

Vergaderjaar 2003–2004

**29 200 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN	2
Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	4

## **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 2004 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2004. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2004.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2004 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,  
K. M. H. Peijs

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>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>B. Begrotingstoelichting</b>	<b>4</b>
1. <b>Leeswijzer</b>	<b>4</b>
2. <b>De productparagraaf</b>	<b>6</b>
2.1 De Infrastructuuragenda	6
2.2 De Productartikelen	23
<b>01 Droge Infrastructuur</b>	<b>23</b>
01.01 Rijkswegen	23
01.02 Railwegen	38
01.03 Regionale/Lokale Infrastructuur	47
<b>02 Natte Infrastructuur</b>	<b>57</b>
02.01 Waterkeren	57
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	67
<b>03 Megaprojecten</b>	<b>80</b>
03.01 Westerschelde tunnel	80
03.02 Betuweroute	82
03.03 Hogesnelheidslijn	86
03.04 Deltaplan grote rivieren	92
03.05 Betaald rijden	93
03.06 Zuiderzeelijn	94
<b>04 Algemene uitgaven en ontvangsten</b>	<b>96</b>
04.01 Saldo van de afgesloten rekeningen	96
04.02 Bodemsanering	97
04.03 Intermodaal vervoer	99
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	102
04.05 Garanties Infrastructuur	103
04.06 Prijsbijstelling uit Fonds Economische Structuur- versterking	106
04.07 Regionale mobiliteitsfondsen	107
04.08 Railinfrabeheer	109
<b>05 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk</b>	<b>110</b>
05.01 Bijdragen ten laste van de begroting van V&W	110
05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	111
05.04 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	112
<b>3. De verdiepingsbijlage</b>	<b>113</b>
3.1 Mutaties	113
3.2 Projectoverzichten	146
<b>4. Bedrijfsvoeringsparagraaf</b>	<b>172</b>

## B. BEGROTINGSTOELICHTING

### 1. LEESWIJZER

De begroting van het Infrastructuurfonds is de productbegroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze begroting is sinds begrotingsjaar 1998 ingericht naar output en sluit daarmee aan bij de interne bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat en de uitgangspunten van VBTB. Het fonds bevat de uitgaven en ontvangsten van de droge infrastructuur, de natte infrastructuur, de megaprojecten en enkele algemene uitgaven en ontvangsten.

Deze begroting is ingedeeld op de volgende manier. In de Infrastructuuragenda zijn de uitvoeringsprioriteiten beschreven. Hierbij is zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van Verkeer en Waterstaat aangegeven (hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Vervolgens worden de productartikelen behandeld. De producten zijn gegroepeerd naar de sectoren *hoofdwegen, railwegen, lokale en regionale infrastructuur, waterkeren, waterbeheren en mega-projecten*. De producten dragen bij aan de doelstellingen zoals geformuleerd in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Overeenkomstig de afspraken die daarover zijn gemaakt met de Staten-Generaal vindt toerekening van programma- en directe uitvoeringsuitgaven plaats naar de werksoorten *aanleg, beheer en onderhoud, bediening, basisinformatie, anticiperend onderzoek en subsidies*. De begroting kent ook een verdiepingsbijlage. Hierin zijn overzichten over de opbouw van beschikbare bedragen opgenomen. Aan het eind van de begroting zijn ook diverse projectoverzichten opgenomen. Het MIT/Projectenboek bevat gedetailleerde toelichtingen bij de projecten. Dit Projectenboek wordt beschouwd als een bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

#### **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 (in tegenstelling tot de begroting van Verkeer en Waterstaat XII), hetgeen de continuïteit bevordert. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen van projecten niet meteen tot budgettaire knelpunten.

#### **Voeding Infrastructuurfonds**

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat (artikel 19). Verder bestaat de voeding uit een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Deze bijdragen worden ondermeer 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, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

## **Infrastructuurfonds en Begroting Verkeer en Waterstaat (XII)**

Op het Infrastructuurfonds worden de *producten* op het gebied van infrastructuur verantwoord. Het Infrastructuurfonds is de *productbegroting* van Verkeer en Waterstaat. De aan de producten ten grondslag liggende *beleidsdoelstellingen* zijn op de begroting van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII), de *beleidsbegroting*, 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), voor zover zinvol en doelmatig, «extra-comptabele» verwijzingen opgenomen naar de uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds.

### **Toerekening uitgaven**

In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt, in tegenstelling tot de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII), geen onderscheid gemaakt tussen programma- en apparaatsuitgaven. Bij de artikelen in het Infrastructuurfonds waarbij Rijkswaterstaat optreedt als uitvoeringsorganisatie, wordt wél een onderscheid gemaakt tussen *productuitgaven* en *directe uitvoeringsuitgaven*. De *productuitgaven* zijn de uitgaven die nodig zijn om het product te maken. De *directe uitvoeringsuitgaven* zijn alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken 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 (H XII, artikel 22). 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 productartikel informatie opgenomen over budgetflexibiliteit. Doel hiervan is inzicht te geven in de mate waarin per artikel de kasbudgetten, budgettair technisch gezien, een andere aanwending zouden kunnen krijgen. In een afzonderlijke tabel is per productartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in % van het totaal). Per productartikel is van de productuitgaven 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, complementair noodzakelijke en/of bestuurlijke gebonden verplichtingen. Ten aanzien van de flexibiliteit van de directe uitvoeringsuitgaven kan worden gesteld, dat deze merendeels en voor onbepaalde tijd als juridisch verplicht moeten worden beschouwd. Indien een programma bijvoorbeeld voor 99% bestuurlijk is verplicht dan geldt dat ook voor de bijbehorende uitvoeringsuitgaven. 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 2004 bevat een korte en bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat op het gebied van infrastructuur. Met de agenda wordt allereerst inzicht geboden in de wijze waarop Verkeer en Waterstaat inhoudelijk op *programmaniveau* met infrastructuur wil omgaan. Het gaat hierbij om de algemene kaders op basis waarvan het programma concreet met infrastructuurprojecten wordt vormgegeven. Ten tweede wordt in de agenda op *projectniveau* aandacht besteed aan te realiseren mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Het accent ligt daarbij op het uitvoeringsjaar 2004. Zo zal in ieder geval inzichtelijk worden gemaakt welke projecten volgens planning in 2004 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2004 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Voor een nadere toelichting hierop en voor een toelichting op alle overige infrastructuurprojecten, wordt verwezen naar het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) Projectenboek.

Bij het opstellen van de infrastructuuragenda is ernaar gestreefd zoveel mogelijk overlap te voorkomen met de beleidsagenda (waarin de beleidsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat staan beschreven), met de toelichting op de productartikelen bij de begroting op het Infrastructuurfonds (waarin gedetailleerde informatie op projectniveau is opgenomen en waarin alle relevante wijzigingen in de projecten worden weergegeven) en met de toelichting op de beleidsartikelen bij de begroting hoofdstuk XII.

#### 2.1.2. Algemene kaders

##### 2.1.2.1 Infrastructuur als instrument

Infrastructuur is één van de middelen die Verkeer en Waterstaat kan inzetten om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Het gaat daarbij voor de transportinfrastructuur (hoofdwegen, vaarwegen en railwegen) in beginsel om het verbeteren van de bereikbaarheid binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor waterbeheren- en waterkerenprojecten staat het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land én het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik wordt gegarandeerd, centraal.

Drie elementen komen terug in de manier waarop in Nederland met infrastructuur wordt omgegaan:

1. Allereerst wordt de bestaande infrastructuur *beheerd en onderhouden* om een bepaalde basiskwaliteit voor die infrastructuur in stand te kunnen houden.
2. Om het gebruik van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur te optimaliseren worden vervolgens *benuttingsmaatregelen* getroffen (voor hoofdwegen, railwegen en vaarwegen).
3. Tot slot, indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn, wordt de bestaande capaciteit uitgebreid door *nieuwe infrastructuur* aan te leggen. Het kan hierbij gaan om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken (bijvoorbeeld door verbreding van wegen), als om

uitbreidingen daarvan (in de vorm van volledig nieuwe tracés). Hierbij geldt dat bestaande plannen de voorkeur genieten boven geheel nieuwe plannen, aangezien nieuwe procedures behoorlijk wat tijd vragen.

### *2.1.2.2 Consequenties en doorvertaling Hoofdlijnenakkoord*

Met het Hoofdlijnenakkoord worden vanaf 2004 extra middelen aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd. Tot en met 2010 gaat het om een bedrag van in totaal € 3 710 miljoen. Het Hoofdlijnenakkoord geeft reeds in grote lijnen aan waaraan deze middelen moeten worden besteed. In het licht van dat akkoord is ervoor gekozen in totaal € 2 153 miljoen in te zetten voor beheer en onderhoud van hoofdwegen, railwegen en waterwegen. Daarnaast wordt extra ingezet op een gerichte aanpak van de files (middels betere benutting) en op de aanleg van hoofdwegen. In totaal gaat het hierbij om circa € 1 045 miljoen. Tenslotte wordt € 360 miljoen uitgetrokken voor versterking van de regionale aanpak van bereikbaarheid, waaronder de aanpak van Rijksbruggen op niet-Rijkswegen over Rijkswateren en de chipkaart.

Het Hoofdlijnenakkoord geeft verder aan dat er binnen het infrastructuurfonds ten gunste van (onderhouds)knelpunten en filebestrijding moet worden geherprioriteerd. Er is voor gekozen in totaal circa € 2 500 miljoen te herprioriteren, om zo (1) een aantal knelpunten prioritair te kunnen oplossen en om (2) een aantal ombuigingen te kunnen realiseren.

#### **A. Knelpunten**

De volgende knelpunten dienen tot en met 2010 te worden aangepakt:

##### *Aanpak van het watersysteem*

Voor herstel en versterking van de steenbekledingen aan zee- en meerdijken en voor een impuls inzake het regionale waterbeheer is in totaal € 325 miljoen benodigd.

##### *Aanpak leefomgeving*

Voor een innovatieve aanpak van de problematiek rond geluid en luchtkwaliteit is in totaal € 330 miljoen nodig. Deze middelen zullen met name op het hoofdwegennet moeten worden besteed.

##### *Herstelplan spoor*

Er is een strategie ontwikkeld waarbij beoogd wordt de betrouwbaarheid van het spoor te verhogen en de processen van het spoorstelsel te optimaliseren. Hiervoor is tot en met 2010 een additioneel bedrag nodig van € 734 miljoen

##### *Maatregelen fiets*

Het is nodig de juiste voorzieningen te treffen om het fietsen te bevorderen. Daarom wordt hiervoor tot en met 2010 een impuls van € 60 miljoen ingezet. Deze zal onder andere worden besteed aan de uitvoering van het programma voor fietsenstallingen bij stations.

##### *Overig*

Tenslotte is een aantal aanpassingen van kasritmes bij de herprioritering betrokken, met name de actualisering van de fasering van de risico-reservering (zie verder paragraaf 2.1.3.5).

## **B. Ombuigingen**

In totaal heeft Verkeer en Waterstaat ruim € 1 000 miljoen aan ombuigingen ingepast in het Infrastructuurfonds. Het gaat hierbij om:

### *Aanvulling van prijscompensatie*

Rijksbreed is slechts 40% van de prijscompensatie uitgekeerd. De resterende 60% (in de begroting voor Verkeer en Waterstaat gaat het daarbij om in totaal € 752 miljoen in de periode tot en met 2010) moet – gezien het karakter van infrastructuurprojecten – wel aan de verschillende projecten worden toegevoegd.

### *Algemene uitgaventaakstelling*

Er is aan Verkeer en Waterstaat een algemene uitgaventaakstelling van € 100 miljoen per jaar opgelegd. Er is voor gekozen hiervan jaarlijks € 30 miljoen in te vullen op hoofdstuk XII (zie aldaar). De resterende € 70 miljoen per jaar wordt voor een deel ingevuld door een beperking van de RWS-uitgaven voor planvoorbereiding, uitvoering en toezicht. Het restant van de taakstelling ad. € 300 miljoen tot en met 2010 maakt deel uit van de herprioritering. Als gevolg van de herprioritering vallen in de periode tot en met 2010 overigens ook voorbereidings- en plankosten vrij.

## **C. Herprioritering**

Om de bovenstaande knelpunten aan te kunnen pakken en de ombuigingen in te kunnen passen, was het noodzakelijk in totaal circa € 2 500 miljoen te herprioriteren in het Infrastructuurfonds. Deze middelen zijn met name op de volgende wijze gevonden:

### *Hoofdwegen (€ 416 miljoen)*

- Bij de A15 Benelux–Vaantplein kan gelet op de stand van zaken van de planprocedure de realisatie niet eerder starten dan in 2008. Dit betekent twee jaar autonome vertraging.
- Voor de N35 Zwolle–Almelo blijft de start van de rijksbijdrage (de realisatie start met de regionale bijdrage in 2005) staan in 2007, maar worden in de eerste jaren de bedragen vertraagd. De oplevering blijft conform planning.
- Het project A7 bij Groningen wordt 2 jaar vertraagd, maar het project wordt wel opgeleverd voor 2010.
- Hetzelfde geldt voor het knooppunt A4/A9 bij Badhoevedorp. Enig uitstel is hier mogelijk gelet op de Spoedwetmaatregelen ter plekke en het gereed komen van de A5. Bovendien kan op deze manier een goede relatie worden gelegd met het plan van Bohemen.

### *Railwegen (€ 668 miljoen en € 706 miljoen)*

Ten behoeve van de algemene problematiek zijn de volgende projecten geherprioriteerd:

- Het project Roosendaal–Antwerpen wordt 4 jaar vertraagd. Het in het budget opgenomen geluidsproject wordt wel tijdig gerealiseerd.
- Het project Elst–Deventer–Twente start later.
- Het programma aslastencluster III worden uitgesteld tot na 2010.
- Een deel van het budget voor het project Vleuten–Geldermalsen wordt ten behoeve van de herprioritering ingezet. De maatregelen voor Vleuten, Vathorst en Houten gaan door zoals gepland.
- Het ontwikkelprogramma BB21/25 KV wordt beperkt tot het deel, dat nodig is voor de Betuweroute.

De ten behoeve van de tweede fase van het totale herstelplan spoor gereserveerde middelen gaan ten laste van:



- De maatregelen BB21/25 kV.
- Het spoorproject Schiedam/Rijswijk inclusief Tunnel Delft.

#### *Betuweroute*

Een technische bijstelling van de kasraming van het budget voor de aanleg van de Betuweroute wordt ingezet. De opleverdatum van dit project zal hiermee niet veranderen.

#### *Zuiderzeelijn (€ 200 miljoen)*

Door een andere fasering van de reservering ten behoeve van dit project kan € 200 miljoen worden verschoven tot na 2010. De reservering van € 2,73 miljard, prijspeil 2002; netto contante waarde 2010, blijft daarbij overigens onverminderd van kracht. Het kabinetsbesluit van december 2001 ging uit van start van de bouw van de Zuiderzeelijn rond 2010, de kasreeks in het MIT is en blijft hierop afgestemd. Mede door kabinetswisselingen in 2002 en 2003 is definitieve besluitvorming over de Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst – tussen Rijk en regio – uitgesteld. Dit uitstel heeft consequenties voor de rest van de projectplanning: het sluiten van een dergelijke overeenkomst geldt immers als voorwaarde om de planstudie in gang te zetten. Op basis van de bijgestelde planning kan voor de uitvoering van het project Zuiderzeelijn volstaan worden met kleinere kasbedragen tot en met 2010 dan eerder verwacht.

#### *Vaarwegen en waterbeheer (€ 359 miljoen)*

Bij dit onderdeel heeft een ingrijpende herprioritering plaatsgevonden op het benuttings- en aanlegprogramma. Hierbij is een bedrag van in totaal € 256 miljoen betrokken. Het gaat om de volgende projecten:

- De realisatie van de Maasroute fase 2, de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en de vaarweg Lemmer–Delfzijl worden in de tijd gefaseerd.
- Het project Wilhelminakanaal wordt één jaar vertraagd.
- De realisatie van de derde Kolk Beatrixsluis start drie jaar later.
- De projecten met betrekking tot de Bovenloop IJssel, het Twentekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vaarroute Ketelmeer worden uitgesteld tot na 2010.
- De projecten in relatie tot de toekomstvisie voor de Waal worden één jaar vertraagd, en bovendien gefaseerd in de tijd.
- Het waterbeheerproject voor de spuicapaciteit van de Afsluitdijk wordt drie jaar naar achteren verschoven.

In de navolgende tabel is aangegeven op welke wijze enerzijds de intensiveringen (knelpunten, taakstellingen) en anderzijds de herprioritering in de begroting zijn verwerkt:

Tabel Infra agenda (incl. besluitvorming ministerraad dd. 20 aug. 2003)								bedragen (in € 1 000)	
	Art.	2003	2004	2005	2006	2007	2008–2010	Totaal 03–10	
<b>Intensiveringen</b>		0	222	205	674	815	1 642	3 558	
Basiszorg Instandhouding Vaarwegen	02.02.04		50	55	120	125	350	700	
Basiszorg Instandhouding Hoofdwegen	01.01.04		59	30	167	185	159	600	
Instandhouding spoorwegen	01.02.04		113	81	204	180	275	853	
Gerichte file aanpak HWN (mn ZSM-II)	01.01.02			25	70	180	440	715	
Overige enveloppe wegen	01.01.02				20	60	250	330	
Regionale samenwerking	01.03.02			14	93	85	168	360	
<b>Overige taakstellingen en knelpunten</b>		0	327	288	375	414	1 097	2 501	
Onvolledige uitkering prijscomp. 2003	div	103	90	89	86	96	288	752	
V&W-taakstelling via herprioritering	div		20	65	50	45	120	300	
Watersysteem (waterkeringen)	02.01.02		5	8	13	20	179	225	
Watersysteem (bestuursakkoord)	02.02.07		10	20	30	40		100	
Aanpak leefomgeving	01.01/2.02		12	38	38	107	135	330	
Reservering tbv Verder herstel Spoor	01.02.02				123	140	471	734	
Maatregelen fiets	01.02.02						60	60	
Fasering risicoreservering		49	246	52	- 20	- 55	- 272	0	
Aanpassing kasritmes	div	- 152	- 56	106	55	- 69	116	0	
<b>1. Totaal Intensiveringen</b>		<b>0</b>	<b>549</b>	<b>583</b>	<b>1 049</b>	<b>1 139</b>	<b>2 739</b>	<b>6 059</b>	
<b>Dekking d.m.v.:</b>									
– Extra middelen («Kwartje van Kok»)			330	230	830	730	1 590	3 710	
– Herprioritering:			0	219	353	219	408	1 149	2 349
Rijkswegen	01.01.02		59	244	62	14	37	416	
Railwegen	01.02.02		83	63	77	144	301	668	
Extra rail, indien implementatie herstelplan	01.02.02			1	40	124	541	706	
Betuweroute	03.02		70	0	- 80	10	0	0	
Zuiderzeelijn	03.06						200	200	
Vaarwegen	02.02.02		0	27	61	56	112	256	
WB21	02.01.02		7	18	60	60	- 42	103	
<b>2. Totaal dekking</b>			<b>549</b>	<b>583</b>	<b>1 049</b>	<b>1 139</b>	<b>2 739</b>	<b>6 059</b>	
<b>Totaal (1. Minus 2.)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## 2.1.3. Programma's en projecten

### 2.1.3.1 Beheer en onderhoud

De kwaliteit van de bestaande transportnetwerken van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen staat sterk onder druk. Gelet op de mobiliteitsgroei, de uitbreiding van de netwerken en de vervangingsbehoefte van kunstwerken en technische systemen moet worden vastgesteld dat de onderhoudsbudgetten – ondanks reguliere groei – ontoereikend zijn geweest. Ontoereikend om een maatschappelijk verantwoord veilig en betrouwbaar gebruik te garanderen. Dat leidt uiteindelijk tot economische schade.

Op het gebied van beheer en onderhoud zijn extra impulsen noodzakelijk gebleken. Voor deze extra impulsen zijn concrete plannen van aanpak beheer en onderhoud rijkswegen, rijkswaterwegen en spoorwegen uitgewerkt die ingaan op de prioriteitsvolgorde van de maatregelen, de planning van middelen en maatregelen, de monitoring van het beleid ter zake, alsmede de inzet om tot beter beheersing van de onderhoudsopgaven voor de toekomst te komen.

#### *Hoofdwegen*

Door een groter areaal wegen, meer onderhoudsgevoelige elektronica en ZOAB, een veel groter gebruik dan verwacht en veel duurder onderhoud door eisen aan veilig en filearm werken, schiet het budget tekort. Een optimaal gebruik van de wegen komt daardoor in gevaar. De extra inzet bedraagt € 600 miljoen in de periode 2004–2010.

#### *Railwegen: personen- en goederenvervoer*

Uit een tweetal externe audits blijkt dat er een snelle en onverwachte achteruitgang van de kwaliteit van het spoornet is. Voor 2003 zijn maatregelen genomen om de veiligheid te garanderen. Om het niveau van betrouwbaarheid (wat momenteel duidelijk onder het gewenste niveau ligt) weer op het gewenste niveau te brengen (zie hiervoor de artikelsgewijze toelichting bij hoofdstuk XII), is er een forse extra uitgave nodig in de periode tot 2010. Het is daarbij nodig meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken van de achteruitgang en de effectiviteit van de maatregelen binnen de huidige uitgaven, waarbij ook de sturingsrelatie tussen Verkeer en Waterstaat en ProRail nadrukkelijk aan de orde is. De extra inzet bedraagt € 853 miljoen in de periode 2004–2010. Deze inzet betreft fase 1 van een totaal herstelplan spoor.

#### *Vaarwegen en waterbeheren*

De onderhoudstoestand van de natte infrastructuur nadert een kritisch punt terwijl de druk op het systeem (bv. meer regenval) toeneemt. Daarmee komt zowel de vaarwegfunctie als de waterafvoerfunctie in gevaar. De extra inzet bedraagt € 700 miljoen in de periode 2004–2010.

### *2.1.3.2. Benutting*

#### *Hoofdwegen*

Op het gebied van hoofdwegen wordt momenteel gewerkt aan de uitvoering van het zogenaamde *Fileplan ZSM* (zichtbaar, slim en meetbaar). In dit plan zijn maatregelen opgenomen, waarmee de fileproblematiek voor de gebruiker merkbaar en meetbaar moet verminderen en waarmee de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem moet verbeteren. Centraal staat zowel het verminderen van het aantal files en het tijdverlies voor de weggebruikers, als het wegnemen van ergernissen bij die gebruikers.

Aanvullend op het MIT is voor de uitvoering van het plan in totaal € 460 miljoen beschikbaar gekomen, waarvan € 380 miljoen voor de realisatie van allerlei *extra* benuttingsmaatregelen (spits-, plus- en bufferstroken) en € 80 miljoen voor overige maatregelen. Basis voor de extra benuttingsmaatregelen is de *Spoedwet wegverbreding*. Deze maakt het mogelijk met een verkorte procedure besluitvorming te realiseren voor aanpassingen aan het hoofdwegennet. Hierdoor kan een groot aantal knelpunten in de doorgaande verbindingen, met name in de Randstad, versneld aangepakt worden. De Spoedwet heeft een tijdelijk karakter en betreft een aantal concreet benoemde projecten. Naast extra benuttingsmaatregelen is de

wet ook van toepassing op projecten, die reeds in het MIT staan, en die versneld zullen worden aangepakt. Verwacht wordt dat met de Spoedwet een tijdelijke filereductie van 30%, oplopend tot 100% (afhankelijk van het betreffende wegvak), kan worden behaald.

In het kader van de Spoedwet start – mits de Raad van State niet een extra termijn van 12 weken nodig heeft om tot een oordeel te komen in geval van eventuele bezwaren – in het vierde kwartaal van 2004 de uitvoering van de volgende projecten:

- A1 't Gooi
- A1 Beekbergen-Deventer Oost
- A1 Diemen-Muidenberg
- A1 Hoevelaken-Barneveld zuidbaan
- A1/A6 Muidenberg-Almere Stad West
- A12 Utrecht-Bunnik
- A12 Bunnik-Driebergen
- A12 Driebergen-Maarsbergen
- A2 Vught-Ekkersweijer (A58)
- A4 Leidschendam-Prins Clausplein
- A50 Arnhem Centrum-Beekbergen
- A50 Heteren-Valburg
- A8/A10 Coenplein
- A9 Holendrecht-Diemen
- A9 Velsen-Raasdorp
- A9 Raasdorp-Badhoevedorp

Voor de overige projecten in het kader van de Spoedwet geldt dat de procedures in 2004 zijn gestart.

