OWN	ISP	BRU	2002
OV-Leidsche Rijn-Maarssen ¹	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	BRU	2002
Fietsverbinding Leidsche Rijn ¹	onvoldoende kwaliteit	OWN/Fiets	VINEX	BRU	2002
Utrecht-Eemnes ^{2, 4}	bereikbaarheid	HWN	bestuurlijk overleg	provincie	PM
Utrecht-Hoevelaken ^{2, 4}	bereikbaarheid	HWN	bestuurlijk overleg	provincie	PM
Noord-Holland					
Regionet (waaronder verkenning corridor Zaanlijn Amsterdam/Schiphol en Uitgeest vierde perronfase)	capaciteitstekort	OV	TTP	V&W	2002
Corridor Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere incl rail/waterkruising Vecht bij Weesp (o.a. Regionet 2e fase)	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2003
Corridor agglo Amsterdam-Waterland ¹	vervoersketen	OV		ROA	2002
Corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (CASH) ^{1, 3}	onvoldoende kwaliteit OV	OV		ROA	2002
Wegenstructuur Haarlemmermeer ¹	ontsluiting	OWN		ROA	2002
Hoofddorp – A2 5e fase ¹	onvoldoende kwaliteit	OV		ROA	2003
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel c ¹	onvoldoende kwaliteit	OV/OWN	VINEX	provincie	2002
Hilversum, Buitencircuit ¹	verkeersonveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	OWN	RVVP	gemeente	2002
Zuid-Holland					
Verlenging OV IJsselmonde ¹	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2002
Verlenging Trampus naar Maasoever/Vlaardingen ¹	onvoldoende kwaliteit OV	OV	VINEXACT	SRR	2002
Ontsluiting Noordrand II ¹	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2002

Lokatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoorde-lijk	Gereed
Busontsluiting Noordrand II/III richting R'dam Alexander ¹	ontsluiting nieuwe woonkern	OV	VINEXACT	SRR	2002
HOV Rotterdam Drechtsteden ¹	bereikbaarheid	OV	RVVP	SRR	2002
N209 (A13 – Bleiswijk) ¹	onvoldoende kwaliteit	OWN	RVVP	SRR	2002
OV-structuur Drechtsteden ¹	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP	Stuurgroep VINEX Drechtsteden	2002
Ontsluiting Tweede Maasvlakte ¹	ontsluiting werklocatie	OWN	2e Maasvlakte	SRR	2002
N57 Voorne-Putten ^{2, 4}	veiligheid	HWN		SRR	PM
Wateringse Veld (agglonet) ¹	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEX	Haaglanden	2002
Trekvielttracè Haaglanden ¹	onvoldoende kwaliteit OV	OWN		Haaglanden	2002
Vervolgfase van de Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte	capaciteitstekort	Rail Goederen		V&W	2003
Spooraansluiting Tweede Maasvlakte	ontsluiting Europese spoorwegnet	Rail Goederen	2e Maasvlakte	V&W	2003
Brabant, Zeeland, Limburg					
HOV Breda – Oosterhout ¹	onvoldoende kwaliteit	OV		gemeente	2002
Breda, bereikbaarheid NSP ¹	capaciteitstekort, onv. kwaliteit	OV/OWN		gemeente	2002
Den Bosch-Veghel (N266) ¹	bereikbaarheid/veiligheid	OWN		provincie	2002
Scheldeterrein Vlissingen ¹	ontsluiting	OV	VINEXACT	gemeente/ provincie	2002
OV-netwerk Brabantstad ¹	onvoldoende kwaliteit	OV		provincie	2002
Utrecht-Breda	bereikbaarheid	HWN	bestuurlijk overleg	V&W	2002
Integrale Verkenning Maas (IVM)	duurzame hoogwater-bescherming	Waterkeren		V&W	2003
Overig					
Opstel terreinen ³	capaciteitstekort	OV		V&W	PM
Ondergrondse Stedelijke distributie	bereikbaarheid binnensteden	Intermodaal	motie	V&W	2004
Overdracht spooraansluitingen	toegankelijkheid spoornet	Rail goederen	motie	V&W	2002

¹ Per 1-1-2003 wordt de grens van de Gebundelde Doeluitkering opgehoogd naar € 225 mln. Ter informatie zijn de verkenningen welke regionale en lokale infrastructuur betreffen nog eenmaal in deze verkenningentabel opgenomen.

² In het kader van de MIT-verkenning nieuwe stijl zullen vanaf volgend jaar alleen nog verkenningen in de tabel worden opgenomen, die door Verkeer en Waterstaat worden uitgevoerd. Overige verkenningen worden daarin niet meer zichtbaar. Dit jaar worden de overige verkenningen nog eenmaal ter informatie opgenomen.

³ Eind 2002 zal onder de titel «Beter benutten bestaand spoor» een integraal investeringspakket worden voorgelegd voor besluitvorming. Dit als uitwerking van het Strategisch akkoord. Het investeringspakket bevat een voorstel voor prioritair aan te pakken corridors/knooppunten, alsmede financiering, inclusief het hernieuwd stellen van prioriteiten in het realisatie- en planstudieprogramma (spoor en weg) daarvan. Vervolgens zullen op basis van het investeringsplan waar nodig planstudies worden gestart en/of projecten in realisatie worden genomen (medio 2003). Alle andere verkenningen spoor, die nog niet zijn afgerond/gestart, zijn niet meer opgenomen in de tabel. Deze verkenningen zijn of opgenomen in het programma/de verkenning «Beter benutten bestaand spoor» of worden niet zinvol en opportuun geacht, gegeven het feit dat het budgettaire kader de aanpak van meer projecten op afzienbare tijd niet mogelijk maakt.»