Om de bovenstaande benuttingsmaatregelen optimaal te kunnen laten renderen in het wegennetwerk is het noodzakelijk de aanleg ervan te combineren met andere slimme maatregelen. Deze omvatten ondermeer:

- toeritdosering;
- verbeteringen van het verkeersmanagement en van de reistijd-informatie;
- matrixborden boven vluchtstroken en;
- het tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen.

In totaal is voor dergelijke maatregelen € 80 miljoen beschikbaar.

#### *Railwegen: personen- en goederenvervoer*

Door de ligging in de bestaande bebouwing en door de ruimtelijke efficiëntie blijft het spoor onmisbaar om Nederland op het werk te krijgen en om grote steden en de mainports bereikbaar te houden. Het aandeel van het spoor in het woon-werkverkeer naar de grote steden ligt inmiddels rond de 50%; in de spits komen er net zo veel mensen met de trein als met de auto de steden binnen. Ook voor het goederenvervoer wordt een aanzienlijke groei verwacht. Goed onderhoud en herstel van de basiskwaliteit moeten het behoud van deze functies garanderen. De spoorsector heeft daarom een totaalplan voor rust en herstel op het spoor uitgewerkt.

Het is verder noodzakelijk om het bestaande spoorweginet de komende tien jaar gereed te maken om de – mede als gevolg van economische groei – te verwachten mobiliteitsgroei op lange termijn te kunnen verwerken (zie hiervoor de artikelsgewijze toelichting bij hoofdstuk XII). Het huidige spoorsysteem kan deze groei niet aan, omdat het productieproces te ingewikkeld is en omdat de onderhoudstoestand van infrastructuur en treinen onvoldoende is om meer verkeer aan te kunnen. Verbetering hiervan is noodzakelijke voorwaarde om groei te kunnen verwerken. De ontwikkelde strategie is gericht op het verhogen van de betrouwbaarheid en het optimaliseren van de processen in het gehele spoorsysteem. Bij de inzet van voor spoor beschikbare gelden wordt een consequente

prioriteitsstelling gehanteerd: veiligheid, betrouwbaarheid, benutting, nieuwbouw (VBBN). De strategie geeft invulling aan moties in beide kamers van het parlement, die vragen om een herstelplan voor het spoor. Het herstelplan voorziet in twee fasen. In beide fasen is met de invulling van het regeerakkoord in de komende begroting voorzien. Fase 1 is gerelateerd aan de inzet van € 853 miljoen uit het Kwartje van Kok voor beheer en instandhouding tot en met 2010. Het grootste gedeelte van dit bedrag komt beschikbaar in de periode tot en met 2007. De tweede fase «Betrouwbaar Benutten» zal nader worden uitgewerkt en geconcretiseerd ten behoeve van definitieve besluitvorming over deze fase, dit mede op basis van mid-termreview in 2006. Hiervoor is een additionele impuls voorzien van € 734 miljoen in de periode t/m 2010. Dit geld is voorlopig gereserveerd (zie de paragraaf over herprioritering) en wordt definitief ingezet als de concretisering en optimalisatie van de tweede fase optimaal zijn uitgewerkt. Daartoe zal een nadere afweging plaatsvinden, mede in relatie tot de hiervoor eventueel te herprioriteren spoorprojecten.

Het Hoofdlijnenakkoord voorziet in een verhoging van de gebruiksvergoeding van vervoerders aan ProRail (€ 30 miljoen in 2006 en € 60 miljoen structureel vanaf 2007). Deze hogere vergoeding is als taakstelling ten gunste van het algemene beeld opgenomen. Met het herstelplan wordt het mogelijk die reiziger en verlader «waar voor hun geld» te bieden, in de vorm van een beter spoorproduct.

#### *Vaarwegen*

Als gevolg van een uniek en hoogwaardig netwerk van waterwegen speelt de Nederlandse binnenvaart een belangrijke rol in de afwikkeling van de nationale en internationale goederenstromen. In Nederland neemt de binnenvaart circa 20 % van het binnenlands goederenvervoer voor haar rekening en van het grensoverschrijdende goederenvervoer zelfs 60%. De binnenvaart verzorgt een belangrijk deel van de aanvoer van grond- en hulpstoffen voor belangrijke basisindustrieën van Nederland (zoals bouwmaterialen, veevoeder, ertsen, brandstoffen en chemische producten). Het containervervoer per binnenvaart groeit sterk (de afgelopen jaren met 10%–15% groei per jaar) en biedt nog een enorme groeipotentie. Zelfs het vervoer van distributiegoederen is in ontwikkeling.

Om op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen en de beschikbare capaciteit van het vaarwegennet ten volle te kunnen benutten, is het in eerste instantie van belang om het achterstallig onderhoud weg te werken en de basiskwaliteit van de natte infrastructuur te herstellen (zie eerder). In de tweede plaats is het noodzakelijk om selectief het profiel van de vaarwegen te verbeteren, de doorvaarthoogtes onder bruggen te vergroten en de capaciteit van sluizen en het aantal lig- en overnachtingsplaatsen uit te breiden. Voor dergelijke benuttingsmaatregelen is geen apart programma ontwikkeld, maar is gekozen voor het opnemen van de benuttingssystematiek in het aanlegprogramma voor vaarwegen.

Op het gebied van benutting kan ook verkeersmanagement bijdragen aan de oplossing van capaciteitsknelpunten en het verbeteren van de betrouwbaarheid en bereikbaarheid (bijvoorbeeld door 24-uurs bediening). Via de verdere ontwikkeling van River Information Services (RIS) wordt hieraan gewerkt. De Nederlandse implementatie van RIS vindt plaats in het project Scheepvaart Transport Informatie Services (STIS). In 2004 zal worden gestart met de uitvoering van dit project.

### 2.1.3.3 Aanleg

In deze paragraaf wordt aangegeven welke concrete mijlpalen in 2004 worden bereikt op het gebied van aanleg van infrastructuur. Voor een toelichting over de stand van zaken voor het totale lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIT-Projectenboek 2004.

#### Hoofdwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"><li>● A15 Aansluiting Vondelingenplaat</li><li>● A15 Europaweg</li><li>● A2 Oudenrijn-Everdingen, inclusief 2e Lekbrug</li><li>● N11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven</li><li>● N30 Rijksweg 12-Postweg, omlegging Ede</li></ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>● A12 Utrecht-Maarsbergen</li><li>● A12 Veenendaal-Ede</li><li>● N9 Koedijk-De Stolpen</li></ul>

#### Railwegen: personen- en goederenvervoer

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"><li>● Amsterdam CS, spoor 10/15 (personen)</li><li>● Station Tilburg Reeshof en station Utrecht Terwijde (personen)</li><li>● Uitgeest de Kleis (personen)</li></ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>● Kleinere projecten spoor: energievoorziening, perronverlengingen, opstelreinen (personen)</li><li>● Perronverlenging in het kader van HSL Oost (Veenendaal de Klomp, Driebergen-Zeist) (personen)</li><li>● Sloelijn (goederen)</li><li>● Station Almere Oostvaarders (personen)</li></ul>

#### Vaarwegen

Zoals eerder aangegeven zijn de meeste vaarwegprojecten benuttingsprojecten. Het enige project, dat de aanleg van een nieuwe vaarweg betreft, is de voorgenomen omlegging van de Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen en afbouw gedeelte Den Dungen-Veghel). Hiervoor zal naar verwachting in 2004 een tracébesluit worden genomen. Als gevolg van de herprioritering binnen het MIT is er in 2004 geen financiële ruimte meer om planstudieprojecten over te laten gaan naar de realisatiefase. Voor het overige gelden de volgende mijlpalen:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"><li>● Maasroute, modernisering fase 1 (voorhavens en wachtplaatsen)</li><li>● Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden (benutting)</li><li>● Vaarroute Ketelmeer (benutting)</li></ul>

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Doorlaatmiddel Veerse Meer (waterbeheren)</li><li>• Gemaal Gouda</li></ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Depot Hollandsch Diep (waterbeheren)</li><li>• Grootschalige verwerkingsproef baggerspecie (waterbeheren)</li></ul>

#### *Regionale/lokale infrastructuur*

De aanvankelijk te zetten eerste stap van decentralisatie van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) per 1 januari 2003 (via de ophoging van de GDU-grens van € 11,34 miljoen naar € 225 miljoen) is naar aanleiding van de kamermotie Giskes (2002–2003, 28 600 XII, nr. 48) met één jaar uitgesteld naar 1 januari 2004. Hierdoor schuiven alle eerder voorgenomen vervolgstappen mee op.

Het kabinet is voornemens de middelen voor de tweede fase Duurzaam Veilig, mobiliteitsmanagement, personele middelen en exploitatie van openbaar vervoer aan de GDU toe te voegen. Daarmee ontstaat een brede gebundelde doeluitkering voor regionaal verkeer en vervoer.

Bij de projecten, waarvan de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 225 miljoen, blijft er een directe subsidierelatie bestaan tussen de decentrale overheden en Verkeer en Waterstaat. Voor één van deze grote projecten (Beneluxmetro) geldt dat in 2004 wordt gestart met de aanleg van veiligheidspoortjes (tourniquets) ten behoeve van het overige metro-netwerk.

#### *2.1.3.4 Randvoorwaarden*

Bij de infrastructurele investeringen door Verkeer en Waterstaat worden de (wettelijke) randvoorwaarden van milieu (met name geluid en lucht) en natuur en landschap (inpassing en ontsnippering) in acht genomen. Het denken over de wijze waarop dat slim kan, staat daarbij niet stil.

#### *Innovatieprogramma en maatregelen geluidssanering.*

Door de grotere verkeersgroei (weg en spoor) zijn er extra geluidsmaatregelen nodig. Bij de huidige werkwijze (geluidsschermen) zou dat circa € 5 000 miljoen gaan kosten. Een innovatieprogramma (€ 110 miljoen) moet tot veel goedkopere oplossingen leiden. Met dat programma kan voor € 200 miljoen de problematiek tot en met 2010 worden aangepakt. De extra inzet voor het geluidsprogramma bedraagt daarmee € 310 miljoen totaal in de periode 2004–2010. Het betreft € 270 miljoen aan middelen inzake wegen en € 40 miljoen voor spoor.

#### *Innovatieprogramma luchtkwaliteit*

Om aan de Europese eisen van luchtkwaliteit te voldoen is het nodig om de datum van invoering uit te stellen van 2010 tot 2015. Er is een innovatieprogramma nodig om tot goedkopere oplossingen te komen. De extra inzet bedraagt € 20 miljoen in de periode 2004–2010. Het betreft in het geheel middelen voor wegen.

### *Meerjarenprogramma Ontsnippering*

Bij het natuurbeleid in Nederland wordt gestreefd naar het in 2018 realiseren van de zogenaamde ecologische hoofdstructuur (EHS). Via de realisatie hiervan zou de kwaliteit van de natuur moeten worden behouden en verbeterd. Een deel van de EHS wordt momenteel doorsneden door rijksinfrastructuur (*versnippering*). Om deze versnippering tegen te gaan hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat, LNV en VROM gezamenlijk een Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) opgesteld. Daarin worden concrete maatregelen voorgesteld om versnipperingsknelpunten bij rijksinfrastructuur (weg/water/spoor) op te lossen, waarbij een gebiedsgerichte aanpak centraal staat. De knelpunten zijn samen met de provincies en verschillende belangenverenigingen geïnventariseerd. Vervolgens zijn de knelpunten geprioriteerd op basis van ecologisch rendement. Hierbij is rekening gehouden met het reeds bestaande en deels uitgevoerde ontsnipperingsprogramma uit 1992.

In 2004 zal het Meerjarenprogramma Ontsnippering als basis gelden voor het ontsnipperingsbeleid van Verkeer en Waterstaat. Elke vier jaar zal het programma vervolgens worden geactualiseerd door de betrokken ministeries.

#### *2.1.3.5 Risicoreservering grote spoorprojecten*

Vanuit de risicoreservering worden in 2003 en 2004 middelen toegevoegd aan de HSL-Zuid. Na deze toevoeging van in totaal € 174 mln. bedraagt de risicoreservering nog € 811 mln. Daarnaast is het kasritme voor de risicoreservering in de huidige begroting aangepast. Door het aanpassen van het kasritme kan eventuele aanpassing van het risicoprofiel voor grote projecten op korte termijn worden voorkomen. Met deze aanpassing van het kasritme verandert niet de omvang van de risicoreservering. Daarbij geldt wel dat het beslag van de risicoreservering een inschatting blijft, die bepaald wordt door de omvang van de risico's en de kans dat deze risico's zullen optreden. In dat kader wordt het risicoprofiel voortdurend gemonitord en waar nodig aangepast. In de reguliere voortgangsrapportages die halfjaarlijks worden opgesteld in het kader van de procedureregeling Grote Projecten wordt de stand van zaken van de belangrijkste risico's en de beheersmaatregelen nader toegelicht.

<b>Tabel risicoreservering (x € 1 mln)</b>							
	2003	2004	2005	2006	2007	later	totaal
<b>Stand ontwerpbegroting 2003</b>	<b>43</b>	<b>62</b>	<b>236</b>	<b>234</b>	<b>115</b>	<b>295</b>	<b>985</b>
Aanpassing fasering	49	246	52	- 20	- 55	- 272	0
Toevoeging budget HSL	- 92	- 82					- 174
<b>Stand ontwerpbegroting 2004</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>288</b>	<b>214</b>	<b>60</b>	<b>23</b>	<b>811</b>



## Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en ontvangsten aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2003.

Uitgaven (x € 1000)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Artnr.
<b>Stand ontwerpbegroting 2003</b>	<b>6 258 884</b>	<b>5 514 994</b>	<b>5 492 892</b>	<b>5 286 937</b>	<b>5 870 802</b>	<b>5 897 801</b>	
1e suppl. Wet 2003	78 743	7 990	22 770	30 970	31 729	57 200	
<b>I Belangrijkste beleidsmatige mutaties</b>	<b>215 980</b>	<b>55 098</b>	<b>49 085</b>	<b>630 970</b>	<b>771 401</b>	<b>506 801</b>	
1. Aanpak leefomgeving		12 000	36 000	29 000	59 000	54 000	01.01
2. Intensivering Rijkswegen		64 000	83 000	224 000	375 000	312 000	01.01
3. Mobiliteitsenveloppe SA 2002					110 000	110 000	01.01
4. Herprioritering wegen	5 000	- 62 902	- 80 313	- 100 430	- 174 929	- 47 629	01.01
5. Amendement 23 (Motie Alblas)		- 11 000	- 11 000	- 11 000			01.01
6. Rotterdam CS uit A13/16			- 15 000	- 20 000	- 25 000	- 20 000	01.01
7. Den Haag CS			- 10 000	- 15 000	- 25 000	- 15 000	01.01
8. Hart van Dieren		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	01.02
9. Enveloppe mobiliteit SA 2002		100 000	100 000	100 000	151 750	151 750	01.02
10. Actualisatie risicoreservering	49 000	246 000	52 000	- 20 000	- 55 000	- 115 000	01.02
11. Herprioritering Spoor		- 83 000	- 31 000	- 68 000	- 133 000	- 166 000	01.02
12. Herprioritering tbv verder herstel spoor			- 1 000	- 40 000	- 124 000	- 154 000	01.02
13. Hoofdlijnenakkoord Efficiencykorting ZBO			- 4 200	- 4 200	- 4 200	- 4 200	01.02
14. Hoofdlijnenakkoord Kwartje Kok onderhoud Spoor		113 000	125 000	160 000	180 000	150 000	01.02
15. Intensivering regionale samenwerking			40 000	50 000	50 000	75 000	01.03
16. Mobiliteitsenveloppe 2002					85 000	85 000	01.03
17. Herprioritering/Extensivering HA Waterkeren			- 24 900	- 60 000	- 59 900	- 24 400	02.01
18. Herprioritering/extensivering HA Vaarwegen			- 16 520	- 61 400	- 66 320	- 47 720	02.02
19. Intensivering onderhoud Vaarwegen		50 000	75 000	100 000	125 000	125 000	02.02
20. Watersystemen		10 000	20 000	30 000	40 000		02.02
21. Kasmanagement BR	- 234 934	- 74 215	123 750	93 375	92 024		03.02
22. Kasmanagement HSL	396 914	- 87 785	- 123 732	- 93 375	- 92 024		03.03
23. Motie De Neree		- 15 000	18 000	44 000	69 000	44 000	div
24. Taakstelling MR besluit 22-08-03		- 200 000	- 300 000	300 000	200 000		div
<b>II Overige mutaties</b>	<b>- 99 045</b>	<b>280 862</b>	<b>417 238</b>	<b>527 687</b>	<b>325 313</b>	<b>303 534</b>	
<b>Stand ontwerpbegroting 2004</b>	<b>6 454 562</b>	<b>5 858 944</b>	<b>5 981 985</b>	<b>6 476 564</b>	<b>6 999 245</b>	<b>6 765 336</b>	

ad 1. Van de intensivering kwaliteit leefomgeving ad € 330 mln., is € 40 mln. beschikbaar voor geluidsmaatregelen voor het spoorprogramma. Van de overige € 290 mln. is € 20 mln. gereserveerd voor maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit, terwijl € 270 mln. is gereserveerd voor geluidsmaatregelen aan de weg. De € 290 mln. is toegevoegd aan de middelen van het wegenprogramma. Binnen dit bedrag is een substantieel deel gereserveerd voor innovatieve kosten-effectieve maatregelen.

ad 2. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok» ten behoeve van onderhoud wegen, ZSM-II en enveloppe wegen.

- ad 3. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de mobiliteits-enveloppe, Strategisch Akkoord 2002.
- ad 4. Deze mutatie betreft het deel Rijkswegen van de herprioritering en van de taakstelling «diverse uitgaven V&W», naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5. Invulling motie Alblas.
- ad 6/7. De middelen worden besteed conform het bestuurlijk overleg over Rotterdam CS en Den Haag CS.
- ad 8. Deze mutatie betreft de doorwerking van het amendement Hart van Dieren.
- ad 9. Deze mutatie betreft de uitkering van de enveloppe mobiliteit uit het Strategisch Akkoord.
- ad 10. Deze mutatie betreft de actualisatie van het kasritme van de risicoreservering spoorprogramma's, gefinancierd uit de herprioritering Infrastructuurfonds.
- ad 11. Deze mutatie is het gevolg van de herprioritering binnen de programmering van het Infrastructuurfonds.
- ad 12. Deze mutatie is de door herprioritering binnen het spoor-programmering vrijgemaakte middelen ten behoeve van de reservering «Verder herstelplan spoor».
- ad 13. Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volume-korting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 14. Deze mutatie betreft de ophoging van het onderhoudsbudget als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok».
- ad 15. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord in het kader van de toevoeging van het «kwartje van Kok».
- ad 16. Dit betreft een intensivering uit de mobiliteitsenveloppe van het Strategisch Akkoord.
- ad 17/18. Deze mutatie is het gevolg van de herprioritering binnen de programmering van het infrastructuurfonds samenhangend met het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 19. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok» ten behoeve van onderhoud vaarwegen.
- ad 20. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van het aangaan van het bestuursakkoord water.
- ad 21. Aanpassing van het kasritme als gevolg van actualisatie projectplanning.
- ad 22. Aanpassing van het kasritme a.g.v. actualisatie projectplanning.

- ad 23. Dit betreft een kasschuif als gevolg van motie De Neree.
- ad 24. Dit betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de ministerraad van 20 augustus 2003. In de verdiepingsbijlage is dit nader uitgewerkt naar de verschillende artikelen.

<b>Ontvangsten (inclusief saldo van afgesloten rekeningen) (x € 1000)</b>							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Artnr.
<b>Stand ontwerpbegroting 2003</b>	<b>6 258 884</b>	<b>5 514 994</b>	<b>5 492 892</b>	<b>5 286 937</b>	<b>5 870 802</b>	<b>5 897 801</b>	
1e suppl. Wet 2003	78 743	7 990	22 770	30 970	31 729	57 200	
<b>I Belangrijkste beleidsmatige mutaties</b>		<b>450 000</b>	<b>470 000</b>	<b>1 190 000</b>	<b>1 115 000</b>	<b>776 000</b>	
1. Mobiliteitsenveloppe SA 2002		36 000	78 000	114 000	139 000		div.
2. Kwartje van Kok		530 000	530 000	530 000	530 000	530 000	div.
3. Bijdrage van FES		84 000	162 000	246 000	246 000	246 000	div.
4. Taakstelling MR-besluit 22-08-03		- 200 000	- 300 000	300 000	200 000		
<b>II Overige mutaties</b>	<b>116 935</b>	<b>- 114 040</b>	<b>- 3 677</b>	<b>- 31 343</b>	<b>- 18 286</b>	<b>34 335</b>	
Stand ontwerpbegroting 2004	6 454 562	5 858 944	5 981 985	6 476 564	6 999 245	6 765 336	

- ad 1. Deze mutatie betreft de toevoeging van de mobiliteitsenveloppe aan het Infrastructuurfonds
- ad 2. Deze mutatie betreft de toevoeging van het «kwartje van Kok» aan het Infrastructuurfonds.
- ad 3. Deze mutatie betreft een toevoeging van de bijdrage van het Fonds Economische Structuurversterking als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4. Dit betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de ministerraad van 20 augustus 2003. In de verdiepingsbijlage is dit verder uitgewerkt naar de verschillende artikelen.

## Afkortingenlijst

B.	
BB21	= Beheer en beveiliging 21e eeuw
BERZOB	= Bereikbaarheid zuidoost Brabant over water
B&O	= Beheer en onderhoud
BPM	= Belasting personen motorrijtuigen
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BOSE	= Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven
BR	= Betuweroute
BRU	= Bestuur regio Utrecht
C.	
CSG	= Centraal stadsgebied
D.	
DGG	= Directoraat-generaal goederenvervoer
DGP	= Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DONAR	= Dataopslag natte Rijkswaterstaat
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EAT	= Engineering, apparaat en toezicht
ECT	= European Container Terminal
EHS	= Ecologische hoofdstructuur
EICR	= Economische impactstudie railgoederen
EU	= Europese Unie
F.	
FDM	= Flevolandse Drinkwater Maatschappij
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G.	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
H.	
HA	= Hoofdlijnenakkoord
HAL	= Heerhugowaard-Alkmaar
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
I.	
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
IF	= Infrastructuurfonds
IFS	= Intermodal freightport Schiphol
IGO	= Integratiestudie Gelderland Oost
IIVR	= Integrale inrichting Veluwe Randmeren
IPO	= Interprovinciaal overleg

IRMA	=	INTERREG Rijn- en Maasactiviteiten
K.		
KAN	=	Knooppunt Arnhem Nijmegen
L.		
LIB	=	Luchthavenindelingsbesluit
LNV	=	Ministerie van Landbouw natuurbeheer en visserij
M.		
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma ontsnippering
MSW	=	Monitoringsysteem water
MWTL	=	Monitoring waterstaatkundige toestand des lands
N.		
NAMWA	=	National Accounting Matrix including Water Accounts
NAP	=	Nieuw Amsterdams Peil
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe sleutelprojecten
NURG	=	Nadere uitwerking rivierengebied
NV	=	Naamloze vennootschap
NVVO	=	Nederlandse vereniging voor opleidingsfunctionarissen
NVVP	=	Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.		
OV	=	Openbaar vervoer
OWN	=	Onderliggend wegennet
P.		
PAGE	=	Plan van aanpak goederen emplacements
PKB	=	Planologische kernbeslissing
PMA	=	Personeel, materieel en automatisering
PMR	=	Project mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	=	Publiek private samenwerking
PU	=	Productuitgaven
PVVP	=	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
R.		
RIB	=	Railinfrabeheer B.V.
RIS	=	River Information System
RIT	=	Rail Infra Trust
ROA	=	Regionaal orgaan Amsterdam
RSC	=	Railservicecentre
RVVP	=	Regionaal verkeers- en vervoersplan
RW	=	Rijkswegen
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
SA	=	Strategisch akkoord
SBV	=	Subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen
SOIT	=	Subsidieregeling openbare inland terminals
SNN	=	Samenwerkingsverband Noord-Nederland

SRR	=	Stadsregio Rotterdam
SRE	=	Stadsregio Eindhoven
STIS	=	Scheepvaart transport information services
STOV	=	Stadsgewestelijk openbaar vervoer
STOWA	=	Stichting toegepast onderzoek water
SVB	=	Stimulering verwerking baggerspecie
SVSD	=	Stormvloedwaarschuwingsdienst
SVV	=	Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	=	Samen werken aan bereikbaarheid
T.		
TBBV	=	Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen
TEN	=	Transeuropese netwerken
V.		
VBTB	=	Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording
VINEX	=	Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	=	Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W.		
WADI	=	Waterdata infrastructuur
WB21	=	Waterbeheer 21e eeuw
WST	=	Westerscheldetunnel
WVO	=	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	=	World trade centre
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig bestuursorgaan
ZOAB	=	Zeer open asfaltbeton
ZSM	=	Zichtbaar, slim en meetbaar
ZZL	=	Zuiderzeelijn

## 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 2003.

### **01 DROGE INFRASTRUCTUUR**

#### **01.01 Rijkswegen**

##### *a. Relatie producten en beleid*

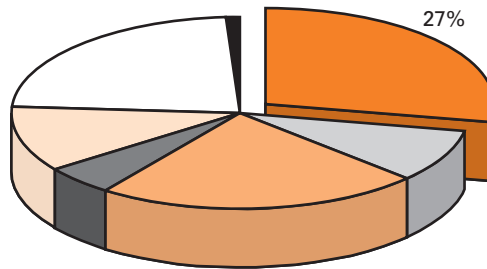
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

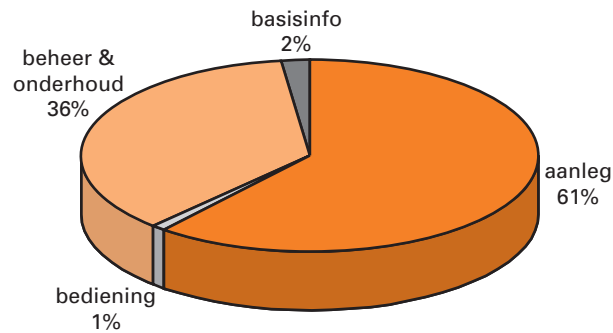
In het MIT-projectenboek 2004 is per project beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuur worden het aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen weergegeven.

### Aandeel rijkswegen in totaal Infracfonds 2004



### Uitgavencategorieën Rijkswegen



#### b. Het actuele programma

##### 01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

###### *Wijzigingen verkenningentabel*

###### *Integrale verkenning Haarlemmermeer–Almere*

De integrale verkenning Haarlemmermeer–Almere is in 2003 opgestart. De studie beoogt de integrale consequenties voor de bereikbaarheid (weg en spoor) in beeld te brengen van de verstedelijkingslocaties in de noordvleugel van de Randstad conform de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. Tevens wordt een verstedelijkingsmodel gezien waarbij de nadruk ligt op het optimaal benutten van infrastructuur. In de verkenning worden kansrijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd. De integrale verkenning zal in 2004 een vervolg krijgen. De resultaten worden samen met een kengetallen kosten baten analyse voor de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Deltametropool gebruikt voor een onderbouwing van de keuze van verstedelijkingslocaties en bijbehorende ontsluitingsmogelijkheden in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

###### *Wijzigingen planstudietabel*

###### *RW2 Oudenrijn–Deil*

Het budget voor dit project (cat. 2) is vastgesteld op € 35 mln. als gevolg van lagere raming in het kader van de trajectnota.

###### *Rw2 Rondweg Den Bosch*

De planning is met één jaar aangepast in verband met actualisatie van de planning.



*Rw2 Tangenten Eindhoven*

Het budget is met € 16 mln. verhoogd in verband met aanvullende geluidwerende maatregelen. Hierdoor zal de afronding van het project één jaar later plaatsvinden.

*Rw2 Passage Maastricht*

Conform gesloten bestuursovereenkomst is rekening gehouden met een rijksbijdrage ad € 292 mln. totaal, verdeeld over de periode 2007 t/m 2011. Deze rijksbijdrage is als afzonderlijke post in het MIT zichtbaar gemaakt.

*Rw 59 Rosmalen–Geffen*

Dit project is overgegaan naar de realisatiefase.

*Rw4/9 Knooppunt Badhoevedorp*

De planning is met twee jaar aangepast in verband met herprioritering in het MIT.

*Rw1/6/9 CRAAG en RW1 Brug Muiden*

De CRAAG is nu niet meer in de oude vorm opgenomen in de planstudietabel. De korte termijn maatregelen maken nu deel uit van de spoedwet Wegverbreding. De lange termijn maatregelen zijn opgenomen in de verkenning Haarlemmermeer-Almere.

*Rw6 Hollandse Brug*

In oktober 2002 is door de Minister van V&W in een bestuurlijk overleg met de gemeente Almere toegezegd te starten met een planstudie naar een tweede Hollandse Brug. Daarom is dit project toegevoegd aan de planstudietabel (cat 2).

*Rw 4 Midden Delfland*

Als gevolg van bestuurlijk overleg over de Zuid-Hollandse projecten wijzigt het voor dit project gereserveerde budget van € 118 mln. in € 265 mln.

*Rw 13/16*

Als gevolg van bestuurlijk overleg over de Zuid-Hollandse projecten wijzigt het voor dit project gereserveerde budget van € 280 mln. in € 31 mln.

*Rw15 Maasvlakte–Vaanplein (cat. 1)*

Het jaar van oplevering is met 5 jaar verschoven naar 2015 door de verwachte langere periode van uitvoering vanwege complexiteit van het project.

Conform Bestuurlijk Overleg in november 2002 is € 42 mln. overgeheveld uit Rw13/16.

*Rw15 Maasvlakte–Vaanplein (cat.2)*

Het Rijk doet onderzoek op welke wijze de financiering van de projectonderdelen, die niet voor 2010 uitgevoerd kunnen worden, in de periode na 2010 kan worden geregeld.

*Rw12 Den Haag-Gouda benutting*

Het budget van dit project is met € 98 mln. verlaagd, daar de reservering voor het onderdeel Trekvliettracé, conform Bestuurlijk Overleg, grotendeels aangewend is ten behoeve van de A4 Midden Delfland en Den Haag CS.

#### *Rw12 Utrecht–Maarsbergen–Veenendaal–Ede–Duitse Grens*

Het project Utrecht–Veenendaal (benutting) zoals in de begroting 2003 vermeld, is thans nader ingevuld als Utrecht–Maarsbergen en Veenendaal-Ede (cat 1) en valt onder de werking van de Spoedwet Wegverbreding. Het trajectdeel Maarsbergen–Veenendaal is in deze begroting als planstudie-project opgenomen. Voor het trajectdeel Ede-Duitse Grens is een standpunt ingenomen, waarbij de kosten van de gekozen variant worden geraamd op € 271 mln.

#### *Rw7 Zuidelijke Rondweg Groningen fase 1*

Dit project is versoerd met € 6 mln. ten behoeve van rw33. Vanwege de herprioritering van het MIT is dit project twee jaar vertraagd.

#### *Rw28 Hattemerbroek–Zwolle–Meppel*

Naar aanleiding van een bestuurlijke afspraak met het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) wordt deze planstudie gestart.

#### *Spoedwet/ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar)*

Als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord 2003 is € 1252 mln. gereserveerd voor het benuttingsprogramma ZSM (zowel ZSM1 als ZSM2). Dit betreft € 537 mln. als productuitgaven voor ZSM1, € 596 mln. als productuitgaven voor ZSM2 en € 119 mln. als directe uitvoeringskosten voor ZSM2. Voor ZSM2 zal de Wet geluidshinder onverkort van toepassing zijn.

#### *Innovatieprogramma geluid en lucht, incl. maatregelen geluid*

Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 is € 290 mln. gereserveerd voor aanpak van de kwaliteit van de leefomgeving. Hiervan zal € 112 mln, vooral in de periode 2004–2006, besteed worden aan innovatieprogramma's voor lucht en geluid. De uitvoering van de maatregelen zal vooral in de periode 2007–2010 plaatsvinden, hiervoor is € 178 mln. gereserveerd.

#### *Overige hoofdwegenprojecten*

Als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord 2003 is € 330 mln. gereserveerd voor aanleg wegen. De concrete projectmatige invulling zal plaatsvinden na overleg met de regio's, waarbij opties als A4 Midden-Delfland en A4/A9 plan Bohemen aan de orde zullen zijn.

### **01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie**

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

- de uitvoering van nieuwbouw- en benuttingsprojecten, inclusief de ZSM-projecten;
- 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;

- uitgaven voor de aflossing van tunnels;
- uitgaven voor vergoedingen aan PPS-projecten;
- gereserveerde rijksbijdragen aan projecten.

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.
- 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. In tegenstelling tot voorgaande jaren is in het programma voor 2004 en daarna geen rekening gehouden met overplanning. Dit betekent dat de datum van gereedkomen van enkele projecten naar een later jaar is verschoven.

#### *Nieuwbouwprogramma*

In de planning is de voorbereiding en uitvoering van de projecten afgestemd op de beschikbare begrotingsmiddelen.

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

Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 2003 en 2004								
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	2003	April				reconstructie Kooimeerplein	32
5	Verlengde Westrandweg	2003	September	8	4	2	aanleg asw 2x2	342
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2004						85
15	Europaweg, Calandtunnel en 3 aansluitingen	2004						626
2	Knpt Oudenrijn-Everdingen	2004	Mei	2,3	6	2		119
11	Alphen-Bodegraven	2004		7.5	4	2		68
30	Rijksweg 12 – Postweg	2004	Augustus	7,7	4	2		123

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

Openstellingen van deeltrajecten in 2003 en 2004							
wegnr	Wegvak	jaar	Maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	Toelichting (voor meer informatie, zie MIT-projectenboek)
33	Appingedam-Spijk	2003	December	12,9	2	1	ombouw tot hoogwaardige autoweg
33	Spijk-Eemshaven	2004	December	6,3	2	1	ombouw tot hoogwaardige autoweg

Het projectenoverzicht in de begroting 2003 van het Infrastructuurfonds is de basis voor het nieuwbouwprogramma. De projecten van het Bereikbaarheids-offensief 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 naar verwachting in 2004 de uitvoering van de volgende projecten.

#### *RW 73 Venlo–Maasbracht*

#### *RW 4 Burgerveen–Leiden.*

De start van de uitvoering heeft plaats gevonden 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, exclusief de rijksbijdragen aan de zgn. PPS-projecten en de aflossingsverplichtingen ten behoeve van de privaat gefinancierde tunnels.

#### *Toelichting op mutaties in taakstellende budgetten en planningen*

De volgende mutaties, voorzover deze financieel groter zijn dan 10% van het projectbudget of € 10 mln. of meer dan een jaar afwijken ten opzichte van de eerder afgesproken oplevering, hebben ten opzichte van de begroting 2003 plaatsgevonden. De mutaties betreffen projecten waarvoor het tracébesluit is genomen.

#### *RW 14 Wassenaar–Leidschendam (Noordelijke Randweg Haagse Regio)*

De bijdrage van de gemeente Den Haag in het tekort voor de Hubertustunnel wordt niet via het Infracfonds verrekend zodat zowel het taakstellend budget als de ontvangsten zijn verlaagd met het bedrag van € 18 mln. (prijspeil 2002)

#### *RW 31 Leeuwarden–Drachten*

De oplevering is afhankelijk van de uitkomsten van de PPS-aanbestedingsprocedure.

#### *RW 50 Eindhoven–Oss*

Het taakstellend budget is verhoogd met € 23 mln. (prijspeil 2002) teneinde het project te kunnen afronden conform het tracébesluit. Door bezwarenprocedures (o.a. onteigening) zal het project in 2005 in plaats van 2003 gereed komen.

#### *RW 59 Rosmalen–Geffen.*

In de planning is thans rekening gehouden met de PPS-beschikbaarheidsvergoeding t/m 2020. 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. (prijspeil 2001) zal ontvangen.

#### *Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM*

Opname van het project in het realisatieprogramma. Betreft ZSM-I en ZSM-II in de periode 2003 t/m 2010 inclusief budget t.b.v. de structurele inbedding van de resultaten Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM.

#### *Aanpak Leefomgeving*

Nieuw project ten behoeve van Geluid- en Luchtkwaliteit.

#### *RW 2 Tangenten Eindhoven*

Bij de vaststelling van het tracébesluit is het taakstellend budget met € 16 mln. (prijspeil 2002) verhoogd ten behoeve van aanvullende geluidwerende maatregelen.

#### *RW 7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1*

De planning is verschoven als gevolg van de herprioritering binnen het MIT (gereed in 2010 in plaats van 2007).

#### *Benuttingsmaatregelen*

De *Benuttingsmaatregelen* inclusief de Fileplan ZSM-projecten; het programma benutting en het fileplan ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) 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-, spits- en bufferstroken, 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). De internationale afstemming van dynamisch verkeersmanagement (DVM) vindt op het gebied van de systemen plaats in Europees kader (ontwikkeling en standaardisatie) en op maatregel-

niveau met Frankrijk, België, Luxemburg, Engeland en Duitsland in het kader van Centrico. Via dit laatste project worden ook Europese bijdragen ontvangen.

De spoedwet wegverbreding is gebaseerd op het gegeven dat het meest effectieve wegennetwerk, een netwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten. Op deze knooppunten van het wegennet komen de verkeersstromen op de diverse rijkswegen samen en splitsen zich weer. Opstoppingen op deze knooppunten leiden direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Worden deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

Files op de ringen rondom stedelijke agglomeraties ontstaan mede doordat verkeer dat de ringen af wil, vastloopt in knelpunten op uitgaande wegen. Het oplossen van dergelijke terugslaannde files levert een aanzienlijke bijdrage aan de effectiviteit van het gehele wegennetwerk. Spitsstroken worden hiermee in de uitgaande richtingen ingezet voor het «leegtrekken» van de ringen rondom stedelijke agglomeraties en knooppunten.

Bovendien is het in deze gedachte van belang om de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen zoveel mogelijk op te lossen. Met de mogelijkheden die de spoedwet wegverbreding heeft opgeleverd om een aantal projecten uit te voeren, worden concrete fileknelpunten aangepakt.

Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar om alle gesignaleerde knelpunten volgens bovenstaande filosofie aan te pakken. Bij de keuze van de projecten is de file-top 50 daarom uitgangspunt geweest. Hiermee worden die wegen als eerste aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. De beleidsintensivering voor benutting uit het hoofdlijnenakkoord maakt het nu mogelijk om opnieuw een aantal van de ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen en een aantal nieuwe knooppunten aan te pakken. Voor deze tweede fase zullen de volgende projecten uitgevoerd worden:

- A12 Maarsbergen–Veenendaal
- A28 Zwolle–Meppel
- Ring Arnhem
  - A12 Waterberg–Velperbroek
  - A12/A50 Waterberg–Grijsoord–Valburg
- A12 Gouda–Woerden
- kleine infrastructurele maatregelen knooppunten, oa.
  - A1/A35 Azelo–Buren
  - A1/A28 knooppunt Hoevelaken
  - A1/A27 knooppunt Eemnes
  - A12/A20 knooppunt Gouwe
  - A27/A28 knooppunten Lunetten/Rijnsweerd

De capaciteit van de betreffende wegen zal hiermee verder toenemen en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist stijgen.

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

<b>Benuttingsmaatregelen</b>				
	Eenheid	2002	2003	2004
- Verkeerssignalering (incl. monitoring)	km	2	0	0
- Toeritdoseerinstallaties	aantal	6	11	19
- Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	0	11	17
- Monitoring	km	293	349	92
- Verkeersmanagementcentrales	aantal	1	0	0
- Inhaalverbod vrachtverkeer	km	70	2	0
- Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	4	1	19
- Doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen)	aantal	3	3	1
- Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	6	0	1

(peildatum 1 januari 2003)

### **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 het opstellen 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 onderzocht hoe het beheer en onderhoud nog doelmatiger, efficiënter, veiliger of met minder hinder voor het verkeer uitgevoerd 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 de instandhouding van het landschap en het milieu rond de Rijkswegen.

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, geleiderails en dergelijke, het kleinschalig conserveerwerk van kunstwerken, het maaien van bermen en het exploiteren van de openbare verlichting langs Rijkswegen.

Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden, over het algemeen groot onderhoud. Dit betreft onder andere het grootschalig onderhoud aan bruggen, tunnels of viaducten, het uitvoeren van levensduur-verlengend onderhoud, het vervangen van de verharding, de vervanging van verkeersbeheersingssystemen en het aanpassen en vervangen van geluidsschermen.

Onlangs is vast komen te staan dat het budget dat gereserveerd is voor het beheer en onderhoud van rijkswegen onvoldoende is voor de instandhouding. Het sterk toegenomen verkeer en vervoer, het zeer intensieve gebruik van de weg en de facilitering daarvan, hebben geleid tot een toegenomen budgetbehoefte.

Een absolute voorwaarde voor het optimaal benutten van het wegennet is een maximale betrouwbaarheid van de infrastructuur. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur preventief beheerd en onderhouden wordt. Bij preventief onderhoud is de beheerder het (tijdelijk) uitvallen of verminderen van het gebruik juist vóór: hij kan «slim» anticiperen. Dit in tegenstelling tot correctief onderhoud, waarbij de beheerder «overvallen wordt» door functieverlies en hij de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen moet plaatsen.

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft geen gelijke tred gehouden met de inflatie, de areaaluitbreidingen, het toegenomen gebruik van elektronica, de aangescherpte eisen en de extra slijtage die het gevolg is van het intensiever gebruik. Ongewild leidt dit tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud. Dit gaat, zoals eerder gememoreerd, ten koste van de betrouwbaarheid van de netwerken. Op de iets langere termijn is ook nog geen rekening gehouden met de kosten voor vervanging van kunstwerken.

In het hoofdlijnenakkoord is besloten een investeringsimpuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen te geven. Met deze impuls worden de meest urgente veiligheidsknelpunten aangepakt. De impuls is voldoende om in de begrotingsperiode 1300 km. van de 2900 km. aan achterstallig onderhoud helemaal weg te werken.

Uitgaande van de prioritering 1) instandhouding gericht op veiligheid 2) waarborgen doorstroming op stadsringen en economisch belangrijke verbindingen 3) doorstroming op het overige netwerk en milieu, wordt de impuls ingezet.

Te denken valt aan het op peil brengen van de onderhoudstoestand van bruggen en viaducten en de vervanging van asfalt op stadsringen en economisch belangrijke verbindingen.

Bij deze begroting is het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen toegevoegd, waarin nader wordt ingegaan op de problematiek en de besteding van de impuls.

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

Door de invoering van een nieuw meetsysteem is meer inzicht te geven in de aard van het areaal. In onderstaand schema is de nieuwe indeling opgenomen. Hoofdrijbanen betreffen het doorgaande gedeelte van de wegen, onder overige wegen worden samengevat de verbindingswegen en op- en afritten.



<b>Specificatie realisatie beheer en onderhoud</b>					
Soort beheer en onderhoud		2002	2003	2004	2005
- rijbaanlengte (in km)	hoofdrijbanen	5 745	5 800	5 850	5 850
- rijbaanlengte (in km)	verbindingswegen en op- en afritten	1 684	1 700	1 720	1 720
- zwart onderhoud (in km <sup>2</sup> )	hoofdrijbanen	69	70	70	70
- zwart onderhoud (in km <sup>2</sup> )	verbindingswegen en op- en afritten	15	15	15	15
- groen onderhoud (in km <sup>2</sup> )		172	175	175	175

### 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.

<b>Specificatie bedieningsareaal</b>				
Systeemsoort	Eenheid	2003	2004	
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	983	983	
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	1 068	1 160	
Verkeerscentrales	aantal	7	7	
DRIP's	aantal	91	108	
Toeritdoseringen	aantal	51	70	
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	11	30	
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	40	40	
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	46	47	

### **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.

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 een 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». Een aandachtspunt blijft de teruglopende registratiegraad door de politie.
- 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 binnenvaartschepen, 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 Regionale Directies van Rijkswaterstaat alsmede de service desk 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	2008
rw	2	Holendrecht-Oudenrijn	15 882	22 689	6 800			
rw	5	Verlengde Westrandweg	2 800					
rw	9	Heiloo-Alkmaar	5 016					
rw	4	Burgerveen-Leiden						64 700
rw	15	Reconstructie aansluitingen	953	1 044	1 815	970		
rw	30	Postweg Ede	4 538	6 400				
rw	31	Leeuwarden-Drachten	2 723	5 808	2 541	2 541		
rw	35	Zwolle-Almelo Combiplan				200	3 100	3 100
		Diverse ontvangsten	800	27		20 071	4 189	
		Totaal ontvangsten Aanleg	32 712	35 968	11 156	23 783	7 289	67 800
		Totaal ontvangsten Benutting	16 803	2 314				
		Totaal ontvangsten Onderhoud	33 698	28 840	21 151	21 500	21 500	21 426
		Totaal ontvangsten IF 01.01	83 213	67 122	32 307	45 282	28 789	89 226

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>							
<b>01.01 Rijkswegen</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	1 713 511	1 420 088	1 691 817	1 488 384	2 436 157	2 788 330	2 683 276
<b>Uitgaven</b>	<b>1 524 890</b>	<b>1 664 256</b>	<b>1 708 524</b>	<b>1 753 317</b>	<b>2 534 920</b>	<b>2 853 040</b>	<b>2 683 276</b>
<b>01.01 Produktuitgaven</b>	<b>1 014 009</b>	<b>1 161 226</b>	<b>1 189 747</b>	<b>1 222 694</b>	<b>1 977 908</b>	<b>2 287 545</b>	<b>2 141 806</b>
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	616 064	802 586	780 765	802 299	1 406 895	1 706 946	1 646 199
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	397 945	358 640	408 982	420 395	571 013	580 599	495 607
<b>01.01 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>510 881</b>	<b>503 030</b>	<b>518 777</b>	<b>530 623</b>	<b>557 012</b>	<b>565 495</b>	<b>541 470</b>
– 01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./ planstudie	29 502	39 481	18 807	15 027	9 561	8 701	8 735
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	200 000	209 000	236 000	245 000	256 000	248 000	231 000
– 01.01.03 B&O Rijkswegen voorberei- ding	34 022	31 014	31 973	31 709	31 258	31 376	32 228
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	207 200	182 650	192 100	199 600	221 000	239 000	230 000
– 01.01.05 Bediening Rijkswegen	11 874	13 739	12 843	12 801	12 645	12 561	12 908
– 01.01.06 Basisinformatie	28 283	27 146	27 054	26 486	26 548	25 857	26 599
<b>01.01 Ontvangsten</b>	<b>119 184</b>	<b>83 213</b>	<b>67 122</b>	<b>32 307</b>	<b>45 283</b>	<b>28 789</b>	<b>89 226</b>
– ontvangsten rijkswegen	119 184	83 213	67 122	32 307	45 283	28 789	89 226

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>01.01 Rijkswegen</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
<b>1. Totaal geraamde kasuitgaven</b>	<b>1 708 524</b>		<b>1 753 317</b>		<b>2 534 920</b>		<b>2 853 040</b>		<b>2 683 276</b>	
<b>2. Waarvan apparaatsuitgaven</b>	<b>518 777</b>		<b>530 623</b>		<b>557 012</b>		<b>565 495</b>		<b>541 470</b>	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>1 189 747</b>		<b>1 222 694</b>		<b>1 977 908</b>		<b>2 287 545</b>		<b>2 141 806</b>	
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	65%	768 146	56%	682 037	17%	333 078	11%	250 767	7%	144 861
5. complementair noodzakelijk	18%	219 374	29%	354 951	54%	1 070 132	55%	1 262 637	70%	1 497 833
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	5%	60 000	3%	40 000	1%	20 000	1%	20 000	0%	0
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	12%	142 227	12%	145 706	28%	554 698	33%	754 141	23%	499 112
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>1 189 747</b>	<b>100%</b>	<b>1 222 694</b>	<b>100%</b>	<b>1 977 908</b>	<b>100%</b>	<b>2 287 545</b>	<b>100%</b>	<b>2 141 806</b>

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.