⁴ Deze verkenningen op het hoofdwegennet worden niet door Verkeer en Waterstaat uitgevoerd, maar door derden. Het jaartal van gereedkomen is daarom als pm opgenomen.

**2. Planstudieprogramma artikelonderdeel IF 01.01.01 en IF 01.01.02 Rijkswegen
versie 1 augustus 2002**

Prijspeil 2002 in M €

Project	Raming	Kosten uitv.	IJKpunt	Planning	Uitv. periode									
					min	max	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CATEGORIE 1: Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen (IF 01.01.01)														
A2 Tangenten Eindhoven ¹			535			tb		pr						2005-2010
A15 Benelux – Vaanplein ¹			465	tn			tb		pr					2006-2010
N61 Hoek – Schoondijkse			102	tn			tb		pr					2007-2010
N50 Ramspol-Ens			41			sn	tn	tb	pr					2007-2008
Rw7 Rondweg Sneek			69										tb	na 2007
A12 Utrecht – Duitse grens (benutting), inclusief aansluiting Veenendaal ^{1, 2, 6}			304		tn		tb	pr						2004-2008
A50 Ewijk – Valburg – Grijsoord ¹⁵			251				tn		tb		pr			2006-2010
A1/A6/A9 CRAAG benutting, i.s.m. Benutt. A9 Badhoevedorp- Velsen ^{3, 6}			302			tn	sn	tb	pr					2001-2006 2005
A7 Benutting Zaanstad-Purmerend «A9 Badhoevedorp-Velsen Benutting; i.s.m. A1 CRAAG benut- ting ^{6, 7, 9} »														2003-2005
A74 Venlo i.s.m. A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond ⁴					tn		tb			pr				2003-2007
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)							tb			pr				2007-2010
N9 Koedijk – de Stolpen			61					tb		pr				2004-2007
A2 Oudenrijn – Deil ^{1, 6, 9}			251							pr				2007-2011
A12 Benutting Den Haag-Gouda ⁶			200			sn	tn		tb	pr				2006-2008
A12 Utrecht West (benutting) ^{6, 7}			100			pr					pr			2006-2008
A1/A6 Brug Muiden (onderdeel traceprocedure A1/A6/A9) ⁶			61			tn	tb	pr						2004-2006
A4/A9 knp Badhoevedorp ^{6, 7}			100			tn	tb			pr				2004-2006
N31 Zurich – Harlingen			29			sn	tn		tb		pr			2006-2008
N11 Leiden-Alphen a/d Rijn						sn	tn		tb		pr			
Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen (IF 01.01.02)														
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1			119			tb	pr							2003-2007
A2Rondweg Den Bosch (Empel Vught) ¹			291		tb		pr							2005-2009
A2 Everdingen – Deil/Zaltbommel – Empel ¹			378	tb		pr								2005-2010
A4 Burgervleen-Leiden ^{1, 12}			579			tb ¹⁰								2002-2011
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren			60				pr							2005
A73 Venlo – Maasbracht, incl. omleiding Haelen, in samenhang met de A74, N68 en de Oosttangent Roermond			804				pr							2003-2007
N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34			243											2007-2013 ¹³
A59 Rosmalen-Geffen ¹³			121		pr									
N57 Veersedam-Middelburg			141											2006-2010
Totaal categorie 1			5 607											

Project	Raming			Kosten uitv.	IJKpunt	Planning				Uitv. periode				
	min	max	2000			2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later	
CATEGORIE 2:														
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen														
Artikelonderdeel 01.01.01														
A1/A6/A9 CRAAG ¹	634	1 553				tn	tb	pr						na 2010 04-08 en na '10
A12 Utrecht-Veenendaal ¹		280		tn			tb	pr						04-08 en na '10
A12 Veenendaal-Ede ¹		109			tn		tb	pr						04-08 en na '10
A12 Ede-Duitse grens ¹	235	528			tn		tb	pr						na 2010 '10
A 2/76 Urmond – Kerensheide – Hoensbroek ¹		293		tn			tb		pr					na 2010
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	309	1 030						tn	tb			tb		na 2010
A1 Eemnes – Barneveld ¹	58	317						tn	tb			pr		na 2010
A1 Barneveld – Deventer ¹	113	351						tn	tb			pr		na 2010
A1 Deventer – Hengelo ¹	56	125						tn	tb			pr		na 2010
A2 Holendrecht – Oudenrijn ¹	24	334						tn	tb			pr		na 2010
A2 Oudernrijn-Deil ^{1, 6}	0	453				tn				pr				na 2010
A2 Den Bosch – Eindhoven ¹	55	158					tn			tb		pr		na 2010
A2 Leenderheide – Budel ¹	18	140						tn		tb		pr		na 2010
A2 Grathem – Urmond ¹	247	358						tn		tb		pr		na 2010
A4 De Hoek – Prins Clausplein ¹	133	710					tn			tb		pr		na 2010
A15 Maasvlakte-Vaanplein		203		tn			tb		pr					na 2010
Rw31 Leeuwarden	147	201			sn		tn	tb	pr					na 2010
	2029	7 143												