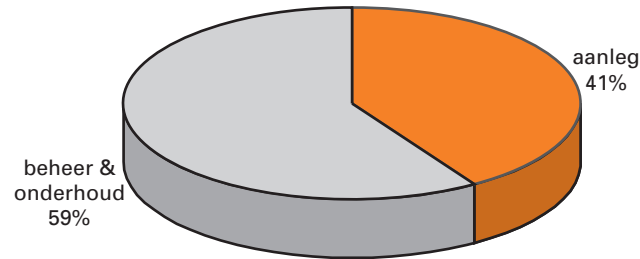
## 01.02 Railwegen

### a. Relatie producten en beleid

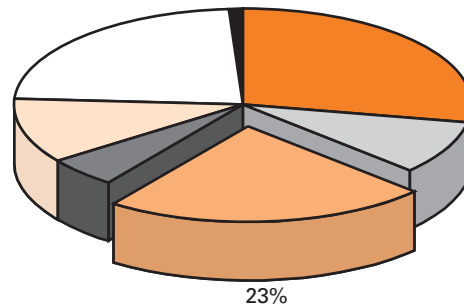
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (onderhoud, benutting en aanleg) zoals beschreven in de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat bij de onderstaande beleidsartikelen:

- 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 Infracfonds 2004



### b. Het actuele programma

VenW zal de komende jaren prioriteit geven aan rust en herstel in de spoorsector, het noodzakelijk onderhoud en de aanpak van acute capaciteitsknelpunten. Hiervoor is een strategie «betrouwbaar benutten» ontwikkeld die gericht is op het verhogen van de betrouwbaarheid en het optimaliseren van de processen in het gehele spoorstelsel. Het verhogen van de betrouwbaarheid is een voorwaarde om het spoorwagennet ook op langere termijn intensief te kunnen benutten.

«Betrouwbaar benutten» voorziet in twee fasen, die beide in deze begroting zijn verwerkt.

De maatregelen ten behoeve van fase 1 (€ 853 miljoen) betreffende het op orde brengen (robuust) maken van de infrastructuur. Dit maatregelenpakket is opgenomen bij artikelonderdeel 01.02.04 Beheer en Onderhoud Rail. De aanpak van acute capaciteitsknelpunten is onderdeel van fase 2 van

het plan «betrouwbaar benutten». Fase 2 is opgenomen in de realisatietabel. Uitvoering is voorzien in de periode 2006 t/m 2012; tot en met 2010 is € 734 miljoen opgenomen in de realisatietabel. Besluitvorming over fase 2 zal plaatsvinden mede op basis van mid-termreview.

De middelen voor de fase 2 worden definitief vrijgemaakt als nadere concretisering en uitwerking optimaal door de sector is uitgewerkt. Deze fase hangt samen met de opening van de megaprojecten HSL-Zuid, Betuweroute en andere gereed komende infrastructuur. Ten behoeve van dit pakket zijn de planstudieprojecten Tunnel Delft en planstudiedeel BB21 bevroren. Voor deze beide projecten worden geen verplichtende acties ondernomen totdat besluitvorming over de tweede fase Betrouwbaar benutten heeft plaatsgevonden. Ook is een aantal goederenprojecten vertraagd.

In aanvulling op de algehele problematiek zoals geschetst in de infra-agenda zijn wijzigingen doorgevoerd in de realisatie- en planstudietabel spoor als gevolg van de volgende inpassingen:

- onderhoudsproblematiek spoor 2003 (terugbetaling vanuit aanlegprogramma personenvervoer aan HSL-Oost en Wegenprogramma in latere jaren);
- inpassen tegenvallende EU-opbrengsten;
- inpassen motie Hart voor Dieren;
- verschuivingen vanuit weg naar NSP-projecten in het kader van de MIT ronde 2003 (Zuid Holland);
- inpassing van fase 2 van het herstelplan plan spoor «betrouwbaar benutten».

Bij de opstelling van deze begroting is als uitgangspunt gekozen dat de kasritmeproblemen kunnen worden opgelost door technische maatregelen. De vertraging in het kasritme van het project Amsterdam-Utrecht in de jaren 2004 en 2005 zal door middel van technische maatregelen zal zodoende niet leiden tot een latere opleverdatum van dit belangrijke spoorproject.

Over de financiering van gemaakte planstudiekosten van de geherprioriteerde projecten, zullen nadere afspraken met ProRail worden gemaakt.

Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het MIT-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infraprojecten vastgelegd.

#### *01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudie*

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd van door ProRail uit te voeren verkenningen en planstudies alsmede de uitgaven van voor een aantal aan spoor gerelateerde projecten, zoals NSP's.

#### *Wijzigingen Verkenningentabel*

##### *Beter benutten bestaand spoor*

In de begroting 2003 is een investeringsplan onder de noemer «beter benutten bestaand spoor» aangekondigd en opgenomen in het verkenningenprogramma spoor. Aan de Tweede Kamer is eind 2002 gemeld dat dit investeringsplan is vertraagd en dat dit niet los is te zien van de onderhoudssituatie op het spoor.

De verkenningen door de spoorsector zijn in juni 2003 afgerond met de eindrapportage van de projectorganisatie Benutten en Bouwen, alsmede

in 2002 en begin 2003 uitgevoerde analyse door ProRail en audits ten aanzien van de onderhoudssituatie en uitwerking van onderhouds-plannen. De projectorganisatie Benutten en Bouwen heeft ook nadere analyses opgenomen van wensen van regionale overheden, het uitwerken van een korte termijnplan en een concrete uitwerking voor een tweetal voorbeeldcorridors. Deze visie is door de spoorsector aan het ministerie aangeboden, onderdelen hiervan zijn opgenomen in het plan «Betrouwbaar Benutten».

#### *Regionet*

ProRail heeft in 2003 in de vorm van quick-scans een aantal studies afgerond. Het betreft de volgende lange termijn studies die tevens inzicht geven in het tussentijdse verloop van de ontwikkelingen Ring Amsterdam (vervoervraag Noordvleugel voor zowel zware rail als regionaal OV) Regionet (capaciteit spoorvervoer op Hoornlijn, Zaanlijn, Haarlemlijn en de Westelijke Tak, mede in het licht van analyses Benutten en Bouwen en de vervoervraag), Corridor Haarlemmermeer–Amsterdam–Almere (capaciteit spoorvervoer op de spoorcorridor Haarlemmermeer–Zuidelijke tak – Almere, alsmede de lijnen naar Utrecht en 't Gooi, mede in het licht van analyses Benutten en Bouwen en de vervoervraag), Quick scan samenhang capaciteit zware rail in relatie tot regionaal OV voor het «verkeersplein Amsterdam».

Deze studies worden gebruikt als kader voor de uitwerking van de lopende planstudies Amsterdam Zuid/WTC, NSP Amsterdam Zuidas en Regionet (zie MITtabel) en vormen de input voor de integrale verkenning corridor Almere–Bollenstreek (weg en OV in relatie tot RO-ontwikkelings-scenario's). Verdere vervolgstappen na 2003 zijn gezien de prioriteiten voor rust en herstel alsmede onderhoud niet opgenomen.

#### *Verkenning Verkeer- en vervoerssysteem Deltametropool*

In 2002 is er in opdracht van VenW nader verkend hoe een prijsvraag Deltametro vorm en inhoud kan krijgen. In de begroting 2003 was reeds aangegeven dat een verkenning naar een HST-West niet meer aan de orde is.

Er zal geen vervolg worden gegeven aan een prijsvraag Deltametro. De prijsvraag voor een Deltametro kan niet los kan worden gezien van het project Benutten en Bouwen van de spoorbranche. Ook ontbreken de budgettaire mogelijkheden voor uitvoering van voorstellen uit een dergelijke prijsvraag. VenW zal dan ook geen verder initiatief nemen en studies doen c.q. laten verrichten naar een Deltametro.

De verbetering van de bereikbaarheid van de Deltametropool per spoor zal via het plan «Betrouwbaar Benutten» en de Nota Mobiliteit lopen. Het denkmodel dat in het project Benutten en Bouwen wordt geschetst voorziet in een kwaliteitsverbetering sprong van het spoorstelsel en binnen de Deltametropool in het bijzonder.

#### *Rotterdam-België (primaire route)*

In 2002 en 2003 is een door het kabinet besloten lange termijn verkenning uitgevoerd naar het zogenaamde «Eindbeeld voor de spoorverbinding Rotterdam – België (RoBel)». In 2003 worden besluiten genomen over het na te streven eindbeeld voor deze primaire route en over het ontwikkeltraject naar dat eindbeeld.



*Grote Stations*

In de Begroting 2003 was voor de aanleg van Grote Stations een bedrag gereserveerd van € 172 miljoen. In het Bestuurlijk overleg met de regio Zuid-Holland in het kader van het MIT 2003 is afgesproken om € 100 miljoen van het voor de aanleg van de A13/16 gereserveerde budget te bestemmen voor het project Rotterdam Centraal en € 65 miljoen vrij te maken van het gereserveerde budget van het Trekvliettracé voor het project OV-Terminal Den Haag CS. De bedragen in deze begroting voor beide NSP-projecten zijn op basis van conform deze afspraken taakstellend en verwerkt in de programmering. Uitvoering kan starten in van 2005; afronding van NSP Den Haag en Rotterdam is 2008–2009. In verband met de voortgang van het NSP-project Arnhem zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen VROM, VenW en de gemeente Arnhem. Daarbij is afgesproken € 8 miljoen toe te voegen aan het NSP project (taakstellend bedrag totaal € 24 miljoen, pp 2003). Dit extra bedrag is gevonden door een verschuiving vanuit de reservering sleutelprojecten. In 2005 kan de aanleg starten. Oplevering is in 2007. Tevens is het project OV-terminal stationsgebied Utrecht toegevoegd (in totaal € 249 miljoen, prijspeil 2003) aan het project Grote Stations. In de Begroting 2003 was dit project nog als afzonderlijk project opgenomen. Start is voorzien in 2006. Na bovenstaande mutanten is voor Grote stations in de Begroting 2004 totaal € 604 miljoen beschikbaar.

*BB21/beter benutten*

Dit project is bevroren in verband met de prioriteit voor het herstelplan spoor.

*Tunnel Delft*

T.a.v. dit project zal een nadere afweging plaatsvinden in relatie tot fase 2 van het plan betrouwbaar benutten. Tot die tijd zullen er geen verplichtende activiteiten t.a.v. tunnel Delft plaatsvinden. Overigens hebben ProRail en de gemeente Delft (naar aanleiding van de eerste inzichten uit de planstudie) gemeld dat rekening dient te worden gehouden met aanzienlijk meer kosten dan het gereserveerde budget. Dit geldt zowel voor de tunnel als de aansluiting op het bestaande spoor. Dit zal worden betrokken bij de definitieve afweging van het project.

*Regionet*

De Minister heeft ingestemd met het verzoek van de regio om € 26 miljoen vanuit het regionet budget over te hevelen naar het budget voor de Noord Zuidlijn (TK 28 000 A, nr 31).

*Roosendaal–Antwerpen, Elst–Deventer–Twente, spooraansluiting 2e Maasvlakte en aslasten cluster 3*

In gevolge de herprioriteringen die voortvloeien uit het Hoofdlijnenakkoord (HA) 2003 en de slechts gedeeltelijk toegekende prijscompensatie 2003 zijn vier spoorgoederenprojecten getemporiseerd. Het betreft de projecten Roosendaal–Antwerpen, de goederenroute Elst–Deventer–Twente, de spooraansluiting 2e Maasvlakte en het project aslasten cluster 3. Om deze reden blijven deze projecten in het planstudieprogramma.

*Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte*

Dit project is overgegaan naar de realisatiefase.

### *Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)*

Het werk aan de voorbereiding van het (Ontwerp-)Tracebesluit is in december 2002 beëindigd in afwachting van het bereiken van overeenstemming tussen België en Nederland over met name de kosten van aanleg. In 2004 wordt de uitkomst van de arbitrageprocedure bij het Hof van Arbitrage verwacht.

### *Sloelijn*

Het tracébesluit zal naar verwachting begin 2004 worden genomen. Nadat alle procedures zijn afgerond zal het besluit tot de uitvoering van het project Sloelijn 2004 kunnen worden genomen, zodat eind 2004 met de realisatie kan worden gestart.

### *Stationsstallingen*

De fiets is op korte afstanden een alternatief voor de auto. Nog teveel korte ritten vinden onnodig plaats met de auto. Het is nodig om de juiste voorzieningen te treffen om het fietsen te bevorderen. Dat zal voor de begroting verder worden uitgewerkt, waarbij o.a. de uitvoering van het programma voor de fietsenstallingen bij stations zal worden gezien. Hiervoor is in totaal taakstellend € 60 miljoen in de jaren 2008 t/m 2010 aan het spoorprogramma toegevoegd.

### *01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie*

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

### *Mutatieoverzicht realisatietabel*

#### *Liempde–Eindhoven*

Het bedrag aan onvoorziene uitgaven waarmee binnen de ramingen nog wordt rekening gehouden is gelet op de resterende werkzaamheden verlaagd met € 5 miljoen.

#### *Vleuten-Geldermalsen*

Het deelproject Vleuten–Utrecht Amsterdam Rijnkanaal is conform de in 2003 afgegeven beschikking verwerkt. Opleverdatum van dit beschikte deelproject is 1 jaar vertraagd naar 2010/2011. In het kader van het deelproject worden tevens de stations in Leidsche Rijn geopend c.q. definitief ingericht (betreft Terwijde en Vleuten).

Daarnaast zijn er middelen opgenomen voor de onderdelen Vathorst en Houten-Houten Castellum in de periode 2005–2010. Opening van station Vathorst is 21 jaar vertraagd naar 2007 in plaats van 2005. Vanaf 2009 zijn voor de overige onderdelen van dit project beperkt middelen beschikbaar en wordt de mogelijke aanlegperiode vertraagd tot 2014.

#### *Arnhem West vrije kruising*

De opleverdatum voor dit project is vertraagd van 2008 naar 2011.

#### *Arnhem 4e perron*

Onderdeel van de bovengenoemde afspraken in NSP-verband is een tijdige realisering van de perrontunnel. Oplevering van dit onderdeel is voorzien in 2008.

#### *Transfercapaciteit Amsterdam CS*

Dit project is inmiddels via het FENS door de spoorsector vorgefinancierd. De opgenomen middelen beogen om dit terug te betalen

(zie TK 2002–2003, 28 600A, nr. 4). Als gevolg van nadere uitwerking bleek dat de raming voor dit project neerwaarts kon worden bijgesteld van € 16 miljoen naar € 12 miljoen.

#### *Fietsenstalling Amsterdam CS*

Dit project is vertraagd van 2006 naar 2010, mede als gevolg van een nog lopende afweging over de uitvoering van dit project.

#### *Kleine stations*

In 2004 zijn gelden beschikbaar voor Tilburg Reeshof en Almere Oostvaarders; de beide gemeenten financieren deze stations voor gelet op de besluitvorming en moties in de Tweede Kamer t.a.v. onderhoudsproblematiek 2003. Met de middelen in 2004 kan dit aan de 2 gemeenten worden betaald. In 2004 en 2006 t/m 2010 is in totaal € 50 miljoen beschikbaar voor nieuwe stations. In de begroting 2003 was € 77 miljoen voor kleine stations tot en met 2010 opgenomen; in deze begroting is er is € 27 miljoen doorgeschoven naar de periode na 2010.

#### *Nootdorpboog*

De financiële afronding van dit project is voorzien in 2007. De indienststelling is in verband met de afgegeven beschikking voor Randstadrail weer op 2005 gesteld.

#### *BB21*

De middelen die binnen dit programma waren gereserveerd voor VPT/Beter Benutten (de ontwikkeling van voorheen het project VPT++) zijn gelet op de samenhang met fase 2 van het plan betrouwbaar Benutten doorgeschoven naar na 2010 en zijn toegevoegd aan het planstudieproject BB21/Beter benutten.

#### *AKI/veiligheidsknelpunten*

In verband met de algemene financiële problematiek in 2003 en 2004 vindt in deze jaren een voorfinanciering plaats uit FENS. Voorzien is dat dit in 2007 wordt terugbetaald. Verder is aan het Aki programma € 14 miljoen toegevoegd vanuit het NaNOV-budget ten behoeve van het ongelijkvloers maken van de overweg aan de Aalderinksingel te Almelo.

#### *Geluid*

Voor geluidsmaatregelen op en aan het spoor is € 40 miljoen toegevoegd aan dit artikel vanuit de intensivering kwaliteit leefomgeving ad € 330 miljoen. Van de € 40 miljoen die beschikbaar is voor het spoorprogramma wordt € 15 miljoen bestemd voor geluidsmaatregelen voor de projecten Rotterdam-Belgie (RoBel) en Sloelijn, terwijl € 25 miljoen wordt toegevoegd aan het geluidsprogramma (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) van het aanlegprogramma Rail personenvervoer.

#### *Nazorg gereedgekomen lijnen/halten*

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

- Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp: 4/6/4-sporig
- Enschede–Gronau (onderdeel van de post «kleine projecten»)
- IGO+

#### *Den Haag emplacement*

In december 2002 is het project RandstadRail beschikt. Na het in exploitatie nemen van RandstadRail in 2006 is de NS werkplaats «Leidschendam»

niet meer bereikbaar via de Hofpleinlijn. De gevolgen van het project RandstadRail voor het logistieke proces van NS en de spoorwegcapaciteit van het emplacement worden door het project Emplacement Den Haag CS gecompenseerd. Compensatie wordt geboden doordat na uitvoering van het project minder rangeerbewegingen op het emplacement noodzakelijk zijn en de bijsturingsmogelijkheden zijn vergroot. Na realisatie van het project Emplacement Den Haag CS is de NS-werkplaats «Leidschendam» vanaf alle beschikbare perronsporen van Den Haag CS direct bereikbaar via de spoorlijn Den Haag CS–Gouda en de Nootdorp-boog.

#### *Hanzelijn*

In het antwoord van de minister van financiën van 6 december 2002 op de motie De Nerée tot Babberich (TK 28 600, nr 59 H) is de Hanzelijn in de realisatietabel opgenomen. De gereserveerde middelen stemmen overeen met het in dat antwoord aangegeven kasritme.

#### *Herstelplan spoor (2e fase betrouwbaar benutten)*

Zie hiervoor de toelichting onder aanpassing realisatie- en planstudieprogramma.

#### *Afdekking risico's spoorprogramma's*

Van de in de begroting 2003 opgenomen reservering ad € 985 miljoen (prijspeil 2002), is in deze begroting € 174 mln. overgeheveld naar het artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn. Op dit artikel resteert derhalve nog een reservering (prijspeil 2002) van € 811 miljoen.

#### *Aslasten cluster II*

In het voorjaar van 2003 is begonnen met de werkzaamheden op de trajecten Arnhem–Deventer en Amsterdam–Amersfoort–Deventer–Oldenzaal. Het aslastenprogramma wordt ook in 2004 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 een grotere capaciteit van de spoorinfrastructuur, ten gunste van zowel reizigers- als goederenvervoer.

#### *PAGE*

De uitvoering van het PAGE project is in 2002 van start gegaan. Voor elf locaties worden maatregelenplannen opgesteld en uitgevoerd. Uitvoering loopt door tot 2008.

De eerste concrete maatregelen zijn uitgevoerd (emplacement Venlo). Maatregelen op emplacement Rotterdam IJsselmonde zijn in uitvoering.

#### *Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte*

Dit project betreft de aansluiting van de Noordwesthoek van de Maasvlakte op het spoorwegnet. De realisatie van deze verbinding is van groot belang voor zowel de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor als voor de positie van de Rotterdamse haven. In dit gebied zullen zich diverse bedrijven vestigen die aangegeven hebben een deel van hun vervoer via de rail te willen afwickelen.

Inmiddels is de eerste fase van dit project, de spoorverbinding met de nieuwe chemieterminal, in uitvoering genomen en voltooid. De tweede fase betreft de verbinding met de Euromaxterminal. Deze moet in 2007 zijn gerealiseerd.

### *Aki-plan en veiligheidsknelpunten*

Aan het Aki programma is € 14 mln. toegevoegd vanuit het NaNOV-budget ten behoeve van het ongelijkvloers maken van de overweg aan de Aalderinksingel te Almelo.

#### *01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie*

Bij de Rijksbijdrage voor het onderhoud spoorvervoer is rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. Met ingang van de concessies per 1-1-2004 maakt de gebruiksvergoeding deel uit van deze concessies. De extra gebruiksvergoeding van € 30 miljoen in 2006 en vanaf 2007 jaarlijks € 60 miljoen zijn in mindering gebracht op de Rijkssubsidie voor beheer en instandhouding Rail.

De maatregelen voor het plan betrouwbaar benutten zijn uitgewerkt in het plan van aanpak onderhoud spoor, dat apart bij de begroting is gevoegd.

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

#### *c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)</b>							
<b>01.02 Railwegen</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>688 412</b>	<b>2 089 573</b>	<b>2 864 065</b>	<b>1 598 808</b>	<b>2 184 355</b>	<b>1 014 761</b>	<b>980 284</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 181 667</b>	<b>1 243 443</b>	<b>1 420 246</b>	<b>1 552 932</b>	<b>1 807 538</b>	<b>1 747 791</b>	<b>1 677 536</b>
<b>Productuitgaven</b>	<b>1 181 667</b>	<b>1 243 443</b>	<b>1 420 246</b>	<b>1 552 932</b>	<b>1 807 538</b>	<b>1 747 791</b>	<b>1 677 536</b>
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planst.	13 945	22 759	14 219	11 988	1 516	773	773
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	4 738	24 084	28 157	33 320	40 187	15 613	7 711
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	481 555	413 883	504 438	662 218	821 381	818 597	800 986
01.02.04 Rail B&O realisatie	654 983	756 271	846 986	818 960	918 008	886 362	841 620
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>							
<b>Ontvangsten</b>	<b>17 028</b>	<b>33 239</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>5 000</b>		

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.

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>01.02 Railwegen</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	1 420 246		1 552 932		1 807 538		1 747 791		1 677 536	
2. Waarvan apparaatsuitgaven										
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>1 420 246</b>		<b>1 552 932</b>		<b>1 807 538</b>		<b>1 747 791</b>		<b>1 677 536</b>	
Waarvan op 1 januari 2004										
4. Juridisch verplicht	82%	1 158 410	22%	337 864	18%	321 027	14%	247 750	9%	159 319
5. complementair noodzakelijk	18%	261 836	78%	1 215 068	82%	1 486 511	86%	1 500 041	91%	1 518 217
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%		0%	
7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%		0%	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>1 420 246</b>	<b>100%</b>	<b>1 552 932</b>	<b>100%</b>	<b>1 807 538</b>	<b>100%</b>	<b>1 747 791</b>	<b>100%</b>	<b>1 677 536</b>

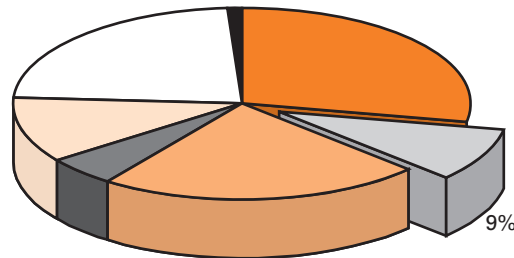
### 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

#### a. Relatie producten en beleid

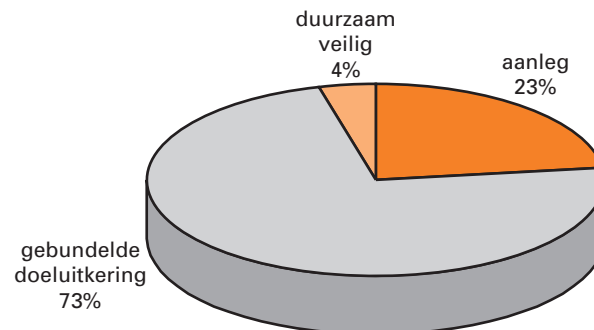
In dit productartikel worden de producten van Regionaal/Lokaal beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2004 van VenW (hoofdstuk XII). Het productartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (subsidie 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.

#### Aandel Reg/lok in totaal Infracfonds 2004



#### Uitgavencategorieën Reg/lok



Met de subsidieverlening worden de volgende doelen nagestreefd.

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

- De verbetering 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).
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.

### **Decentralisatie**

Het optrekken van de grens voor subsidieprojecten in het Besluit infrastructuurfonds van € 11,4 miljoen naar € 112,5/€ 225 miljoen heeft een jaar vertraging opgelopen en zal in 2004 in werking treden. Met ingang van 2004 gelden twee grensbedragen namelijk € 112,5 miljoen voor de kaderwetgebieden BRU, Twente, KAN, SRE en de 12 provincies; voor de drie kaderwetgebieden ROA, SRR en Haaglanden wordt de grens op € 225 miljoen gesteld. Gelijkzeitig wordt de doeluitkering verhoogd door toevoeging van de middelen die niet langer door Verkeer en Waterstaat via projectsubsidies worden uitgekeerd (projecten tussen € 11,4 miljoen en € 112,5/€ 225 miljoen). Daarmee is een belangrijke eerste stap gezet in de decentralisatie. Uitgangspunt daarbij is «beslissen en betalen in één hand».

De provincies en kaderwetgebieden nemen de resterende subsidieverplichtingen (< € 112,5 en € 225 miljoen) 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 een zogenoemd overgangsrecht toegepast.

Voor nieuwe projecten waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan genoemde grensbedragen, 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.

#### *b. Het actuele programma*

##### *01.03.01 verkenningen planstudies*

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten. De regionale/lokale infrastructuurprojecten uit het verkenningenprogramma, die met ingang van 2004 worden gedecentraliseerd, zijn in de verkenningentabel niet meer opgenomen. Ook nieuwe verkenningen zullen niet meer worden opgenomen. Met deze maatregel, zoals ook in de begroting 2003 is aangekondigd, wordt geanticipeerd op het van kracht worden van de decentralisatie in 2004. Een voorgenomen project (verkeer en vervoerprobleem) zal, na een zorgvuldige probleemanalyse door de regio, eerst in het RVVP/PVVP worden 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.

Op basis van het verkenningenprogramma regionaal/lokaal uit het MIT 2003 worden de volgende verkenningen niet meer opgenomen:

#### **Noord-Nederland**

Ontsluiting Goutum (Leeuwarden)

Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen \*1)

#### **Oost-Nederland**

Hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer Twente

#### **Utrecht/Flevoland**

Transferia Regio Utrecht (fase 2)

Verbindingsstructuur A2-Westelijke verdeelring Utrecht

OV Leidsche Rijn–Maarssen

Fietsverbinding Leidsche Rijn

#### **Noord-Holland**

Corridor aggro Amsterdam–Waterland

Corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (CASH) \*2)

Wegenstructuur Haarlemmermeer

Hoofddorp–A2 (5e fase)

Heerhugowaard–Alkmaar (HAL, deel C)

Hilversum, Buitencircuit

#### **Zuid-Holland**

Ontsluiting Tweede Maasvlakte

Verlenging OV IJsselmonde

Verlenging TramPlus naar Maasoever/Vlaardingeng

Ontsluiting Noordrand II

Busontsluiting Noordrand II/III richting R'dam Alexander

N209 (A13–Bleiswijk)

OV-structuur Drechtsteden

Wateringse Veld (Agglonet)

Trekvliesstracé Haaglanden

#### **Brabant, Zeeland, Limburg**

HOV Breda–Oosterhout

Breda, bereikbaarheid NSP

Den Bosch–Veghel (N266)

OV-netwerk Brabantstad (Brabantspoor)

Scheldeterrein Vlissingen

De van toepassing zijnde planstudietabel geeft het overzicht van de projecten waarvan de verwachte subsidiabele kosten boven de grens van € 112,5/225 miljoen uitkomen. Dit is overigens geen garantie dat Verkeer en Waterstaat voor genoemde projecten een rijksbijdrage beschikbaar heeft.

Van een project dat in de planstudietabel opgenomen is, worden in eerste instantie de alternatieven op basis van nadere studie tegen elkaar afgewogen en wordt vervolgens een voorkeursalternatief uitgewerkt tot op realisatieniveau. Een project blijft daarna in de planstudietabel staan tot er voldoende geld beschikbaar is voor toekenning van een rijksbijdrage voor het project.

\* 1) Op basis van de verkenningenstudie van het project «Kolibri»

(voorheen: Stadsgevestelijk Openbaar Vervoer Groningen/STOV) zijn de projecten «Verbinding Groningen/CS-Zernike» en «Groningen Busstation» opgenomen in de planstudietabel voor de categorie € 11,4–112,5/225 miljoen, waarmee deze projecten onderdeel zijn van de verhoogde GDU.

- \*2) Het besluit voor eventuele opname in de planstudie van het project Corridor Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (CASH) wordt genomen nadat de resultaten van de integrale studie van de corridor Almere-Haarlemmermeer bekend zijn.

### **Wijzigingen Planstudietabel**

Alle projecten in de planstudietabel waarvan de subsidiabele kosten vallen onder de grens van € 112,5 of € 225 miljoen worden medegefinancierd uit de verhoogde Gebundelde Doeluitkering. Om een overzicht te geven van de te decentraliseren projecten worden deze dit jaar nog eenmaal opgenomen in een aparte planstudietabel. Hierin zijn de projecten opgenomen waarvan de subsidiabele kosten naar verwachting boven de grensbedragen van € 112,5/€ 225 miljoen uitkomen.

De vermelde kostenscopes zijn gebaseerd op verwachtingen van de betreffende regio. Verkeer en Waterstaat subsidieert alleen de extra kosten boven de grensbedragen op basis van de meest kosteneffectieve oplossing. Naast de vermelde kostenscopes, die een inzicht geven in de basis voor een rijksbijdrage, is een kolom «gemaximeerde rijksbijdrage» opgenomen. In deze kolom zijn de rijksbijdragen vermeld die Verkeer en Waterstaat in de begroting heeft opgenomen.

Het project N242 Heerhugowaard-Alkmaar (HAL deel B) is gewijzigd van de categorie planstudieprojecten onder de verhoogde GDU-grens naar de categorie boven de grensbedragen € 112,5/225 miljoen. Het project Ontsluiting Delflanden/Rietlanden (Emmen) is van de verkenningentabel doorgestroomd naar de planstudietabel.

De volgende projecten zijn vanuit het planstudieprogramma onder de categorie € 225 miljoen doorgestroomd naar het realisatieprogramma voor eveneens de categorie < € 225 miljoen:

- Purmerend-Weidevenne
- Gesloten Instapregime metro Amsterdam
- Parklane fase 2b
- Almelo Zuid (Nijreessingel)
- Almere Poort

Voor deze categorie projecten geldt, wellicht ten overvloede, dat deze onderdeel vormen van de verhoogde gebundelde doeluitkering.

Na toekenning van een rijksbijdrage van het onderliggende wegennet-project Almelo Zuid (Nijreessingel) in 2003 is de OWN-impuls, waarvoor met het regeerakkoord 1998 een extra bedrag beschikbaar is gesteld, volledig belegd met projecten. Voor de overige OWN-projecten, die onder deze impuls vallen, houdt dit in dat hiervoor tot en met 2010 geen rijksbijdrage in de begroting is voorzien. Het betreffen:

- a) Zuidertunnel Stationsgebied Utrecht
- b) Amersfoort, CSG fase 2
- c) Alphen a/d Rijn-Bodegraven verbreding N207
- d) Gouda, Westelijke Randweg
- e) Westland/Hoek van Holland 2e ontsluitingsweg
- f) Tilburg Noord/westtangent

De decentrale overheden kunnen, door prioritering binnen de vrije beleidsruimte van de verhoogde gebundelde doeluitkering, zelf besluiten deze projecten eerder in uitvoering te nemen.

Voor de categorie projecten boven de verhoogde GDU-grens betreffen het de projecten:

- Nijmegen, doortrekking A73
- Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel B
- Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE)
- Maaskruisend Verkeer, Maastricht

#### *01.03.02 Aanleg Regionale/Lokale Infrastructuur (realisatie)*

Dit artikelonderdeel bevat de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van infrastructuur die door derden worden aangelegd. Momenteel zijn dit vooral projecten voor openbaar vervoer, met name over rails. In de realisatietabel staan de 3 grote projecten die reeds in uitvoering zijn, namelijk de Noord/Zuidlijn (metro in Amsterdam), Beneluxmetro (metro in Rotterdam) en Randstadrail (light-rail Rotterdam/Den Haag). In 2004 worden in het kader van de decentralisatie de beschikbare budgetten voor projecten waarvan de totale uitvoeringskosten het bedrag van € 112,5/225 miljoen niet overschrijden, overgeheveld naar het programma IF 01.03.05 Gebundelde Doeluitkering. Door het optrekken van deze grens worden deze projecten niet meer opgenomen in de realisatietabel, behoudens de realisatiegetallen tot en met 2003.

De prijsbijstelling 2002 is verdeeld op projectniveau waardoor de projectregel «prijsbijstelling 2002» is opgeheven.

De vermelde oplevertermijnen zijn gekoppeld aan de financiële afwikkeling van de projecten. De feitelijke ingebruikneming vindt meestal 1 tot 2 jaar eerder plaats.

#### **Wijzigingen Realisatietabel**

Alle projecten met een subsidiegrens lager dan € 112,5/225 miljoen zijn niet langer opgenomen onder dit artikelonderdeel, behoudens de realisatiecijfers van deze categorie projecten op programmaniveau tot en met 2003. 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 de voornoemde GDU-verhoging:

- Purmerend-Weidevenne;
- Gesloten Instapregime metro Amsterdam;
- Parklane fase 2b;
- Almelo Zuid (Nijreessingel);
- Almere Poort.

#### **Wijzigingen van projectkosten/oplevertermijn**

##### **Noord/Zuidlijn Amsterdam**

De met de vorige begroting aangekondigde vertraging van de start en oplevering als gevolg van de problemen met de aanbesteding veroorzaakt naar huidige inzichten een verdere vertraging in de oplevering met één jaar. De verhoogde rijksbijdrage is enerzijds het gevolg van de jaarlijkse prijspeilaanpassing alsmede de toevoeging van de regionetbijdrage ten

behoefte van de onderdoorgang van het Station Amsterdam Centraal. Deze laatste wijziging is reeds in de kameroverleggen van 4 juli 2002 en 26 september 2002 aangekondigd.

### **Beneluxmetro**

De Beneluxmetro is eind 2002 in gebruik genomen. In 2003/2004 wordt nog een aantal resterende werkzaamheden uitgevoerd en betaald. Het dan resterende overschot wordt – zoals bestuurlijk is overeengekomen – voor een deel aangewend voor het project RandstadRail. Het overige deel zal in het kader van de sociale veiligheid worden aangewend voor de aanleg van tourniquets voor het overig Rotterdamse metronet.

### **RandstadRail**

De gewijzigde rijksbijdrage is het gevolg van de gebruikelijke jaarlijkse prijsbijstelling. RandstadRail zal in 2006 in gebruik worden genomen. De aansluiting op het Rotterdamse metronet wordt, door middel van de boortunnel voor tracé tussen Rotterdam Kleiweg en Rotterdam Centraal Station, in 2008 voorzien. De vermelde opleverdatum heeft betrekking op afronding van de werkzaamheden.

### **Categorie projecten € 11,4 en € 225 miljoen**

Als gevolg van het uitstel van de verdergaande decentralisatie tot 1 januari 2004 worden de uitgaven van de realisatieprojecten in de categorie € 11,4 en € 225 miljoen op programmaniveau onder dit artikelonderdeel opgenomen.

### **Regionale samenwerking**

Op dit programma zijn de middelen uit hoofde van het hoofdlijnenakkoord 2003 voor de Regionale Samenwerking (€ 360 miljoen) geraamd. Hieruit wordt de aanpak van Rijksbruggen op niet-Rijkswegen over Rijkswateren voorzien en kan een bijdrage worden geleverd aan de introductie van de chipkaart. In najaar 2003 zal VenW een standpunt bepalen over de financiële bijdrage aan de landelijke invoering van de chipkaart. Alle infrastructuur behorende overheden, en waar mogelijk marktpartijen, moeten gezamenlijk per gebied problemen benoemen, analyseren en aanpakken, zoals ook de Commissie Luteijn stelt in haar recent advies over de mobiliteitsmarkt. Dit vereist een aanpak volgens het motto «decentraal wat kan, centraal wat moet» en het vereist dat betrokken besturen bereid zijn slagvaardig samen te werken. In dat licht bezien moet ook een link worden gelegd met de regionale infrastructuur. Uiteindelijk is de prestatie van het gehele netwerk bepalend voor de bereikbaarheid. Een deel van de middelen zou naar regionale middelen kunnen, daar waar dat ook leidt tot verbeterde bereikbaarheid op de hoofdwegen. Op dit moment wordt nog verder uitgewerkt onder welke randvoorwaarden c.q. afspraken een gerichte regionale impuls kan plaatsvinden. Overwogen wordt om daarbij gebruik te maken van de bestaande regionale mobiliteitsfondsen. Deze zijn opgericht in 2000 voor de vier regio's in de Randstad. Deze zogenaamde BOR-fondsen zijn gevoed met regionale en rijksmiddelen. De uitvoering loopt nog tot 2010/2011. In 2001 zijn er ook regiofondsen mogelijk gemaakt voor regio's Oost- en Zuid-Nederland. Ook bij deze zogenaamde Dijsselbloemfondsen is sprake van cofinanciering vanuit de regio (50%/50%), maar gaat het om beduidend minder middelen en een kortere uitvoeringsperiode. Aangezien de grootste bereikbaarheidsproblemen in de grootstedelijk gebieden bestaan, ligt een extra gerichte impuls via de regionale mobiliteitsfondsen van de 4 regio's in de Randstad en in de regio's

Eindhoven en Arnhem-Nijmegen het meest voor de hand. Hier ligt de meest directe link met de aanpak van knelpunten die ook in economisch opzicht nadelig zijn en opgelost moeten worden.

#### *01.03.03 Duurzaam Veilig*

Het deelprogramma Duurzaam Veilig bestaat uit

- de Demonstratieprojecten Duurzaam Veilig;
- het Startprogramma Duurzaam Veilig (fase 1 en 2).

#### *Demonstratieprojecten Duurzaam Veilig*

Het Rijk verleent bijdragen aan andere overheden bij de uitvoering van projecten die noodzakelijk zijn voor de kennisverwerving op nationaal niveau ten aanzien van het concept Duurzaam Veilig.

Dit betreft de volgende demonstratieprojecten: West Zeeuwsch-Vlaanderen, De Kop van Overijssel, Oosterbeek en Grubbenvorst. De laatste drie zijn in 2001 afgerond. Het project in West Zeeuws-Vlaanderen is verlengd tot en met 2005.

#### *Startprogramma Duurzaam Veilig fase 1*

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. Het omvat onder andere de instelling van grote 30 km-gebieden binnen de bebouwde kom, voorrang op verkeersaders, voorrang voor fietsers van rechts, bromfietzers op de rijbaan, 60 km-zones in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom.

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.

Met dit Startprogramma is in 1998 aangevangen. Het beschikbare budget is vrijwel geheel verplicht. De subsidieregeling is met een jaar verlengd. In 2002 zijn vele projecten afgerond en de financiële verplichtingen zullen ten minste tot eind 2003 tot betalingen en eindafrekening leiden.

#### *Interimregeling Duurzaam Veilig*

In afwachting van de nadere besluitvorming over de Tweede Fase Duurzaam Veilig (2005–2010) is na overleg met de decentrale overheden bij besluit van 18 september 2001 (Stb. 446) een overgangsregime vastgesteld. Deze interimregeling Duurzaam Veilig bevat voor de periode 2001–2003 een bijdrage aan het regionale en lokale verkeersveiligheidsbeleid van € 60 miljoen. In de regeling is vastgelegd dat er een bijdrage aan de provincies en regionale openbare lichamen wordt verstrekt als tegemoetkoming in de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid van provincies, regionale openbare lichamen, waterschappen en gemeenten. Met de bijdrage kunnen zowel infrastructurele als andere projecten (zoals bijvoorbeeld gedragsbeïnvloedende maatregelen) bekostigd worden conform de aan het besluit toegevoegde lijst van in aanmerking komende maatregelen. Voor 2004 zal ten behoeve van het verstrekken van een bijdrage aan de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid van provincies, regionale openbare lichamen, waterschappen en gemeenten nog gebruik gemaakt worden van de bovengenoemde Interimregeling Duurzaam Veilig.

#### *Tweede Fase Duurzaam Veilig (2005–2010)*

In 2005 gaat de tweede fase van Duurzaam Veilig van start. In die tweede fase Duurzaam Veilig wordt onder verantwoordelijkheid van de provincies en regionale openbare lichamen gewerkt aan het gezamenlijk behalen van de nationale doelstelling inzake verkeersveiligheid. De nationale doelstelling werkt dus op basis van de Planwet door naar de decentrale partijen in de PVVP's en RVVP's. Tevens worden nationale maatregelen voorbereid op het gebied van voertuig en gedragsbeleid, die ook bijdragen aan het realiseren van de doelstelling inzake slachtofferreductie.

Het beschikbare geld voor verkeersveiligheid wordt per die datum in de Gebundelde Doeluitkering gestort. Daarmee wordt het geld voor verkeersveiligheid onderdeel van de brede geldstroom voor regionaal verkeers- en vervoersbeleid. De provincies en kaderwetgebieden zijn de ontvangers van deze doeluitkering. Voor de periode 2005–2006 stelt het Kabinet in totaal € 40 miljoen beschikbaar (€ 20 miljoen per jaar).

#### *01.03.05 Gebundelde doeluitkering*

Ingaande 1996 ontvangen de provincies en de voorlopers (de kaderwetgebieden) van de Regionale Openbare Lichamen (twee Regionale Openbare lichamen al sinds 1995) een gebundelde doeluitkering (GDU) voor kleine infrastructuurprojecten, dat wil zeggen projecten kleiner dan € 11,4 miljoen. Op basis van de behandeling van de nieuwe GDU-regeling in de Tweede Kamer zal – na een jaar vertraging – deze grens worden opgetrokken naar € 112,5 miljoen voor de kaderwetgebieden BRU, Twente, KAN, SRE en de 12 provincies en € 225 miljoen voor de kaderwetgebieden ROA, SRR en Haaglanden. In een later stadium worden ook de middelen van Duurzaam Veilig hieraan toegevoegd. 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.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>							
<b>01.03 Regionale en lokale infrastructuur</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	1 154 861	453 338	526 404	374 884	539 245	708 260	880 262
<b>Uitgaven</b>	<b>544 012</b>	<b>565 536</b>	<b>539 357</b>	<b>469 226</b>	<b>705 464</b>	<b>967 654</b>	<b>890 262</b>
<b>01.03 Produktuitgaven</b>	<b>539 392</b>	<b>559 314</b>	<b>536 099</b>	<b>465 849</b>	<b>702 202</b>	<b>964 483</b>	<b>886 989</b>
– 01.03.01 Aanleg Reg./lok verk./ planstudie	376	8 776	2 406	6 471	6 470	2 572	2 473
– 01.03.02 Aanleg Reg./lok realisatie	365 342	391 619	118 657	145 054	380 576	584 977	446 287
– 01.03.03 Duurzaam veilig	2 934	45 912	20 587	20 180	20 180	72 802	72 802
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering	170 740	113 007	394 449	294 144	294 976	304 132	365 427
<b>01.03 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>4 623</b>	<b>6 222</b>	<b>3 258</b>	<b>3 377</b>	<b>3 262</b>	<b>3 171</b>	<b>3 273</b>
– 01.03.01 Aanleg Reg./lok verk./ planstudie	1 323	4 623	1 654	1 773	1 658	1 567	1 669
– 01.03.02 Aanleg Reg./lok realisatie	3 300	1 432	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering		167	168	168	168	168	168
<b>01.03 Ontvangsten</b>	<b>1 951</b>	–	–	–	–	–	–
– ontvangsten regionaal/lokaal	1 951						

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

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>01.03 Reg/lok. Infrastructuur</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
<b>1. Totaal geraamde kasuitgaven</b>	<b>539 357</b>		<b>469 226</b>		<b>705 464</b>		<b>967 654</b>		<b>890 262</b>	
<b>2. Waarvan apparaatuitgaven</b>	<b>3 258</b>		<b>3 377</b>		<b>3 262</b>		<b>3 171</b>		<b>3 273</b>	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>536 099</b>		<b>465 849</b>		<b>702 202</b>		<b>964 483</b>		<b>886 989</b>	
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	98%	523 400	89%	412 406	86%	601 769	80%	772 114	82%	722 457
5. complementair noodzakelijk	2%	12 699	7%	32 436	11%	76 971	12%	116 995	10%	89 257
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%		0%	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%		0%	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		4%	21 007	3%	23 462	8%	75 374	8%	75 275
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>536 099</b>	<b>100%</b>	<b>465 849</b>	<b>100%</b>	<b>702 202</b>	<b>100%</b>	<b>964 483</b>	<b>100%</b>	<b>886 989</b>



## 02 NATTE INFRASTRUCTUUR

### 02.01 Waterkeren

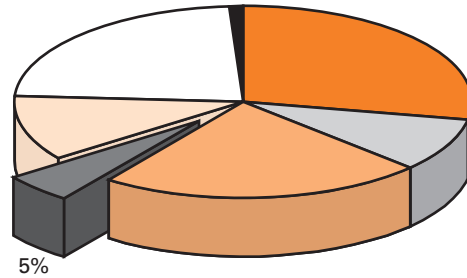
#### *a. Relatie producten en beleid*

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.

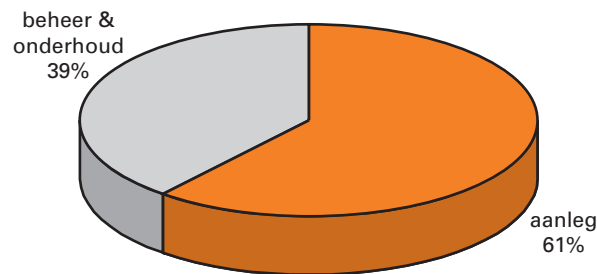
Met ingang van 2004 wordt het restant van het programma Deltaplan Grote Rivieren (dit was IF 03.04) opgenomen onder Aanleg Waterkeren: Realisatie (IF 02.01.02). Daarnaast worden eveneens met ingang van 2004 de werkzaamheden met betrekking tot de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier opgenomen in een apart artikelonderdeel Ruimte voor de Rivier (IF 02.01.05). Tevens worden de werkzaamheden met betrekking tot de Maaswerken welke voorheen werden geboekt onder Aanleg Waterkeren: Realisatie, met ingang van 2004 op een apart artikel onderdeel Maaswerken (IF 02.01.06) geboekt.

In het projectenboek 2004 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.

#### Aandeel Waterkeren in totaal Infracfonds 2004



#### Uitgavencategorieën Waterkeren



#### b. Het actuele programma

##### 02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

###### Verkenningentabel

###### Waterkeren

De in 2003 afgeronde integrale verkenning Maas krijgt in 2004 een vervolg. Hierin komen met name de aspecten rondom de afbakening van gebieden voor toekomstige rivierverruiming van de Maas aan de orde.