Project	Raming		Kosten uitv.	IJkpunt	Planning		Uitv. periode							
	min	max			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later	
CATEGORIE 3														
A10 Coentunnel (tol) ^{6, 8}														
A5 Westrandweg (tol) ^{6, 8}														
A9 Badhoevedorp-Holendrecht ^{6, 8}														
A6/A9 (toeltunnel) ^{6, 8}														
A4 Delft-Schiedam (tol) ^{6, 8}														
A13/A16 Rotterdam (tol) ^{6, 8}														
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (tol) ^{6, 8}														
A2 Passage Maastricht														
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)														
N61 Sluiskil														
¹ Project in het kader van «Samenwerken aan Bereikbaarheid».														
³ Benutting A12 Utrecht-grens is onderdeel van de cat.2 A12 Utrecht-Veenendaal, Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens.														
⁴ Benutting A1/A6/A9 CRAAG is onderdeel van de categorie 2 studie A1/A6/A9 CRAAG.														
⁵ In het bedrag van 804 M (prijspeil 2002) voor A73, A74, N68 en oosttangent Roermond is inbegrepen de regio-bijdrage.														
⁶ Project in het kader van «Bereikbaarheidsloftensief Randstad.»														
⁷ Project volgt geen Tracéwetprocedure.														
⁸ Voor de toelichtingen; in BOR-kader is een rijksbijdrage van 1302 M (PU+DUU) pp2002 gereserveerd «.														
⁹ Onderdeel van categorie-2 project A2 Oudenrijn -Deil.														
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.														
¹⁵ Taakstellend budget betreft gedeelte Valburg-Grijssoord.														
¹⁶ Geen extra investeringen voorzien.														
Legenda:														
sn startnotitie of studieplan														
tn trajectnota of projectnota														
tb tracébesluit/projectbesluit														
pr procedures rond														
do beschikking/uitvoeringsopdracht														

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		budgetten in M€ prijspeil 2002										Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Rw	Omschrijving	Totaal t/m '00	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later			
Stadsgewest Amsterdam													
5	Verlengde Westrandweg	339	77	77	74	103	8					2003	2003
Stadsgewest Rotterdam													
4	2e Beneluxtunnel, incl. aansl.wegen ^{1, 2} asw 2x2 wordt asw 2x2+2x2 en aanpas- sing B.ster	358	257	62	29	10						2002	2002
15	Aansluiting Vondelingenplaat	83	5	3	23	28	18	6				2004	2004
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtun- nel en 3 aansluitingen) ^{1, 2}	622	231	93	87	124	34	28	26			2004	2004
20	Giessenplein; reconstructie ²	30	16	6	8							2002	2002
Stadsgewest Den Haag													
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	409	113	43	47	94	78	33				2006	2004
44	Aanpassing traject Wassenaar	15	4	5	6							2002	2002
Stadsgewest Utrecht													
2	Holendrecht-Oudenrijn	982	14	13	64	53	101	53	121	153	410	2 011	2 010
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	76	13	12	12	6					2004	2003
Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland													
15	Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr. ^{1, 2}	147	39	21	20	31	23	9	4	1		2006	2006
Overige Hoofdwegenet													
9	Heiloo-Alkmaar	32	6	4	17	6						2002	2002
11	Leiden(rw 4)-Alphen a.d.Rijn; Aanleg aw 2x1, incl. Alphen aquaduct	156	141	2	11	2						1999	1999
11	Alphen a.d.Rijn-Bodegraven, PPS- constructie	63	2	2	0				6	12	42	2004	2004
30	Rw 12 – Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	121	23	2	35	32	31					2004	2004
31	Leeuwarden-Drachten ³	110	4	3	5	25	25	25	24			2005	2005
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw 34) -Duitse grens: aw 2x2 ²	155	58	7	15	9	28	28	10			2005	2005
50	Kampen-Ramspol-Emmeloord	90	25	29	23	13						2002	2002
50	Kampen-Ramspol, terugbetaling voor- financiering	9				7	1						
50	Eindhoven-Oss asw 2x2 ²	365	105	45	65	80	70					2003	2003
	Dynamisch Verkeersmanagement ²			52	98	108	77						
	Kleine projecten/Afronding projecten			19	35	9	1	1	1	0			
	Planstudieprojecten na tracébesluit			23	43	84	138	352	420	540			
	Planstudieprojecten voor tracébesluit			11	40	128	283	303	374	492			
	Totaal programma Produktuitgaven			534	752	959	922	838	986	1 197			
	Directe Uitvoeringsuitgaven			161	163	179	197	216	230	239			
	Aflossing tunnels			46	47	47	47	47	47	47			
	Totaal programma prijspeil 2002			741	963	1 185	1 166	1 101	1 263	1 483			
	Overplanning				- 86	- 106	- 103						
	Totaal programma-uitgaven (IF 01.01.02)			741	877	1 079	1 063	1 101	1 263	1 483			
	Totaal beschikbaar = ontwerp-begroting 2003			741	877	1 079	1 063	1 101	1 263	1 483			
	Begroting – Uitgaven												

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.

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

Project omschrijving	Kosten uitvoering	Planning								Uitvoerings- periode
	in € 1 mln.	01	02	03	04	05	06	07	later	
Trajectbesluit c.q. projectbesluit nog te nemen										
Waterbeheren										
Studie naar vergroting spuicapaciteit										
Afsluitdijk	242				uo					2004–2008 na 2007
Speciedepot Maasdal	40			tb	pr				uo	
Vaarwegen										
Fries Groningse kanalen										
Vaarweg Lemmer–Delfzijl (planstudie-deel)	118		uo							2002–2010
– Kunstwerken										
– Verruimingen										
IJsselmeergebied										
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	10								tn	na 2007
Vaarweg Meppel–Ramspol/keersluis										
Zwartsluis	20–34							pb	uo	na 2007
Rijn en rijntakken										
Waal, toekomstvisie planstudiedeel	143					uo				2005–2011
bovenloop IJssel	34			tn/pb		uo				2005–2009
Twenthekanaal, planstudiedeel	26				pb	uo				2005–2009
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal										
Lekkanaal/3e Kolk Beatrixsluis	67–79		tn	tb					uo	na 2007
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen										
keersluis Zeeburg	12		pb				uo			2006–2008
Walradar NZK	6		tn	pb	uo					2006–2008
Zaan*	p.m.									na 2007
Zeepoort IJmond	754–813		tn							na 2007
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen										
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-										
Berlicum/Den Dungen + afbouw										
gedeelte Den Dungen Veghel	253		tb				uo			2006–2016
burgemeester Delenkanaal Oss*	p.m.						tn	pb		na 2007
Wilhelminakanaal Tilburg	50	tn	pb				uo			2006–2010
Maasroute, modernisering fase 2	444		tb			uo				2005–2019
– Verruimen tot klasse Vb										
Bouw 4 ^e sluiskolk Ternaaien**	8		tn		uo					2004 e.v.

* Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie

** 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 x 1 mln.									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later		
Waterbeheren (Projecten inclusief DUU's)											
IJsselmeergebied											
Inrichting IJsselmonding	11		4	7						2003	2002
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer	37	1	3	3	3	7	6	4	10	2 010	2 010
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied (ICES)	14	5	4	5							
Rijn en Rijntakken											
Vispassages Amerongen en Hagestein	8	1	4	3							
Delta											
Haringvliet de Kier*	7	1	1	2	2	1				2005	n.v.t.
Depot Hollandsdiep*	81	9	5	18	21	23	5			2005	2005
Depot Koegorspolder*	78	6	7	18	19	19	9			2005	2004
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	2	5	6	7					2004	2003
* Voor deze projecten moet het projectbesluit nog worden genomen											
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse kanalen											
Vispassages Grave en Borgharen	4			1	2	1					
Project wateroverlast											
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	48	1	17	17	11	2				2004	2003
Uitbreiding gemaalcapaciteit Gouda	4		1	3						2003	2003
Overig											
Projecten<10 mln.	8	2	1	1	1	1	1	1	1	n.v.t.	n.v.t.
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie	43		4	10	10	19				2005	2006
Reservering project Herstel en Inrichting	nvt					16	7	14		structureel 14 mln.	
Subsidie sanering waterbodems	82			3	3	4	5	14	53	2 010	n.v.t.
Sanering Waterbodems (t/m 2010)	205		7	26	19	20	20	30	83	na 2010 struct. 20 mln.	
Sub-totaal Waterbeheren (PU+DUU)	687	28	63	123	98	113	53	63	146		
Totaal Waterbeheren PU	581	21	54	105	83	96	45	54	124		
Totaal Waterbeheren DUU	106	7	9	18	15	17	8	9	22		
Vaarwegen											
Fries Groningse kanalen											
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	79	59	9	6	5					2004	2003
IJsselmeergebied											
2e Krabbergatsluis	62	40	14	8						2003	2003
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	14		5	9						2003	2003
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	18	6	5	4	3					2004	2004
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	25	14	11							2002	2002
Rijn en Rijntakken											

Omschrijving	Kosten x 1 mln.										Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later			
Waal realisatie toekomstvisie Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel	74	71	3								2002	2002
	55	8	6	13	12	16					2005	2005
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.	14	1	4	4	5						2004	2003
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	228	181	20	21	6						2004	2004
Renovatie Oranjesluizen	42	41	1								2001	2000
Delta												
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	173	104	20	16	16	17					2005	2005
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse kanalen												
Zuid Willemvaart; renovatie middendeel kl. II	55	6	11	11	12	15					2005	2005
2e sluis Lith	56	52	4								2002	2002
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	18		2	2	3	5	6				2006	2004
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	71	49	12	10							2003	2003
Overig												
Tijdelijke beleidsregeling binnenvaartaansluitingen (TBBV)	21	16	4	1							n.v.t	n.v.t
walradarsystemen (t/m 2010)	31		1	1	2	5	5	5	14			
Vaarwegaansluitingen (SBV)	13		7	2	3	1						
Projecten < 10 mln.	80	52	6	6	3	4	5	4			n.v.t	n.v.t
Subtotaal vaarwegen PU's	1 129	700	144	114	70	63	16	9	14			
Subtotaal vaarwegen DUU's	149	87	20	19	18	5						
Sub-totaal vaarwegen	1 278	787	164	133	88	68	16	9	14			
Totaal productuitgaven	1 710	721	198	219	153	159	61	62	138			
Totaal directe uitvoeringsuitgaven	255	94	29	37	33	22	8	9	22			
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	1 965	815	227	256	186	181	69	72	160			
Overplanning			-22	-22	-18							
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning			205	234	168	181	69	72	160			
Planstudie Lemmer-Delfzijl (excl. spoorbrug Sauwerd)				3	3	20	20	23				
Overige planstudieprojecten				3	1	20	102	149				
Begroting (artikel 02.02.02)			210	240	172	221	190	243				