###### Planstudietabel

###### Waterkeren

De waterkerende functie van de kust en de ligging van de kustlijn worden, uitgaande van het vigerende beleid «dynamisch handhaven», met name verzekerd met zandsuppleties. Daarbij moet rekening worden gehouden met stijging van de zeespiegel en met zwaardere golfaanval op de kust dan tot heden werd verondersteld. Dit stelt extra eisen aan de robuustheid van de kust. In 2003 is een planstudie gestart waarbij onderzocht wordt welke zwakke schakels op korte termijn moeten worden versterkt en welke kustvakken op langere termijn moeten worden versterkt.

##### 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 (inclusief herstel steenbekleding).
- c. Het programma steenbekleding Zeeland en onderzoek steenbekleding.
- d. Resterende werkzaamheden in het kader van Deltaplan Grote Rivieren.
- e. Geplande onderzoeken.

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

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	waterstandsverlaging in cm	ha uiterwaard	gereed	soort project
Doorlatend maken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	10 cm	n.v.t	2003	IRMA
Keent en Hemelrijkse waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5 cm	7 ha	2005	No-regret

Ad b. Versterking dijken van de Noord-Oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer

Dijkvak	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzetten steenbekleding
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. Het programma steenbekledingen

In 2004 wordt de uitvoering van de steenbekleding in Zeeland en Flevoland verder voortgezet. In het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet Balkenende II is voor het herstel van de steenzettingen € 225 miljoen extra ter beschikking gekomen voor de periode tot en met 2015. Het programma steenbekledingen loopt tot en met 2015.

Ad d. Deltaplan Grote Rivieren

De werken langs de grote rivieren met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m<sup>3</sup>/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. In het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden zijn langs de kust en in het benedenrivierengebied nog enkele werken in uitvoering.

Ad e. Geplande onderzoeken:

- overstromingskansen dijken;
- zwakke schakels kust;
- sterkte en belasting waterkeringen;
- hydraulische randvoorwaarden 2006.

### **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. Het advies- en onderzoeksprogramma m.b.t. grote areaalcomponenten en gesleep met grond worden uit dit artikelonderdeel betaald.

Er loopt een onderzoek naar de haalbaarheid van betonnen en kunststofschuiven voor de Oosterscheldekering. Dit omdat het niet conserveren op termijn goedkoper en minder belastend voor het milieu is.

### **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 m<sup>3</sup> zand op het strand aangebracht. Daarnaast wordt circa 6 miljoen m<sup>3</sup> 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).

De onderhoudskosten aan de harde elementen (bestortingen en strandhoofden) vallen hier ook onder.

Voor kustlijnhandhaving is een budget gereserveerd van € 41,25 mln. per jaar. Dit is inclusief de op 02.01.03 geplande activiteiten rond de kustkaarten.

In 2003 en 2004 zal de totale hoeveelheid van 12 m<sup>3</sup> niet worden gesuppleerd. Reden hiervoor is dat volgens recente inzichten langs de Nederlandse kust zwaardere golven voorkomen dan tot nu toe was aangename. Om de veiligheid langs de kust te kunnen blijven garanderen zijn daarom maatregelen nodig die niet kunnen worden uitgesteld, de

zogenaamde «no regret» maatregelen. Voor deze «no regret» maatregelen is een deel van het beschikbare budget voor zandverliezen op dieper water gereserveerd.

Bovenstaande betekent dat minder zand in het kuststelsel kan worden gesuppleerd, met name de suppleties voor zandverliezen op dieper water. Dit betekent dat in 2003 en 2004 tijdelijk minder wordt gedaan aan het handhaven van de zandbalans van het kustlijnsysteem en aan het handhaven van de basiskustlijn dan normaliter het geval zou zijn geweest. Er vanuit gaande dat deze beleidswijziging tijdelijk en beperkt blijft tot 2003 en 2004 worden de volgende consequenties verwacht:

- Beperkte stijging van het aantal basiskustlijn overschrijdingen doordat sommige suppleties later worden uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland en doordat minder zand in het kuststelsel wordt gebracht.
- Megasuppletieproef zoals gepland was voor 2003 bij Egmond wordt niet ingepland.
- De verwachte zandverliezen van het kuststelsel zullen in ieder geval in 2003 en 2004 en mogelijk in 2005 niet volledig worden gecompenseerd.

#### *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. Binnen dit thema is de problematiek rond de Maeslantkering specifiek te noemen. De bij dit object behorende informatie technologie kent geen lange levensduur en de benodigde middelen voor vervanging liggen hoog.

#### *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, de dijk van Marken, Waddenzeedijken en de dammen in Zeeland tot de Rijkswaterkeringen. Deze waterkeringen dienen in het kader van de Wet op de waterkering te (blijven) voldoen aan de in deze wet vastgestelde veiligheidsnormen, de zogenaamde deltaveiligheid. Hiervoor wordt voornamelijk vast onderhoud uitgevoerd. 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 dijkring behoren en de Waddenzee kust voor Texel.

### Overdrachten

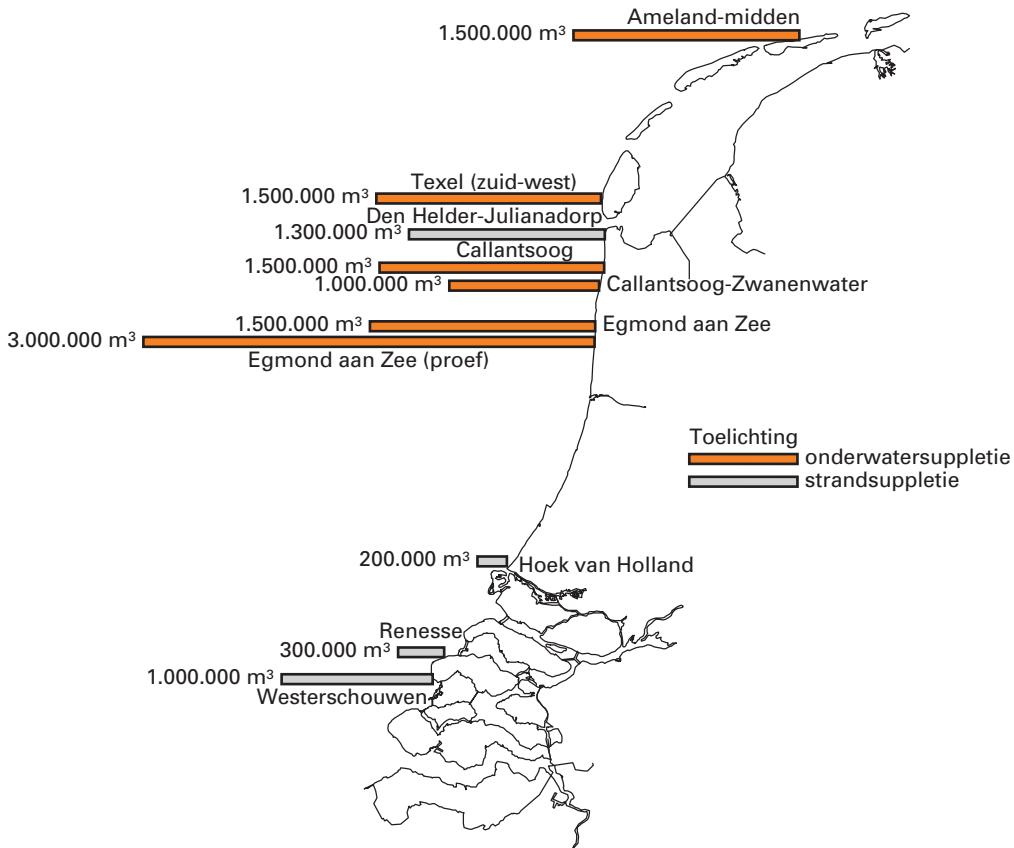
De nog over te dragen waterkeringen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer is geïnformeerd hoe dit proces zal worden afgerond. Bij de overdracht van waterkeringen raakt het Rijk d.m.v. een gewenningsbijdrage, te betalen aan de nieuwe beheerder, in 10 jaar af van de verplichting. Bij elke overeenstemming zal apart worden gezien of de overdrachts-overeenkomst kan worden gesloten.

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 2002.

Beheer en Onderhoud waterkeren	2003	2004
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering) en de Hollandsche IJssel	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud
Zandsuppleties langs de kust	12 800 000 m <sup>3</sup>	10 100 000 m <sup>3</sup> *
Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca. 291 km	Onderhoud van ca. 291 km

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

## Suppletiehoeveelheden 1991-2002



### 02.01.05 Ruimte voor de rivier

De veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming gebracht worden met de wettelijke vereiste norm. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maatgevende Rijnafvoer van 16 000 m<sup>3</sup>/sec bij Lobith en 3 800 m<sup>3</sup>/sec bij Borgharen, zoals die in 2001 zijn vastgesteld. De Planologische kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier bevat een besluit over de voor 2015 uit te voeren maatregelen én de plaats waar ze getroffen moeten worden. Hierbij wordt bovendien een doorkijk naar de verdere toekomst gegeven.

Parallel aan de PKB-procedure worden planstudies naar de zogenaamde lopende projecten voortgezet of gestart met betrekking tot enkele grootschalige maatregelen die, zoals de Dijkteruglegging Lent, wat betreft realisatie vooruit lopen op de PKB Ruimte voor de Rivier. In het Kabinetsstandpunt (eind 2000) is aangegeven dat lopende projecten met kracht zullen worden voortgezet.

Vanaf 2006 is geld geraamd 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.

## 02.01.06 Maaswerken

Op dit onderdeel worden de uitgaven van de Maaswerken verantwoord. Na de twee hoogwaters in de Rijn en de Maas, in december 1993 en januari 1995, is het Deltaplan Grote Rivieren gepresenteerd. De Zand- en Grensmaas maken onderdeel uit van dit plan. Het project de Maaswerken bestaat uit de onderdelen Zandmaas, Grensmaas en Maasroute. De Maasroute draagt bij aan een verbeterde bevaarbaarheid tussen Ternaaien en het Maas-Waalkanaal en wordt dan ook verantwoord onder artikel IF 02.02 Aanleg Waterbeheren en vaarwegen. Belangrijkste doelstelling van de onderdelen Zandmaas en Grensmaas is het verbeteren van de bescherming van inwoners van Limburg en Noord-Brabant tegen hoog water in de Maas.

Over dit project wordt gerapporteerd in het kader van de procedure-regeling grote projecten. De derde rapportage is april 2003 aan de Kamer gezonden als bijlage bij de 15e voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren. In het Strategisch akkoord zijn geen middelen vrijgemaakt voor extra natuur i.c. Pakket 2 van de Maaswerken. In dit Pakket 2 zaten naast natuur ook maatregelen voor de resterende hoogwaterbescherming. Afspraak is, dat indien de ICES claim voor Pakket 2 niet zou worden gehonoreerd, binnen Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw de middelen vrijgemaakt zouden moeten worden. Het gaat om een bedrag van € 13,6 miljoen in de periode vanaf 2010.

Meer specifiek kennen de projectonderdelen de volgende doelstellingen:

### Zandmaas:

- Hoogwaterbescherming, op zodanige wijze dat de bevolking achter de kaden van de Zandmaas (die aangelegd zijn in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren) een beschermingsniveau van 1:250 jaar in 2015 wordt geboden.
- Het in de periode tot 2015 realiseren van beperkte natuurontwikkeling in de Zandmaas.

### Grensmaas:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltawet Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een kans op overstroming hebben van 1:250 jaar.
- Het, in de periode tot 2018, tot ontwikkeling brengen van tenminste 1000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied. Dit gekoppeld aan het ecologisch herstel van de rivier zoals vastgelegd in de intentieverklaring voor het Maasdal in Limburg van 26 november 1992.
- Het winnen van tenminste 35 miljoen ton grind voor de nationale behoefte (provinciale taakstelling).

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% voor 2006/ 100% voor 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	beperkt	tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln ton



**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;
- 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*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x €1000)</b>							
<b>02.01 Waterkeren</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>342 214</b>	<b>229 234</b>	<b>227 322</b>	<b>207 732</b>	<b>252 787</b>	<b>199 019</b>	<b>406 908</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>240 701</b>	<b>355 165</b>	<b>288 281</b>	<b>289 842</b>	<b>238 464</b>	<b>270 712</b>	<b>406 908</b>
<b>02.01 Produktuitgaven</b>	<b>156 830</b>	<b>287 794</b>	<b>214 662</b>	<b>217 966</b>	<b>182 327</b>	<b>206 906</b>	<b>326 030</b>
– 02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie	94 712	192 939	103 570	88 839	78 405	99 912	143 325
– 02.01.04 B&O waterkeren realisatie	62 118	94 855	85 367	76 227	64 397	63 644	63 705
– 02.01.05 Ruimte voor de Rivier					12 750	22 950	95 200
– 02.01.06 Maaswerken			36 550	45 900	22 950	20 400	23 800
<b>02.01 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>83 871</b>	<b>67 371</b>	<b>73 619</b>	<b>71 876</b>	<b>56 137</b>	<b>63 806</b>	<b>80 878</b>
– 02.01.01 Aanleg waterkeren verk./ planstudie	13 816	20 925	3 631	2 652	3 153	1 154	5 454
– 02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie	29 800	14 378	15 898	16 656	15 513	21 894	25 293
– 02.01.03 B&O waterkeren voorbereiding	12 955	12 036	11 963	12 156	11 974	12 767	12 776
– 02.01.04 B&O waterkeren realisatie	27 300	20 032	20 352	18 312	15 522	15 341	15 355
– 02.01.05 Ruimte voor de Rivier			12 000	13 000	4 250	8 050	16 800
– 02.01.06 Maaswerken			10 450	9 100	5 050	4 600	5 200
<b>02.01 Ontvangsten</b>	<b>10 214</b>	<b>24 674</b>	<b>13 210</b>	<b>1 865</b>	<b>1 561</b>	<b>1 561</b>	<b>1 561</b>
– ontvangsten waterkeren	10 214	24 674	13 210	1 865	1 561	1 561	1 561

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>02.01 Waterkeren</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
<b>1. Totaal geraamde kasuitgaven</b>	<b>288 281</b>		<b>289 842</b>		<b>238 464</b>		<b>270 712</b>		<b>406 908</b>	
<b>2. Waarvan apparaatsuitgaven</b>	<b>73 619</b>		<b>71 876</b>		<b>56 137</b>		<b>63 806</b>		<b>80 878</b>	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>214 662</b>		<b>217 966</b>		<b>182 327</b>		<b>206 906</b>		<b>326 030</b>	
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	14%	31 032	8%	16 744	3%	5 065	2%	3 915	0%	0
5. complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	5%	11 895	6%	11 895	7%	11 895	6%	11 895	4%	11 895
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	81%	171 735	86%	189 327	90%	165 367	92%	191 096	96%	314 135
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>214 662</b>	<b>100%</b>	<b>217 966</b>	<b>100%</b>	<b>182 327</b>	<b>100%</b>	<b>206 906</b>	<b>100%</b>	<b>326 030</b>

## 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

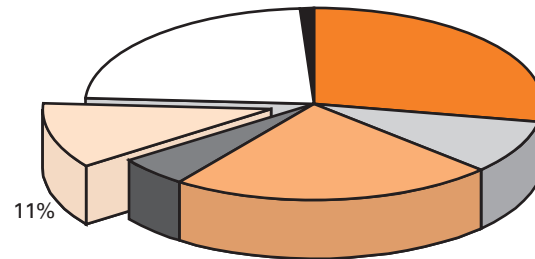
### a. Relatie producten en beleid

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 2004 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

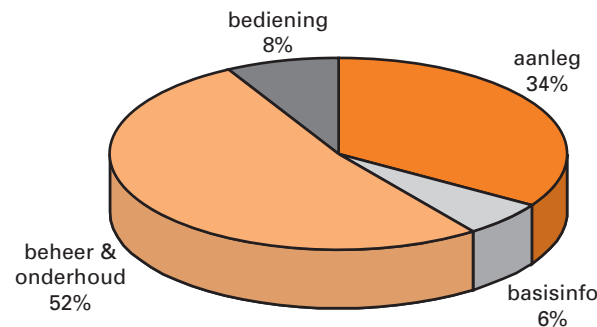
- artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer;
- artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem;
- artikel 14 Waterbeheren.

In de volgende figuur worden het aandeel Waterbeheren en vaarwegen in het totale Infrafonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en Vaarwegen weergegeven.

#### Aandeel Waterbeheren/vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds 2004



#### 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 2004–2007 ter hand worden genomen. Deze zijn vermeld in de verdiepingsbijlage 1 en 4. Ter toelichting het volgende.

##### Waterbeheren

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

### **Vaarwegen**

Met ingang van deze begroting zullen twee nieuwe verkenningen ter hand worden genomen. Het betreft de verkenning ontwikkelingschets 2010 Schelde Estuarium en de verkenning Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water (BERZOB).

#### *Planstudietabel*

### **Waterbeheren**

De studie naar de vergroting Spuicapaciteit wordt naar verwachting voor 2005 afgerond. De start van de realisatie is in verband met financiële herprioritering verschoven naar 2008.

Wegens bestuurlijke en financiële complexiteit is het realisatiebesluit Haringvlietsluizen op een Kier nog niet genomen. Dit zal mede in het licht van de gehele Delta-ontwikkeling gezien worden in samenwerking met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, provincies, waterschappen en gemeenten.

Eind 2002 is in de Schelde commissie met de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden afgesproken om gezamenlijk een toekomstvisie voor het Schelde-estuarium te ontwikkelen. Hiervoor is de planstudie Proses in voorbereiding.

### **Vaarwegen**

Een aantal «no-regret»-verbeteringen (verbeteringen die geen uitstel dulden) aan het vaarwegprofiel van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is in 2003 van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase. De volledige planstudie voor de verbetering van deze vaarweg zal naar verwachting in 2004 worden opgeleverd. Mede als gevolg van de herprioritering van de MIT-projecten (Hoofdlijnenakkoord 2003) zijn de financiële mogelijkheden beperkt. Er zullen in 2004 derhalve geen planstudieprojecten naar de realisatiefase worden overgeheveld. Daarnaast worden de planstudies voor de Waal en het Wilhelminakanaal één jaar later dan gepland afgerond. Tevens zijn de planstudies van de volgende projecten uitgesteld (tot na 2010): derde kolk Beatrixsluis in het Lekkanaal, vaarroute Ketelmeer, Bovenloop IJssel, Twentekanaal en het verwijderen van keersluis Zeeburg uit Amsterdam-Rijnkanaal.

#### **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 verwerking baggerspecie (SVB) en baggerwerk door andere overheden (SUBBIED).

Tot het programma vaarwegen worden ook de Tijdelijke Beleidsregeling Binnenvaartaansluitingen (TBBV) en de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarweegaansluitingen (SBV) gerekend.

### **Waterbeheren**

#### *Waterbodems*

Het plan is om in 2004 te starten met de aanleg van depots voor verontreinigde baggerspecie in Zeeuws-Vlaanderen (Koegorspolder) en in het

Hollands Diep. Voor het depot Koegorspolder is dit nog wel afhankelijk van het bereiken van bestuurlijke overeenstemming. Het voornemen om, bij het depot Koegorspolder tevens een proefproject verwerking baggerspecie te ontwikkelen, is verlaten. Deze verwerkingsproef wordt nu afzonderlijk ontwikkeld en is eveneens voorzien te starten in 2004.

Het saneren van vervuilde waterbodems wordt eveneens vanuit dit artikelonderdeel gefinancierd. Het programma 2004–2008 wordt medio 2003 vastgesteld. Dit geldt ook voor de subsidieregeling hergebruik baggerspecie (SVB) en de subsidieregeling baggerwerk andere overheden (SUBBIED).

#### *Gemalen IJmuiden en Gouda*

De realisatie van 2 gemalen in het kader van bestrijding wateroverlast wordt in 2004 voortgezet. In IJmuiden wordt een uitbreiding van het gemaal met 2 pompeenheden uitgevoerd. De extra capaciteit bedraagt 100 m<sup>3</sup>/seconde. In Gouda wordt een nieuw gemaal gebouwd met een capaciteit van 7,5 m<sup>3</sup>/seconde. Met deze capaciteit kan het peil van de Hollandse IJssel voldoende worden beheerst.

#### *Grotere projecten herstel en inrichting watersystemen*

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

- doorlaatmiddel Veerse Meer;
- het gedeeltelijk openen van de spuisluis Haringvliet;
- natte natuurprojecten IJsselmeergebied);
- vistrappen in de Rijn te Amerongen en Hagestein;
- vistrappen in de Maas te Borgharen en Grave;
- het project Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR).

De onder dit artikelonderdeel geraamde uitgaven zijn inclusief de bijdragen van andere overheden en de middelen voor natte natuur.

### **Vaarwegen**

Naar verwachting komen of zijn de volgende projecten in 2004 gereed:

- de 1e fase van de verdieping van de vaargeulen in het Ketelmeer;
- de verbreding van de toegang naar de Beatrixsluis in het Lekkanaal;
- de renovatie van de Noordzeesluizen;
- de landschappelijke inpassing van de 2e sluis te Lith;
- de vernieuwing van 2 sluizen in de Zuid-Willemsvaart;
- 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. De verbetering van de voorhaven en steigers te Maasbracht en Born zijn in 2003 gereedgekomen. Het budget 2004 wordt aangewend voor afrondende werkzaamheden aan de sluizen Linne en Roermond;
- de brugverhogingen voor 4 laags containervervaart op de Maas te Roosteren en Echt.

Vanuit dit artikel onderdeel worden de toezeggingen gefinancierd die op grond van de «Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen» (SBV) en de inmiddels opgeheven TBBV-regeling zijn gedaan.

Ten opzichte van de begroting 2003 zijn bij de projecten de volgende mutaties te melden:

- Vaarweg Lemmer–Delfzijl: Het eerste gedeelte van de vaarweg-

verbetering is in 2002 gereed gekomen. Wel moeten er nog afrondende werkzaamheden plaatsvinden. Deze zullen worden uitgevoerd in de periode 2005–2006. Inmiddels is wel goedkeuring verleend aan het voorstel van de provincies Groningen en Friesland om, vooruitlopende op de vaststelling van de verdere verbeteringsplannen, z.g. «no regret» onderdelen uit te voeren. De volledige planvaststelling zal naar verwachting in 2004 plaats kunnen vinden.

- Voor het project vaargeul Amsterdam–Lemmer zal een groter deel in combinatie met zandwinning plaatsvinden. Omdat de zandwinning geleidelijk aan plaats vindt, is het jaar van gereedkomen verschoven naar 2010.
- Het project vaargeul Ketelmeer is vertraagd naar 2004 in verband met vergunningenproblematiek.
- De start van het verbetering project Twentekanalen is vertraagd doordat er sprake zou zijn van de aanwezigheid van onontploffte munitie. Dit is inmiddels opgelost, maar de oplevering verschuift hierdoor naar 2006/2007.

### **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 en implementatie van Europese Kaderrichtlijnen.

Het landelijk beheerplan nat en de regionale beheerplannen nat vormen een doorvertaling van het Beheerplan Rijkswateren naar concrete functie-eisen voor de door Rijkswaterstaat beheerde objecten. Op basis van deze functie-eisen kan voor een object 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 (MIT) of de Systematiek Natte Infrastructuur Projecten (SNIP) 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.

Tot slot worden de onderzoekskosten m.b.t. grote areaalcomponenten, verplaatsing van grond, onderhoudsbaggerwerk, water(bodem) kwaliteit, communicatie/implementatie, monitoring/evaluatie worden ten laste gebracht van dit artikelonderdeel.

### **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 budgetten voor dit artikelonderdeel hebben een zodanige omvang dat bij het samenstellen van het onderhoudsprogramma een strikte prioritering moet worden doorgevoerd. Deze prioritering is kortweg:

- 1. Veiligheid
  - a. Aan- en afvoer (hoog)waterverdeling
  - b. Waterkwaliteit (drinkwatervoorziening, zwemwater)
  - c. Veilige afwikkeling scheepvaart
- 2. a. Toegankelijkheid zeehavens
  - b. Hoofdtransportas (toegankelijkheid Amsterdam en Rotterdam naar Duitsland en Rotterdam naar Antwerpen/Gent voor binnenvaart)
- 3. Overige functies (hoofdvaarwegen, ecologie en waterkwaliteit, overige vaarwegen, recreatie)

Wettelijke taken worden als «bovenprioritair» gezien.