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

Project												Uitvoerings- periode
Prj.ID	Omschrijving	Min	Max	IJkpunt	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later	
	Hanzelijn ¹	877	877	877								2007–2014
	Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising Kleine stations ²											
	Hilversum (Hoge Larenseweg)	12	12	12								
	BB21/25 KV (implementatie excl. HSL/BR)	420	420	420				UO				2005–2010
	Schiedam – Rijswijk incl. Tunnel Delft ³	310	310	310								na 2010
	Projecten i.h.k.v. Bereikbaarheidoffensief Randstad (BOR)											
	Amsterdam Zuidas/WTC											
	4-sporig + keerspooren	194					TB	UO				2004–2008
	Grote Stations ⁴	172										2004–2008
	OV-Terminal Stationsgebied											
	Utrecht VINEX	122	248	242								2008–2010
	Regionet (o.a. spoorbruggenproblematiek)	194										
Totaal Kosten Uitvoering												

¹ Project behoort tot het Trans Europese Netwerk (TEN).

² 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 op basis van de prioriteitstelling zullen doorstromen.

Gelet op de financiële middelen zal een keuze worden gemaakt uit de stations genoemd in het Prestatiecontract en de Beleidsnotitie aanleg nieuwe stations waarbij rekening wordt gehouden met VINEX afspraken.

De middelen voor aanleg van stations zijn reeds opgenomen in het realisatieprogramma.

³ Het bedrag van € 310 mln is gereserveerd voor de Spoortunnel Delft.

⁴ Bedrag is inclusief de op artikelonderdeel 01.02.01 gereserveerde middelen voor voorbereidingskosten.

TN Trajectnota/projectnota.

TB Tracebesluit/projectbesluit.

UO Uitvoeringsopdracht.

PR Procedures rond.

7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (art.ond.IF 01.02.02) prijspeil 2002

Project	Omschrijving	Kosten in Mf										Planning opleverdatum	
		Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later	Huidig MIT	Vorig MIT	
Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht ²													
1.020	Riekerpolder – Schiphol – Hoofddorp: 4/6/4-sporig	519	516	2	1						2000	2000	
	Rotterdam Zuid – Dordrecht: 4/6-sporig ³	381	323	11	18	15	10	4			1997	1997	
Rotterdam/Den Haag – Utrecht ²													
2.061	Woerden – Harmelen: 4-sporig fase 2 ¹	155	30	25	25	30	16	15	14		2005	2005	
Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen ²													
3.012	Integrale spooruitbreiding Amsterdam Utrecht	989	147	142	122	126	105	114	127	106	2007	Na 2006	
3.033	Liempde – Eindhoven: 4-sporig	348	274	31	20	10	10	3			2002	2002	
	Aanpassingen Houten Castellum	30	12	4	4	4	3	3			2003	2001	
	Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. incl. 1e fase Randstadspoor	906	0	3	20	62	60	140	140	481	Na 2007	Na 2006	
Amsterdam/Schiphol – Den Helder/Hoorn													
4.040	Hemboog ⁵	146	27	45	33	30	11				2003	2003	
4.045	Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	29	2	2	10	9	6				2004	2004	
Utrecht – Arnhem – Zevenaar ²													
6.011	Arnhem West vrije kruising	60		1	3	8	10	15	12	11	Na 2007	Na 2006	
6.012	Arnhem 4e perron	166	1	5	10	15	15	25	27	68	Na 2007	Na 2006	
Stations en stationsaanpassingen													
9.110	Amsterdam CS spoor 10/15 ²	77	25	17	15	13	5	2			2004	2004	
	Transfercapaciteit Amsterdam CS	16			3	8	5						
	Fietsenstalling Amsterdam CS	26			8	10	5	3			2006	divers	
	Kleine stations ⁶	77		1	7	7	8	16	16	22	divers	divers	
Overige lijndelen													
9.520	Flevolijn Gooiboog ²	81	28	20	18	10	5				2003	2003	
9.550	Groningen – Sauwerd	51	15	13	8	8	7				2003	2003	
Overige projecten enz.													
9.910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁷	326	75	25	29	29	29	29	29	81	divers	divers	
9.930	Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	32	12	6	6	5	3						
9.950	Kleine projecten ⁸	51	12	7	7	7	9	9			divers	divers	
	Nootdorpboog	58		5	10	15	15	9	4		2007	2005	
9.972	IGO+	10	8	2							2001	2001	

Project	Omschrijving	Kosten in Mf							Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
		Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later
Benutting										
9.982	Stationsstallingen (kwaliteit)	21			5	6	5	5		divers
9.981	Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) ^{4,7}	165	2	8	15	15	25	23	20	57
	BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	304	110	55	50	37	30	22		divers
Voorbereidingsuitgaven Planstudie- Verkenningenprogr. nog te doen										
	Diverse studies/onderzoek	6		1	1	1	1	1	1	
	Afdekking risico's spoorprogramma's	985			43	62	236	234	115	295
	Totaal realisatieprogramma inclusief overplanning		1 619	431	491	542	634	672	505	1 121
	Overplanning			39	45	50				
	Totaal realisatieprogramma exclusief overplanning			392	446	492	634	672	505	1 121
	Ruimte voor planstudieprojecten ⁹			0	0	3	21	129	259	
	Begroting (= art. ond. IF 01.02.02)			392	446	495	655	801	764	1 121

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 Inclusief € 60 mln. van Strategisch Akkoord.
- 5 Project gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998
- 6 Inclusief de € 5 mln n.a.v. de Motie Verbugt C.S; inclusief overheveling € 36 mln uit VINEXACT.
- 7 Opgenomen is het programma tot en met 2010.
- 8 Het betreft de projecten: Opstelsterrein Binckhorst, knelpunt Baarn, Enschede Gronau, Purmerend Overwher (Regionet 1e fase), Holendrecht (Regionet 1e fase), Hilversum Larenseweg
- 9 Deze planstudieruimte is bedoeld voor de te zijner tijd in uitvoering te nemen projecten, Regionet Adam, Grote Stations en Tunnel Delft (allen BOR).

8. Planstudie-programma Hogesnelheidslijn (artikel IF 03.03)

Project		Kosten in mln EUR	Planning									Uitvoerings- periode
Prj.ID	Omschrijving	Uitvoering	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later	
	HSL-Oost ¹ Zuiderzeelijn	454–908 2 730	TN	PR					TN	OT	TB/PR	
	Totaal	454–3 638										

¹ 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 tracèbesluit
 TB Tracèbesluit/projectbesluit
 PR Procedures rond
 UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

9. Realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn

Project		Kosten in M €								Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later		
	Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond. 03.03.01)*										
	Reguliere SVV-middelen (incl. FES-BOR)	3 011	1 136	230	181	307	114	21	1 022	2006/2007	2006
	FES-regulier**	1 679	828	505	611	– 187	35	– 113			
	Privaat	2 812				509	245	186	1 872		
	EU-ontvangsten	176	100	18	18	17	16	7			
	Ontvangsten derden	5					5				
	Totaal	7 683	2 064	753	810	646	415	101	2 894		
	Hogesnelheidslijn Oost (art. ond. 03.03.02)***	60	33	24	3						
	Hogesnelheidslijn Zuid: rail personenvervoer (art. ond. 03.03.03)	109	11	15	16	25	23	19	2		
	Hogesnelheidslijn Zuid: hoofdwegen (art. ond. 03.03.04)	866	242	81	132	102	70	68	171		
	Snelle treinverbindingen	15	4	6	5						
	Begroting (= art. IF 03.03)	8 737	2 354	879	966	773	508	188	3 067		

* Incl. betalingen aan de Infraprovider (€ 2,9 mld.) en uitgaven voor personeel en materieel.

** Als gevolg van wijzigingen in het kasritme zijn gelden naar voren gehaald door middel van een kasschuif. Deze gelden moeten vanaf 2004 weer terug naar bereikbaarheid.

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

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, artikelonderdeel 01.02.01)

Project	Kosten uitvoering in EUR mln	IJK-punt	2000				2001				2002				2003				2004				2005				2006				later	Uitvoeringsperiode
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Omschrijving	min.	max.	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Goederenroute Eist-Deventer-Twente ¹	127	127	127																											Na 2006 p.m.		
Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	32	32	32																											2004-2006		
Sioelijn, electr.+ged.verlegging	179	179	179																											2005-2010		
Roosendaal-Antwerpen	64	64	64																											2005-2011		
R'dam-Flevoilijn-N. Ned.	21	27	21																											2003-2004		
Stamlijn NW hoek	45	45	45																											2005-2010		
Aslasten III																																
Totaal Kosten Uitvoering	468	474																														

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 artikelonderdeel IF 01.02.02 Railwegen Goederenvervoer

Project	Kosten in EUR mln										Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
	Totaal	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later		
Omschrijving												
Aslasten cluster I ¹	50	39	8	1	1	0					2003	2002
Aslasten cluster II	49	3		3	8	10	9	9	7		2007	2006
Bijdragereg. spooraansluitingen ^{1, 2}	13	9	1	0	2						divers	divers
PAGE risico reductie	19			4	4	4	3	4			divers	divers
Verbindingssporen ECT	12	10		3							2002	2000
Aansluiting RSC Waalhaven ²	9	4	5								2001	2000
Pilot fluistertrein	6			2	2	2					2004	
Kleine projecten ²	0										divers	divers
Prijscompensatie nog te verdelen				0	1	1	1	1	2			
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	157	65	14	13	18	17	13	14	9	0		
Overplanning												
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning		65	14	13	18	17	13	14	9			
Ruimte voor planstudies				23	11	10	8	26	86			
Begroting (=art.ond. IF 01.02.02)		65	14	36	29	27	21	40	95			

¹ project in kader SWAB/TiB

² projecten gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998

³ project gefinancierd uit milieudrukgeden

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

Kosten											Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Projectomschrijving	Totaal	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later			
RSC Maasvlakte	11,02	9,61	–	1,41							2002	2000
RSC Waalhaven	24,17	22,58	–	1,59							2002	2000
Bijdrage aan infrastructuurvoorz. R'dam	72,00	72,00	–								2000	2000
Regionale terminals	18,13	7,89	3,90	2,75	2,29	1,31	–				divers	divers
Ontw.prog. multimodaaltransport												
Amerikahaven	10,85	9,00	–	1,85	–						2002	2002
Verleggen Versgrenzen	1,00	1,00	–	–								
Vorbereidingskosten	1,00	1,00										
Totaal realisatieprogramma	138,18	123,08	3,90	7,60	2,29	1,31	–	–	–	–		
Overplanning	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		
Budget realisatieprogramma	138,18	123,08	3,90	7,60	2,29	1,31	–	–	–	–		
Budget Planstudie programma	9,58	–	–	–	–	4,77	4,81	–	–	–		
Totaal Budget 04.03	147,76	123,08	3,90	7,60	2,29	6,08	4,81	–	–	–		

13. Realisatieprogramma artikel IF 03.02 Betuweroute

Project		Kosten in M €									Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later		
	Betuweroute (03.02)										2006	2005
	* reguliere SVV-middelen	828	184	172	127	178	138	10	19	–		
	* FES-middelen	2 807	1 930	619	252	102	96-	–				
	* Privaat	826			288	246	292	–				
	* Bijdrage Gelderland	8			8							
	* Bijdrage VROM	14	14									
	* EU-ontvangsten	136	89	21	12	7	5	2	–			
Begroting (= art. IF 03.02)		4 619	2 217	812	687	533	339	12	19	–		
	* Financiering binnen RIB	96		25	25	25	21					
Totale projectkosten BR		4 715	2 217	837	712	558	360	12	19	–		

De totale kosten bedragen € 4715 mln. De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (€ 826 mln).