De prioritering is gebaseerd op het vigerende Beheersplan voor de Rijkswateren.

Vanwege de omvang van de budgetten in relatie tot de uit te voeren activiteiten is besloten tot een extra impuls in het artikel «Beheer en Onderhoud waterbeheeren en vaarwegen: realisatie». Tot en met 2010 komt € 700 mln. beschikbaar.

Voor een nadere uiteenzetting van de problematiek van deze impuls is een apart «plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen» opgesteld dat met deze begroting als bijlage mee zal worden gezonden. De extra middelen zullen in de eerste 2 jaar worden ingezet ten behoeve van het wegwerken van het achterstallig onderhoud, dat afgelopen jaren is ontstaan en er wordt gestart met de voorbereiding van de geplande grote onderhoudsprojecten. Daarna is er ruimte voor het realiseren van deze grote onderhoudsprojecten, die door middel van scopes zullen worden aangestuurd. Deze projecten worden nader benoemd in het MIT-gedeelte van deze begroting.

In het kader van de bovenstaande prioritering én van de impuls volgt hier een toelichting.

#### *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. Qua prioritering worden deze maatregelen ingedeeld bij «overige functies».

#### *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, Natuur en Voedselkwaliteit. Tevens wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Toegepast Onderzoek Water (STOWA). Qua prioritering worden deze maatregelen ingedeeld bij «veiligheid waterkwaliteit».

*Ad c. Overdracht Waterstaatswerken (Brokx-nat)*

In het kader van decentralisatie (Brokx-nat) vinden overdrachten plaats van beheer en onderhoud (inclusief personeel) van waterstaatswerken aan lagere overheden.

Ten behoeve van de overdracht waterstaatswerken is in 2001 een slotronde gehouden. Conclusies uit de eindbalans zijn in 2002 aangeboden aan de Tweede Kamer (28 600 XXII nr. 17). Hierin is ondermeer afgesproken het proces rond Brokx-nat tot 2005 te temporiseren vanwege de budgetproblematiek op dit artikelonderdeel. In 2005 zal opnieuw worden gezien hoe dit project tot een afronding kan komen. Deze maatregelen zijn ingedeeld bij «wettelijke taken» en zijn bovenprioritair. De nog te plegen overdrachten zijn ingedeeld bij de overige functies.

*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. Deze maatregelen zijn ingedeeld bij «wettelijke taken» en zijn bovenprioritair.

*Ad e. Beheer en onderhoud Rijksvaarwegen*

Voor de transportfunctie worden in de begrotingsperiode onder andere de vaargeulen in de Noordzee voor de bereikbaarheid van Europoort en het Noordzeekanaalgebied op diepte gebracht en gehouden. Voor de Hoofdtransportassen (toegankelijkheid grote zeehavens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) geldt een preventief onderhoudsregime. Bij de andere vaarwegen (Hoofdtransportas toegankelijkheid Amsterdam en Rotterdam naar Duitsland en Rotterdam naar Antwerpen/Gent voor de binnenvaart, de Hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen) wordt in de begrotingsperiode correctief onderhoud toegepast.

*Ad f. Onderhoud waterhuishouding*

In het kader van de prioritering is dit onderdeel ondergebracht bij «veiligheid aan- en afvoer van water». In de komende planperiode geldt een preventief onderhoudsregime.

*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.

Deze activiteiten zijn steeds gerelateerd aan de activiteiten die vallen onder de eerder genoemde indeling a, b, e en f. Afhankelijk daarvan geldt ook de daarbij behorende prioritering.



### 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	2003	2004
– Aantal objecten	193	193
– Aantal verkeersposten	14	14
– Aantal fte's	930	948
Uitgaven x € 1 miljoen	52,5	54,9

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 daartoe 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) en 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 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 verwacht worden dat deze in de toekomst beleidsrelevant kan worden wordt verzameld. Hierbij geldt dat basisinformatie in principe wordt uitgevoerd 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 onderliggende gegevens dragen bij aan kennisopbouw van processen en over de interactie daarvan met menselijke activiteiten. VenW is zelf één van de vele gebruikers naast andere ministeries, gemeenten, provincies, waterschappen, de marktsector en het internationale overlegcircuit. 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 zes clusters. Bij de clusterindeling is deels de indeling van de VBTB/BPRW gehanteerd. Dit betreft de clusters veiligheid, waterkwaliteit en gezonde watersystemen en scheepvaart en vaarwegbeheer. Daarnaast zijn de generieke clusters ruimtelijke inrichting en gebruik, generiek instrumentarium en nationale basisinformatievoorziening in gebruik. De invulling van de lange termijnvisie natte informatievoorziening leidt tot integratie van landelijke basisinformatieproducten (geprogrammeerd in dit programma) en regionale informatievoorziening (geprogrammeerd bij Beheer Onderhoud en Ontwikkeling). Daarmee vervalt de noodzaak voor geïsoleerde beschouwing van dit programma.

#### *Cluster veiligheid*

Doel van dit cluster is voor nu en in de toekomst de informatievoorziening te verzorgen voor de ontwikkelingen in beleid en uitvoering op het gebied van de bescherming tegen overstromingen in Nederland. In dit cluster gaat het om het verzamelen van informatie m.b.t. waterstanden, waterafvoeren, golven, bodem- en kustligging en hoogwater- en stormvloedberichtgeving.

Enkele projecten in dit kader (Stormvloedwaarschuwingsdienst (SVSD), hoogwaterberichtgeving voor de grote rivieren en het Monitoringsysteem Water (MSW)) spelen een cruciale rol bij de operationele handhaving van de veiligheid.

Ten gevolge van een krimpend budget wordt slechts weinig aandacht aan innovatie geschonken. Het gaat hierbij om projecten gericht op de kwaliteit van de ingewonnen informatie en op de efficiëntie van de inwinning. Voorbeelden hiervan zijn: operationaliseren van remote sensing toepassingen, de vervanging van de verouderde digitale waterstandsmeters door moderne radarniveaumeters.

#### *Cluster Waterkwaliteit en gezonde watersystemen*

Doel van dit cluster is om over toegesneden informatieproducten te beschikken om nu en in de toekomst goed te kunnen inspelen op ontwikkelingen t.a.v. beleid en uitvoering op het gebied van waterkwaliteit.

Het gaat hierbij om de uitvoering van de chemische en biologische monitoringprogramma's en de in dit kader benodigde vlakdekkende waterkwaliteitskaarteringen. Bij de programmering is er voor gezorgd dat kan worden voldaan aan de internationale en nationale afspraken m.b.t. de beschikbaarheid van deze gegevens.

Aan het voorbereiden van de rapportages voor de Europese Kaderrichtlijn Water wordt hoge prioriteit gegeven. Nieuwe methodieken voor monitoring moeten worden ontwikkeld en/of gestandaardiseerd om in 2004 hieraan te kunnen voldoen.

Binnen het programma wordt tevens aandacht besteed aan het ontwikkelen en toepassen van vlakdekkende waterkwaliteitskaarteringen voor de biologische en chemische MWTL-programma's. Verwacht wordt dat deze innovatie kan leiden tot meer efficiëntie in zowel kwaliteit van de ingewonnen informatie als in de benodigde inspanning (goedkopere inwinning). Ten gevolge van een krimpend budget kan hieraan helaas slechts beperkt invulling worden gegeven.

De belangrijkste prioriteringscriteria bij dit cluster zijn de (inter)nationale verplichtingen en uitvoering van de kaderrichtlijn water.

#### *Cluster Ruimtelijke inrichting en gebruik*

Binnen de verschillende VBTB thema's neemt ruimtelijke informatie een steeds belangrijkere plaats in. Het kennen van ruimtelijke structuren en -processen bij veranderingen zijn voor het beleid op het gebied van hoogwater problematiek, bodemdaling, zeespiegelrijzing, inrichting en gebruik van gebieden onmisbaar. Het inwinnen van ruimtelijke informatie (zowel bèta- als gamma-informatie) en het ontsluiten hiervan zijn daarom in het programma opgenomen. Daarnaast is kennisontwikkeling op dit gebied nodig om ook in de toekomst kwalitatief goede informatie te leveren.

Een belangrijk aandeel binnen dit cluster wordt ingenomen door ecologische geo-informatie. Dit product werd tot 2002 onder het biologische meetnet gerekend. Binnen dit product worden de buitendijkse gebieden langs de grote rivieren en langs de kust in kaart gebracht. De daarbij ingewonnen informatie met betrekking tot vegetatie en landschap kan voor verschillende doeleinden gebruik worden zoals inzicht in ruimtelijke structuren, in kaart brengen van veranderingen als gevolg van autonome ontwikkelingen (bodemdaling of zeespiegelrijzing) of het genereren van informatie m.b.t. de hydrologie van de uiterwaarden. De informatiebehoefte m.b.t. het thema «geld, gevoel, beleidsmonitoring» wordt verder onderzocht en voor een beperkt aantal parameters een meetstrategie bepaald.

Voor enkele economische kentallen zal een «meet»net worden opgezet en enkele analyse-instrumenten (economisch GIS, NAMWA en de watermonitor) verder worden ontwikkeld en geëvalueerd.

#### *Cluster Generiek Instrumentarium*

Ter ondersteuning van het monitoringproces worden enkele RWS-brede/missiekritische systemen en diensten geëxploiteerd. Missiekritische systemen zorgen voor het behoud, de ontsluiting en vergelijkbaarheid van de gegevens en voor de verbetering van de kwaliteit en efficiëntie van het inwinningsproces en zijn daarmee essentieel voor een goede monitoring-praktijk. Deze systemen vallen in z'n algemeenheid niet onder dit programma basisinformatie.

Twee missiekritische systemen vallen echter wel onder dit programma. Het betreft het landelijke opslagsysteem voor natte meetgegevens, DONAR dat op termijn wegens veroudering moet worden vervangen door WADI en het landelijke instrumentenbestand, LIB.

#### *Cluster Nationale Basisinformatievoorziening*

De Nationale basisinformatievoorziening is als een apart cluster onderscheiden omdat de producten binnen dit cluster gewaarmerkt zijn als potentiële authentieke registraties. De uit deze producten afkomstige informatie geldt als standaard voor gebruik in Nederland. Qua prioritering is het bij deze producten ook van belang aan welk VBTB cluster zij bijdragen. De geometrische informatie draagt nl. bij aan het thema veiligheid en wordt ook gezien als calamiteus (prioriteit 1). Voorbeelden o.a. het in stand houden van het NAP-peilmerknet en grondwatermonitoring.

#### *Cluster Scheepvaart en vaarwegbeheer*

Het Infocentrum Binnenwateren verzorgt de berichten aan de scheepvaart. Hierbij draait het om waterhoogten, doorvaarhoogten, stremmingen en andere relevante berichten voor de scheepvaart. Hiervoor worden continu op grote schaal informatie en gegevens ingewonnen bij relevante instanties in binnen- en buitenland.

De beschikbaarheid van getijtafels zijn van groot operationeel belang voor de scheepvaart en voor de beveiliging van het land tegen stormvloed. De getijtafels 2004 zullen in boekvorm en op internet beschikbaar worden gesteld.

De criteria voor de activiteiten in dit cluster zijn met name veiligheid en vlotte vaart.

### **02.02.07 Watersystemen**

Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen met als doel samen de waterproblematiek in Nederland aan te gaan pakken. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en daarna op orde te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes. Om deze problemen te bestrijden zijn maatregelen nodig met als uitgangspunt het eerst vasthouden, dan bergen en vervolgens afvoeren van water. Het kabinet heeft voor de periode 2004 tot en met 2008 een eenmalige impuls van € 100 miljoen beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen. Met de ondertekening van het Nationaal Bestuursakkoord Water onderstrepen alle partijen het belang van een gezamenlijke en integrale aanpak. Ze hebben daarmee een volgende stap gezet: van papier naar uitvoering.

#### **Op het ontvangstartikel wordt het volgende ontvangen:**

- Inkomsten die betrekking hebben op de doorberekening van kosten als gevolg van door derden veroorzaakte ongevallen/calamiteiten op zee en langs de kust. Het betreft onder andere olielozingen door schepen, gezonken en gestrande schepen en verlies van gevaarlijke lading.
- Ontvangsten van de Nederlandse Gasunie. De instandhouding van de kwelders voor de Fries Groningse kust wordt bemoeilijkt door de bodemdaling als gevolg van aardgaswinning. Om de bodemdalingseffecten 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 IJsselooig te storten specie.

- Inkomsten als gevolg van de verkoop van Waterstaatkundige Informatie Systeem-producten (waterstaatkundige kaarten), rapportages en bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.
- Ontvangsten in verband met vaarwegmarkeringen ten behoeve van derden.
- Ontvangsten die samenhangen met heffingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO), voor de lozingen van zuurstofbindende en andere stoffen in oppervlaktewateren beheer van het Rijk. De tarieven voor de heffing op de lozing van deze stoffen zijn vastgelegd in artikel 19a van de WVO. Op grond van artikel 23 van de WVO zijn deze ontvangsten bestemd voor de bestrijding van verontreiniging van de oppervlaktewateren en voor het doen van uitkeringen in de kosten van maatregelen tot het tegengaan van verontreiniging van oppervlaktewateren die in het beheer zijn van het Rijk.
- Bijdragen van andere overheden in het project integrale inrichting Veluwe Randmeer (IIVR).
- Bijdragen van het gewest Vlaanderen in de kosten van verdieping van de Westerschelde.

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

	2004
Proses	2 000
Verdieping Westerschelde	36 000
Inrichting Veluwe Randmeer	799
Investering SRK	5 507
Diverse ontvangsten t.b.v. projecten	375
Totaal projecten	44 681
WVO	30 526
Overig beheer en onderhoud	6 380
Totaal	81 587

Ten opzichte van de begroting van 2003 is het bedrag voor «overig beheer en onderhoud» lager. Verwacht wordt dan ook dat gedurende de uitvoering meer bijdragen worden ontvangen.

<b>Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x € 1000) voor de WVO in 2004</b>			
	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	1 066	15,88	16 931
Bedrijven en communaal ongezuiverd	428	31,76	13 595
Totaal			30 526

T.o.v. de raming 2003 betekent dit een daling van de WVO-ontvangsten. De oorzaak moet gezocht worden in het afhaak verschijnsel door zowel de kwaliteitsbeheerders alsmede de industrie. Er wordt steeds meer gezuiverd en er worden steeds betere rendementen gehaald. Tevens worden afvalstromen gebracht naar regionaal water in beheer bij regionale kwaliteitsbeheerders.

*c. Budgettaire gevolgen van uitvoering*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>							
<b>02.02 Waterbeheren</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	822 926	625 198	577 428	633 180	681 392	783 325	839 863
<b>Uitgaven</b>	<b>722 663</b>	<b>607 979</b>	<b>655 962</b>	<b>808 787</b>	<b>753 000</b>	<b>846 111</b>	<b>839 863</b>
<b>02.02 Produktuitgaven</b>	<b>308 043</b>	<b>295 915</b>	<b>327 030</b>	<b>400 051</b>	<b>374 719</b>	<b>426 933</b>	<b>415 845</b>
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen realisatie	127 481	177 993	169 915	190 875	128 029	162 722	157 813
– 02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen realisatie	180 562	117 922	147 115	189 176	216 690	224 211	258 032
– 02.02.07 Watersystemen			10 000	20 000	30 000	40 000	
<b>02.02 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>414 620</b>	<b>312 064</b>	<b>328 932</b>	<b>408 736</b>	<b>378 281</b>	<b>419 178</b>	<b>424 018</b>
– 02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen verk./planstudie	11 618	15 728	11 566	10 527	8 144	8 072	8 072
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen realisatie	51 000	31 039	24 978	28 122	16 734	21 381	22 094
– 02.02.03 B&O waterbeheren en vaarwegen voorbereiding	33 833	28 258	27 009	22 210	22 048	23 391	24 038
– 02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen realisatie	226 900	144 127	171 251	255 660	240 400	274 035	277 529
– 02.02.05 Bediening vaarwegen	55 003	53 942	54 053	53 123	52 252	51 904	50 836
– 02.02.06 Basisinformatie	36 266	38 970	40 075	39 094	38 703	40 395	41 449
<b>02.02 Ontvangsten</b>	<b>68 000</b>	<b>99 992</b>	<b>81 587</b>	<b>54 059</b>	<b>60 807</b>	<b>40 840</b>	<b>40 840</b>
– ontvangsten waterbeheren en vaarwegen	68 000	99 992	81 587	54 059	60 807	40 840	40 840

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>											
<b>02.02 Waterbeheren en vaarwegen</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>		
<b>1. Totaal geraamde kasuitgaven</b>	<b>655 962</b>		<b>808 787</b>		<b>753 000</b>		<b>846 111</b>		<b>839 863</b>		
<b>2. Waarvan apparaatuitgaven</b>	<b>328 932</b>		<b>408 736</b>		<b>378 281</b>		<b>419 178</b>		<b>424 018</b>		
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>327 030</b>		<b>400 051</b>		<b>374 720</b>		<b>426 933</b>		<b>415 845</b>		
Waarvan op 1 januari 2004:											
4. juridisch verplicht	56%	184 360	19%	77 440	14%	53 660	11%	47 766	9%	38 934	
5. complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	1%	4 782	19%	76 904	14%	50 778	13%	56 048	24%	99 047	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	42%	137 888	61%	245 707	72%	270 281	76%	323 119	67%	277 864	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%		
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>327 030</b>	<b>100%</b>	<b>400 051</b>	<b>100%</b>	<b>374 720</b>	<b>100%</b>	<b>426 933</b>	<b>100%</b>	<b>415 845</b>	

## 03 MEGAPROJECTEN

### 03.01 Westerscheldetunnel

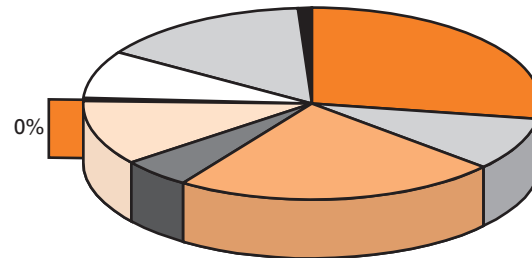
#### a. Relatie product en beleid

In dit productartikel worden de producten van de Westerscheldetunnel (WST) beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2004 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.

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Westerscheldetunnel in het totale Infrastructuurfonds 2004 weergegeven.

**Aandeel WST in totaal Infrastructuurfonds**



#### b. Het actuele programma

Op 14 maart 2003 is de Westerscheldetunnel voor het publiek opengesteld, conform de reeds eerder gedane aankondiging in de voortgangsrapportage.

Het project zal in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten worden geëvalueerd.

Op dit productartikel wordt het volgende ontvangen:

De dividendopbrengst worden met ingang van Voorjaarsnota 2003 niet meer verantwoord op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (artikel 22 XII) maar is overgeheveld naar het ministerie van Financiën.



*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)</b>						
<b>03.01 Westerscheldetunnel</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	58 211	37 751	4 625			
<b>Uitgaven</b>	232 934	42 444	4 625			
<b>Productuitgaven</b>	222 480	38 195	4 502			
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	10 454	4 249	123			
<b>Ontvangsten</b>	149					

De kosten in 2003 betreffen de laatste uitgaven ten behoeve van de realisatie van het project, met een klein na-ijl effect in 2004.

*d. Budgetflexibiliteit*

Niet van toepassing.

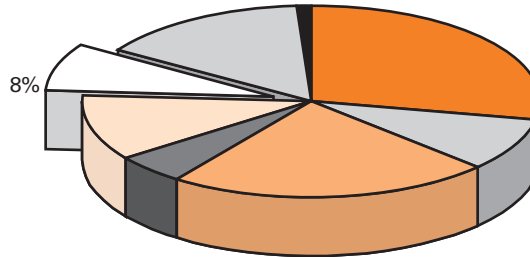
### 03.02 Betuweroute

#### a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten van de Betuweroute (BR) 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 Infrastructuurfonds 2004 weergegeven.

#### Aandeel BR in totaal Infrastructuurfonds



#### b. Het actuele programma (inclusief prestatiegegevens)

Het project Betuweroute behelst de aanleg van een 160 kilometer lange, tweesporige lijn die exclusief bestemd en ontwikkeld is voor goederenvervoer. De route wordt aangelegd tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich. De stroom containershuttles per spoor naar het Europese achterland groeit sterk. Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en zeehavens. De Betuweroute wordt aangelegd om aan de toenemende vraag naar goederenvervoer over spoor te voorzien.

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. Inmiddels is het hele tracé van de Betuweroute onherroepelijk.

De bouw van de Betuweroute vordert gestaag. De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk de havenspoorlijn en het A15 deel. In het gedeelte Havenspoorlijn, het bestaande stuk spoor tussen de Maasvlakte en de Waalhaven in het Rotterdamse Havengebied wordt het tracé dubbelsporig gemaakt en geëlektrificeerd, worden emplacementen uitgebreid en knelpunten opgeheven.

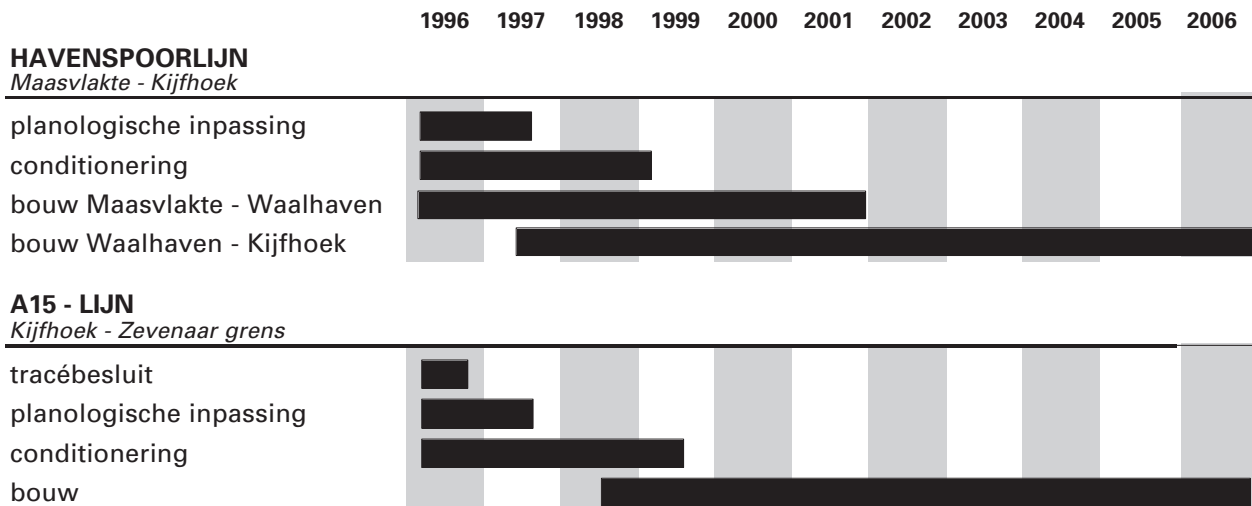
De verwachting is dat de havenspoorlijn medio 2004 in dienst kan worden genomen, zij het nog niet geëlektrificeerd en nog niet voorzien van een interim beveiligingssysteem. Het geëlektrificeerd en met een definitief beveiligingssysteem in dienst nemen is afhankelijk van het in dienst nemen van het A15 deel.

Voor driekwart van de totale lengte wordt de Betuweroute tegen de A15 aangelegd. Op deze wijze kan de goederenspoorlijn zo goed mogelijk in het bestaande landschap worden ingepast en worden dorpen en steden zoveel mogelijk ontzien.

De verwachte indienststeldatum van het A15-deel is december 2006.

Middels voortgangsrapportages die halfjaarlijks in het kader van de procedureregeling Grote Projecten wordt opgesteld wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de risico's in kwalitatieve zin en de beheersmaatregelen.