De financiering vanuit de V&W-begroting bedraagt € 4 619 mln. Een deel van de totale kosten (€ 96 mln) wordt gefinancierd binnen het RIB.

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 € miljoen ³	Ijkpunt ⁴	Planning									
			2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later	uitvoering	
Omschrijving												
Stadsregio Amsterdam (ROA)												
N201(Uithoorn/Aalsmeer)	OWN	-540		tb	pr	uo					2004 – 2007	
Stadsregio Amsterdam/provincie Noord Holland												
Zuid-Tangent fase 2 (West/Oosttracè) ⁵	OV	454-726	16	tb	pr	uo					2004 – 2010	
SRR, Haaglanden, Prov. Zuid Holland												
RandstadRail fase 2 (ZoRo-rail)	OV	300	0	tb	pr					uo	na 2007	
Overig Nederland												
Nijmegen, doortrekking A73	OWN	158-226		tn	ot tb	pr				uo	na 2007	
Rijn-Gouwelijn	OV	- ⁶		pr			uo				2005 – 2010	
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE)	OWN	46-318		ot	tb	pr				uo	na 2007	
Maaskruisend Verkeer, Maastricht	OWN	36-272			ot	tb	pr			uo	na 2007	
Totaal Kosten Rijksbijdrage		1 534-2 082										

³ Weergegeven wordt waar mogelijk de rijksbijdrage (subsidiabele kosten) van de minimum en de maximum variant, naast de in de planstudie betrokken nulvariant (de eerste van € 225 mln moet nog worden verrekend).

⁴ Maximale rijksbijdrage, na aftrek van de eerste bijdrage van € 225 mln van de betreffende regio.

⁵ Extra middelen Regeerakkoord 1998.

⁶ Rijksbijdrage wordt nog vastgesteld.

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracèbesluit

tb tracèbesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur (art.ond. IF 01.03.02) projecten ≥ € 225 mln

Project (in mln EUR)	Rijksbijdrage										Planning opleverdatum		
	moda- liteit	Totale rijksbij- drage	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later	Huidig MIT	Vorig MIT
Omschrijving													
ROA (deels ook provincie NH)													
Noord-Zuidlijn Noord-WTC (incl. voorbereidingskosten, busstation c.s. en IJboulevard) ^{2, 4, 7}	ov	1 038	156	0	9	11	13	67	154	170	458	2 010	2009
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	147	134	7	5						0	2002	2002
Zuidtangent kerntraject fase 2)	ov	93	65	24	4						0	2002	2002
SRR		0									0		
Beneluxmetro (VINEX) ^{2, 6} (incl. tournoiquets)	ov	651	362	96	70	57	52	15			0	2002	
SRR/HGL/Provincie Zuid Holland		0									0		
RandstadRail, 1e fase (incl. voorbereidingskosten) ⁷	ov	794	5	5	50	10	10	60	100	209	345	2 010	2009
Overig		0									0		
«Experimenteelfonds»		22				2	5	5	5	5	0		
Directe uitvoeringsuitgaven		13	3	2	1	1	1	1	1	1	0		
Prijsbijstelling 2002 incl deel GDU+		136			13	15	11	10	15	18	54		
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning		2 895	724	134	153	97	92	158	276	403			
Overplanning						- 14	- 12	- 15					
Totaal realisatieprogramma excl. Overplanning					153	82	80	144	276	403			
Ruimte voor planstudieprojecten									8	3			
Begroting (= art. IF 01.03.02)						82	80	144	283	406			

² (deels) investeringsimpuls 1994

⁴ (deels) investeringsimpuls 1998

⁶ excl. 9,5 mln bodemsanering

⁷ Het uiteindelijke kasritme voor beide projecten is afhankelijk van nader overleg met betrokken regio's over de inpassing van de projecten in dit programma.

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

Project	Rijksbijdrage									Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
Omschrijving	Totale rijksbijdrage in mln EUR	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	t/m 2010		
Demonstratieprojecten											
West Zeeuws Vlaanderen	39	23		10	4	2				2004	nvt
Diverse kleine projecten	5	5									
Duurzaam Veilig											
Startprogramma Duurzaam Veilig fase 1	91	58	6	25	2					2003	nvt
Programma Duurzaam Veilig fase 2						20	20	20	212		
Totaal	135	86	6	35	6	22	20	20	212		
Ruimte					8	- 2			0		
Begroting 2003 (= art. IF 01.03.03)				35	14	20	20	20	212		

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

Project		kosten in EUR mln						Planning gereed**
Omschrijving		Totaal	t/m '01*	2002	2003	2004	2005	
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (bijdr.)	pu+duu	147	102	16	16	10	3	2004
Overige primaire waterkering bijdragen	pu+duu	86	63	7	4	5	7	2004
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (rijk)	pu+duu	71	61	7	2	1		2002
Overige primaire waterkering – rijk	pu+duu	85	76	8	1	–		2002
Bijdragen DGR	pu+duu	162	134	9	8	11		2004
Overige kosten DGR+onverdeelde prijscompensatie	pu+duu	88	75	12	1			2002
Totaal realisatie-programma	pu+duu	639	511	59	32	27	10	
Totaal OW begroting 2002 (03.04)				60	31	27	10	

* Betreft alleen de uitgaven van de projecten die vanaf 2002 vallen onder artikel IF 03.04.

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

18. Realisatieprogramma Waterkeren (art. ond. IF 02.01.02)

Omschrijving	Kosten x 1 mln.									Planning gereed Huidig SNIP	Planning gereed Vorig SNIP	
	Totaal	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Later			
Dijkversterking Flevoland												
Verhogingen dijken Markermeer en IJsselmeer	121	12	22	20	36	31					2004	2004
Maaswerken	524	122	26	45	55	50	22	25	179		2 015	2 015
Ruimte voor de Rivier												
Doorlatendmaken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	51	9	22	13	7						2003	2002
Kleine projecten en overige uitgaven RvR	86	44	19	6	5	4	4	4			nvt	
Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) Aankoop en inrichting	126	21	7	7	7	7	7	7	63		2 015	2 015
Bijdrage Waalsprong	90		90									
Herstel steenbekleding												
Herstel steenbekledingen Noordoostpolder en Flevoland	101	–	37	23	23	18					2004	2004
Steenbekleding overig	629	144	28	25	24	24	40	40	304		2 015	2 015
Totaal Waterkeren (produktuitgaven en directie uitvoeringsuitgaven)												
	1 728	352	251	139	157	134	73	76	546			
Overplanning*												
			– 27	– 20	– 24							
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning												
	1 728	352	224	119	133	134	73	76				
Ruimte voor planstudieprojecten												
						36	107	133				
Begroting (artikel 02.01.02)												
			224	119	133	170	180	209				

119. Planstudie-programma regionale/lokale infrastructuur (art.ond.IF 01.03.01) – Begroting 2003–2007 categorie projecten < € 225 mln

Project	rijksbijdrage € miljoen ³	IJkpunt ⁴	Planning	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	later	uitvoering
Omschrijving												
Stadsregio Amsterdam (ROA)												
Voorplein station Sloterdijk	OV 12										uo	na 2010
Tram IJburg 2e fase (VinexAct)	OV 27–36	11						pr		uo		2007–2009
Gesloten instapregime metro A'dam (voorheen Tourniquetten Ringlijn)	OV 23	23		tb		pr uo						2003–2004
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase ⁵	OV 14	14		tb		pr			uo			2006–2009
Purmerend-Weidevenne (VINEX)	OV 17	10			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	8	tb	pr			uo					2004–2006
Haaglanden												
HOV Leidschenveen/Y'burg/Delft lijn 19 (VINEX/VINEXact)	OV 75–91	10 en 11 102 ⁵ en 13			pr				uo			2006–2010
Aggloniet ⁵ en 13	OV								uo			2006–2010
Fietsontsluiting Leidschenveen (VINEX-act)	Fiets 8	11		ot	tb	pr				uo		2007–2010
Stadsregio Utrecht (BRU)												
Zuidertunnel Stationsgebied Utrecht	OWN 14	6				tn	ot	tb	pr		uo	na 2007
Transferia regio Utrecht fase 1	OWN 6–13					ot	tb				uo	na 2007
Overig Nederland												
Almelo Zuid (Nijreessingel)	OWN 15	6		ot	tb	pr					uo	na 2007
Regionale Rail Arnhem-Nijmegen	OV 36–54	7 en 14	sn	tn		pr						2005–2010
OV-verbinding Nijmegen – Waalsprong	OV	14	sn		tn	ot	tb	pr	uo			2005–2010
OV Vathorst-Amersfoort CS (VINEX-act)	OV 36–54	11			tb	ot	tb	pr		uo		2007–2010
Amersfoort, CSG, 2e fase	OWN 7–9	6		tn	ot	tb					uo	na 2007
Almere Poort (Vinex-act)	OV 27	11		tb	pr				uo			2007–2009
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX) ⁵	OV/OWN 33–88	72		tb		pr			uo			2006–2010
Zevenhuizen, omlegging N219	OWN 6–16	10	ot	tb		pr					uo	na 2007
Alphen a/d Rijn-Bodegraven verbreding N207	OWN 7	6				pr					uo	na 2007
Gouda, Zuid-Westelijke randweg	OWN 16–18	6				pr					uo	na 2007
Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)	OWN 27–41	6	ot	tb		pr					uo	na 2007
Den Bosch Zuid-Westtangent	OWN 9–23	10		tb		pr						2004–2007
Tilburg Noordwesttangent	OWN 5–35	6		ot	tb	pr	uo				uo	na 2007
Light Rail Limburg	OV 25–30	7		tb	pr			uo				2005–2010
Totaal Kosten Rijksbijdrage	–											

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 € 163 mln voor de periode 2003 t/m 2010 nog een bedrag van € 5 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 € 111 mln.

¹⁰ Voor diverse VINEX-projecten is met het regeerakkoord 1998 van 2006 tot en met 2010 een totaal budget opgenomen van € 88 mln.

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

¹³ Extra middelen Bereikbaarheidsoffensief Randstad t.b.v. planstudieprogramma.