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



Op dit artikel wordt 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 thans uitgegaan van een bedrag van € 169 miljoen.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>							
<b>03.02 Betuweroute</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>898 970</b>	<b>231 869</b>	<b>0</b>	<b>99 107</b>	<b>168 675</b>	<b>48 075</b>	<b>6 221</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>764 218</b>	<b>565 580</b>	<b>413 970</b>	<b>536 731</b>	<b>257 696</b>	<b>140 099</b>	<b>6 221</b>
<b>03.02 Produktuitgaven</b>	<b>761 491</b>	<b>559 000</b>	<b>407 512</b>	<b>533 605</b>	<b>254 016</b>	<b>140 099</b>	<b>6 221</b>
– 03.02.00	761 491	559 000	407 512	533 605	254 016	140 099	6 221
<b>03.02 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>2 727</b>	<b>6 580</b>	<b>6 458</b>	<b>3 126</b>	<b>3 680</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
– 03.02.02	2 727	6 580	6 458	3 126	3 680	–	–
<b>03.02 Ontvangsten</b>	<b>12 000</b>	<b>36 982</b>	<b>22 807</b>	<b>26 076</b>	<b>2 269</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
– ontvangsten Betuweroute	12 000	36 982	22 807	26 076	2 269	–	–

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

- Reguliere SVV middelen (€ 916 miljoen);
- Bijdrage uit het FES (€ 2 768 miljoen);
- Bijdrage bodemsanering vanuit FES(€ 36 miljoen);
- Bijdrage private financiering (€ 826 miljoen) voorgefinancierd uit FES;
- Bijdrage van de Europese Unie (€ 169 miljoen);
- Bijdrage Gelderland (€ 8 miljoen);
- Bijdrage VROM (€ 14 miljoen) ten behoeve van geluidsmaatregelen Calandbrug;
- Bijdrage Prorail (€ 97 miljoen).

Tot en met 2002 is door de EU € 101 miljoen 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

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>03.02 Betuweroute</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		413 970		536 731		257 696		140 099		6 221
2. Waarvan apparaatsuitgaven		6 458		3 126		3 680		0		0
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>407 512</b>		<b>533 605</b>		<b>254 016</b>		<b>140 099</b>		<b>6 221</b>
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	100%	407 512	100%	533 605	100%	254 016	100%	140 099	100%	6 221
5. complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%	
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%		0%	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%		0%	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>407 512</b>	<b>100%</b>	<b>533 605</b>	<b>100%</b>	<b>254 016</b>	<b>100%</b>	<b>140 099</b>	<b>100%</b>	<b>6 221</b>

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

### 03.03 Hogesnelheidslijn

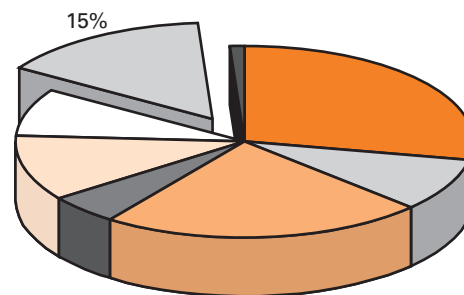
#### a. Relatie product en beleid

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 2004 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel is primair gerelateerd aan beleidsartikel 06 Versterken netwerk personenvervoer. Voor de aanpassingen (verbreding) van de rijkswegen die op dit productartikel worden verantwoord, geldt tevens een relatie met het beleidsartikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer.

In het volgende figuur wordt het aandeel van de Hogesnelheidslijnen in het totale Infrastructuurfonds 2004 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

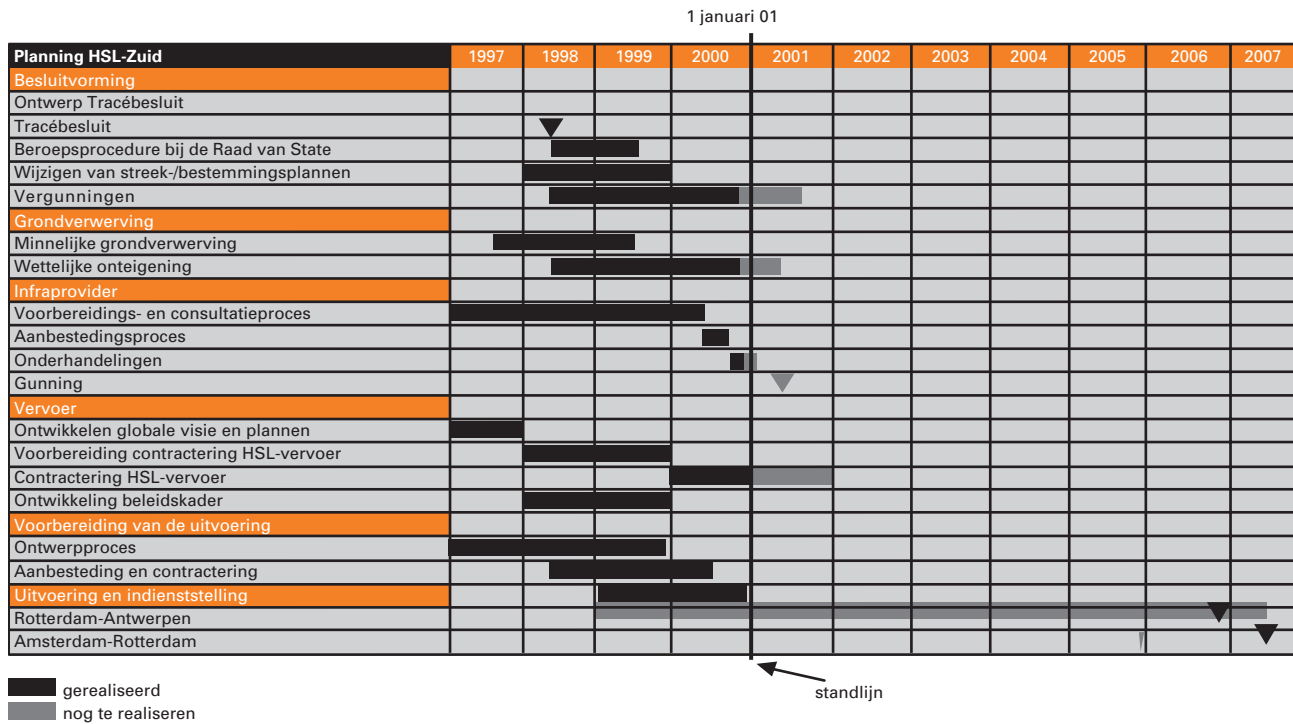
Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit genomen door de ministers van VenW en VROM. In december 1999 is het boortunnelcontract gegund, in juli 2000 zijn de 5 contracten voor de civiele onderbouw gegund, en begin 2001 ook het contract railaansluitingen. 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. Eind 2001 zijn de contracten met de Infraprovider en de Vervoerder getekend.

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.

Vanaf begin 2002 wordt de risico-analyse per kwartaal zeer secuur geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst.

De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de twaalfde 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 € 24,96 miljoen). 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. De gelijktijdige realisatie van deze aansluiting is door de Minister toegezegd aan de gemeente Breda.

#### **03.03.04 Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen**

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



### **03.03.05 Snelle treinverbindingen**

In navolging op het kabinetsbesluit van eind december 2001 wordt een planstudie uitgevoerd voor een snelle verbinding met het Noorden. Deze planstudie wordt uitgevoerd volgens een geïntegreerde Tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure en in nauwe samenwerking tussen rijk en regionale overheden. De samenwerking wordt vormgegeven in een publiek-publieke samenwerkingsovereenkomst. In 2002 hebben onderhandelingen geleid tot een conceptsamwerkingsovereenkomst waar alle regionale partijen mee hebben ingestemd. De besluitvorming van het rijk over de overeenkomst is doorgeschoven naar het nieuwe kabinet en zal naar verwachting in 2003 plaatsvinden.

Na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst zal de Gezamenlijke Projectorganisatie van start gaan met de geïntegreerde procedure (opstellen Programma van Eisen, doorlopen van de planologische procedure en het uitvoeren van de aanbestedingsprocedure). De voorbereidende werkzaamheden hiervoor hebben voor een groot deel tijdens het kwartiermaken in 2002 plaatsgevonden.

Daarnaast vindt, voortkomend uit het kabinetsbesluit over de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, 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.

In het VenW-programma Deltametropool vindt een uitwerking plaats van de mogelijkheden het verkeer- en vervoersysteem in de Randstad voor de lange termijn verder te ontwikkelen.

#### **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.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>							
<b>03.03 Hogesnelheidslijn</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Verplichtingen</b>	<b>500 879</b>	<b>612 848</b>	<b>289 819</b>	<b>207 621</b>	<b>102 955</b>	<b>149 940</b>	<b>211 372</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 188 596</b>	<b>1 222 695</b>	<b>792 167</b>	<b>493 822</b>	<b>109 884</b>	<b>149 940</b>	<b>211 372</b>
<b>03.03 Productuitgaven</b>	<b>1 130 379</b>	<b>1 168 968</b>	<b>745 906</b>	<b>453 931</b>	<b>94 324</b>	<b>149 940</b>	<b>211 372</b>
– 03.03.01 HSL-zuid	902 737	942 500	578 498	376 337	73 756	142 392	204 593
– 03.03.02 HSL-oost	57	1 430	3 000	5 000	10 000	5 000	4 851
– 03.03.03 HSL-zuid railwegen	18 800	21 745	32 627	18 584	4 934	15	15
– 03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	203 801	196 729	131 781	54 010	5 634	2 533	1 913
– 03.03.05 Snelle treinverbindingen	4 984	6 564					
<b>03.03 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>58 217</b>	<b>53 727</b>	<b>46 261</b>	<b>39 891</b>	<b>15 560</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
– 03.03.01 HSL-zuid	49 500	42 506	34 262	27 043	6 173		
– 03.03.02 HSL-oost	17						
– 03.03.03 HSL-zuid railwegen	700	678	832	1 186	1 031		
– 03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	8 000	10 543	11 167	11 662	8 356		
– 03.03.05 Snelle treinverbindingen							
<b>03.03 Ontvangsten</b>	<b>25 947</b>	<b>15 580</b>	<b>16 910</b>	<b>21 449</b>	<b>21 988</b>	<b>65 000</b>	<b>87 000</b>
– ontvangsten Hogesnelheidslijn	25 947	15 580	16 910	21 449	21 988	65 000	87 000

### Hogesnelheidslijn-Zuid

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (€ 2 337 miljoen)
- een bijdrage uit het FES (€ 1 679 miljoen)
- de bijdrage uit private financiering (€ 940 miljoen)
- de bijdragen van de Europese Unie (€ 177 miljoen)

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>03.03 Hogesnelheidslijn</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		792 167		493 822		109 884		149 940		211 372
2. Waarvan apparaatsuitgaven		46 261		39 891		15 560		0		0
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>745 906</b>		<b>453 931</b>		<b>94 324</b>		<b>149 940</b>		<b>211 372</b>
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	100%	745 906	100%	453 931	100%	94 324	100%	149 940	100%	211 372
5. complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%	
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%		0%	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%		0%	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>745 906</b>	<b>100%</b>	<b>453 931</b>	<b>100%</b>	<b>94 324</b>	<b>100%</b>	<b>149 940</b>	<b>100%</b>	<b>211 372</b>

Alle grote bouwcontracten van de HSL-Zuid zijn gegund.

### 03.04 Deltaplan Grote Rivieren

a. Relatie producten met beleid

b. Het actuele programma

c. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
03.04 DGR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>15 929</b>	<b>23 121</b>	-	-	-	-	-
<b>Uitgaven</b>	<b>34 553</b>	<b>41 415</b>	-	-	-	-	-
<b>03.04 Productuitgaven</b>	<b>31 353</b>	<b>35 176</b>	-	-	-	-	-
- 03.04.00	31 353	35 176					
<b>03.04 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>3 200</b>	<b>6 239</b>	-	-	-	-	-
- 03.04.00	3 200	6 239					
<b>Ontvangsten</b>	<b>14 173</b>	-	-	-	-	-	-
- ontvangsten DGR	14 173						

### 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 2002 is 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 zijn 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	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	11 561	6 415					
Uitgaven	13 361	6 415					
Programma-uitgaven	13 361	6 415					
Apparaatsuitgaven							
Ontvangsten	354						

#### d. Budgetflexibiliteit

Vanaf 2004 zijn voor dit project geen middelen meer gereserveerd.

### 03.06 Zuiderzeelijn

#### a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten van het project Zuiderzeelijn verantwoord. Het productartikel Zuiderzeelijn is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in beleidsartikel 06 van de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat (HXII).

#### b. Het actuele programma

In navolging op het kabinetsbesluit van eind december 2001 wordt een planstudie uitgevoerd voor een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden. Deze planstudie wordt uitgevoerd volgens een geïntegreerde Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure en in nauwe samenwerking tussen rijk en regionale overheden. De samenwerking wordt vormgegeven in een publiek-publieke samenwerkingsovereenkomst. In 2002 hebben onderhandelingen geleid tot een conceptsamwerkingsovereenkomst waar alle regionale partijen mee hebben ingestemd. De besluitvorming van het rijk over de overeenkomst zal naar verwachting eind 2003 plaatsvinden. Na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst zal de geïntegreerde procedure worden doorlopen (planologische procedure en aanbestedingsprocedure). De voorbereidende werkzaamheden hiervoor hebben voor een groot deel tijdens het kwartiermaken in 2002 en 2003 plaatsgevonden. De voorbereidingskosten zijn verantwoord op artikel IF 03.03.05, de kosten van de aanleg worden verantwoord op dit artikel. Het rijk heeft voor de realisatie van een snelle verbinding met het Noorden € 2,73 mrd (prijspeil 2002, netto contante waarde 2010) gereserveerd, zie MIT-tabel IF 03.03 HSL.

Om de geïntegreerde procedure te kunnen doorlopen is budget nodig in de periode 2004–2008. Hiervoor dient, na zekerheid over doorgang van het project, een kasschuif te worden gerealiseerd.

#### c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03.06 Zuiderzeelijn	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>							<b>26 000</b>
<b>Uitgaven</b>							<b>26 000</b>
<b>Programma-uitgaven</b>							<b>26 000</b>
<b>Apparaatsuitgaven</b>							
<b>Ontvangsten</b>							

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>					
<b>03.06 Zuiderzeelijn</b>	2004	2005	2006	2007	2008
1. Totaal geraamde kasuitgaven					26 000
2. Waarvan apparaatsuitgaven					
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>					<b>26 000</b>
waarvan op 1 januari 2004					
4. juridisch verplicht				0%	0
5. complementair noodzakelijk				0%	0
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)				100%	26 000
7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)				0%	0
8. beleidsmatig nog niet ingevuld				0%	0
<b>9. Totaal (=3)</b>				<b>100%</b>	<b>26 000</b>

## 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	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen		mem	men	mem	mem	
Uitgaven		mem	mem	mem	mem	
Productuitgaven	73 153	mem	mem	mem	mem	

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.



## 04.02 Bodemsanering

### *a. Relatie producten en beleid*

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

### *b. Het actuele programma*

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor bodemsanering bij aanleg van projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994) en de ontsluiting van VINEX-locaties. Voor de uitvoering hiervan is vanuit het FES aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van € 68 miljoen voor de periode tot en met 2004 beschikbaar gesteld. Dit budget is verminderd met € 28,7 miljoen als gevolg van een onttrekking ten behoeve van de kosten bodemsanering Betuweroute. Het resterende budget zal worden ingezet om het programma af te bouwen. De kosten van bodemsanering zullen na uitputting van het budget op dit artikel ten laste van de aanleg projecten moeten worden gebracht.

### *c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.02 Bodemsanering	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	1 520	5 550	399				
Uitgaven	1 147	7 717	2 937				
Productuitgaven	1 147	7 717	2 937				

d. Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit (x € 1000)</b>					
<b>04.02 Bodemsanering</b>	2004	2005	2006	2007	2008
1. Totaal geraamde kasuitgaven	2 937				
2. Waarvan apparaatsuitgaven					
<b>3. Dus programmauitgaven</b>	<b>2 937</b>				
waarvan op 1 januari 2004:					
4. juridisch verplicht	100%	2 937			
5. complementair noodzakelijk					
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)					
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)					
8. beleidsmatig (nog niet ingevuld)					
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>2 937</b>			

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

### **04.03. Intermodaal vervoer**

#### *a. Relatie producten en beleid*

In dit productartikel worden de producten van Intermodaal Vervoer beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het productartikel heeft betrekking op beleidsartikel 02, Versterking 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*

##### *Verkenningen/planstudieprogramma*

#### **Intermodal Freightport Schiphol (IFS)**

Met IFS wordt ingezet op een aantal internationale railverbindingen (voor tijdkritische goederen) van Schiphol naar Europese luchthavens als Frankfurt, Parijs, Berlijn en Milaan. Naar verwachting wordt in 2004 een pilot uitgevoerd. De pilot zal gedurende een jaar op een lijnverbinding tussen Schiphol en Frankfurt met snelle goederentreinen worden uitgevoerd. Deze pilot wordt gehouden in het kader van de EU-studie (Co-Act) en heeft als doel ervaringen op te doen naar vraag en aanbod. De financiering hiervan loopt via de subsidieregeling Connekt bij S&C in hoofdstuk XII. Voor de overslag van luchtvracht en bloemen wordt gestudeerd op een overslagterminal op of nabij Schiphol. De uitkomsten worden in 2004 verwacht.

Uit eerdere studies naar een ondergronds logistiek systeem op de luchthaven Schiphol bleek dat een voorwaarde voor een internationale lijndienst is gesteld, namelijk de ontwikkeling van goedkope overslagtechnieken en het minimaliseren van voor- en natransport.

#### **RSC Maasvlakte**

Het RSC Maasvlakte is aangelegd om de totale overslagcapaciteit voor het spoor op de Maasvlakte (ECT en RSC Maasvlakte) uit te breiden. De aanleg van de 1e fase is afgerond (eerste spoorbundel, stack- en overslagvoorzieningen). Een verkenning voor de 2e fase loopt. De aanvang van de realisatie van deze 2e 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 wordt modal shift gestimuleerd. Met behulp van deze subsidies kunnen nieuwe openbare overslagterminals worden gerealiseerd en de capaciteit van bestaande overslagterminals worden vergroot. De SOIT is tussentijds geëvalueerd en de Minister heeft

besloten de regeling niet in huidige vorm te verlengen. Zie hiervoor artikel 2, functioneren knooppunten, uit hoofdstuk XII.

De looptijd van de Subsidieregeling Openbare Inland terminals is per 1 januari 2004 verstreken. Nieuwe aanvragen kunnen derhalve niet meer worden ingediend. De afwikkeling van de reeds ingediende aanvragen vindt in 2004 plaats en zal afhankelijk van de planning en uitvoering van de gehonoreerde projecten naar verwachting doorlopen naar 2006.

#### **Prestatiegegevens**

Voor de kengetallen van de intermodale terminals wordt verwezen naar artikel 2, functioneren knooppunten, uit hoofdstuk XII.

#### *c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering.*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (X € 1000)</b>							
<b>04.03 Intermodaal vervoer</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	23	2 735	6 771	6 277			
<b>Uitgaven</b>	2 458	3 865	6 770	7 066	1 005		
<b>Productuitgaven</b>	2 458	3 865	6 770	7 066	1 005		

#### *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.

<b>Bugetflexibiliteit (x € 1000)</b>										
<b>04.03 Intermodaal vervoer</b>		<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	6 770		7 066		1 005		–		–
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	–		–		–		–		–
<b>3.</b>	<b>Dus programma-uitgaven</b>	<b>6 770</b>		<b>7 066</b>		<b>1 005</b>		<b>–</b>		<b>–</b>
waarvan op 1 januari 2004										
4.	juridisch Verplicht	20%	1 338	6%	454	0%	–	0%	–	0%
5.	complementair Noodzakelijk	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–	0%
6.	bestuurlijk gebonden (niet juridisch)	13%	907	13%	908	45%	454	0%	–	0%
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	30%	2 000	13%	910	55%	551	0%	–	0%
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	37%	2 525	68%	4 794	0%	–	0%	–	0%
<b>9.</b>	<b>Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>6 770</b>	<b>100%</b>	<b>7 066</b>	<b>100%</b>	<b>1 005</b>	<b>0%</b>	<b>–</b>	<b>0%</b>

#### **Juridisch verplicht**

Ten behoeve van de subsidieregeling SOIT zijn drie projecten nog in uitvoering en dus verplicht.

#### **Bestuurlijke gebonden en beleidsmatig gereserveerd**

Dit betreft het restant van de SOIT regeling.

#### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Hieronder vallen planstudies, zoals de 2e fase RSC Maasvlakte.

## 04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

### a. Relatie producten en beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel 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	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen						
Uitgaven						
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten	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 miljoen. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling leiden.

Overzicht risico-ontwikkeling (x € 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Garantieplafond	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689
Uitstaand risico 1/1	3 630	3 267	2 904	2 541	2 178	1 815	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 miljoen 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 2003 bedraagt € 0,7 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

Overzicht risico-ontwikkeling (x € 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Garantieplafond	7 736	7 736	7 736	7 736		
Uitstaand risico 1/1	1 961	1 343	705	38		
Vervallen/te vervallen	618	638	667	38		
Uitstaand risico 31/12	1 342	705	38			

#### 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 aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden.

Als gevolg van de financiering van een deel van de uitbreidingsinvesteringen en het uitvoeren van programma's (bijvoorbeeld 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 met het Rijk								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Garantieplafond	1 361	1 233	901	852	823	794	789	662
Uitstaand risico 1/1	1 699	1 361	1 233	901	852	823	794	789
Vervallen/te vervallen	338	650	332	49	29	29	5	127
Verleend/te verlenen	–	522	–	–	–	–	–	–
Uitstaand risico 31/12	1 361	1 233	901	852	823	794	789	662



*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)</b>						
<b>04.05 Garanties infrastructuur</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>	<b>mem</b>
<b>Productuitgaven</b>						
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>						
<b>Ontvangsten</b>						

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 worden 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 en de regio's Rotterdam, Haaglanden en 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 en de regio's Rotterdam en Haaglanden) plaatsgevonden. Dit nadat zij – conform de BOR-afspraken – zelf eerst hun inleg hadden gedaan. In 2001 is het resterende bedrag van € 284 mln. aan de vier BOR-regio's overgemaakt nadat zij wederom hun inleg hadden gedaan. De voeding van de vier BOR-fondsen is daarmee compleet.

In de begroting 2001 is tevens een bedrag – gelijk aan de toenmalig geraamde opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegenet – in de periode 2002–2010 opgenomen, de zogenaamde terugsluisopbrengsten. Omdat de proef met het spitstarief niet is doorgegaan, is in dit kader € 81,6 mln. gereserveerd om de BOR-regio's Noordelijke Randstad, Rotterdam en Haaglanden financieel te compenseren. In het Strategisch Akkoord van juli 2002 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.

Als gevolg van het amendement Dijsselbloem is in 2001 in totaal € 136 mln. gereserveerd (verdeeld over de jaren 2002 en 2003) voor nog op te richten regionale mobiliteitsfondsen in de zuidelijke en oostelijke provincies en kaderwetgebieden. In totaal zullen dus 8 fondsen worden opgericht, waarbij per provincie of kaderwetgebied in totaal € 17 mln. door het rijk wordt gestort. In 2002 heeft een eerste storting van in totaal € 37,9 mln. aan een viertal mobiliteitsfondsen (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de provincies Zeeland, Overijssel en Noord-Brabant) plaatsgevonden. Ook hier geldt dat de regio's eerst zelf hun storting hebben verricht. De storting van het resterende gereserveerde bedrag voor deze vier regio's (in totaal € 30,1 mln.) zal – indien de regio's voldoen aan de voorwaarden – plaatsvinden in 2003. Voor de overige vier regio's geldt dat zij in 2003 een verzoek tot storting van € 17 mln. kunnen doen.

*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)</b>							
<b>04.07 Regio mob. fondsen</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Verplichtingen</b>	<b>37 872</b>	<b>104 155</b>	<b>2 207</b>	<b>46 364</b>	<b>44 695</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>37 872</b>	<b>104 155</b>	<b>2 207</b>	<b>46 364</b>	<b>44 695</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Productuitgaven</b>	<b>37 872</b>	<b>104 155</b>	<b>2 207</b>	<b>46 364</b>	<b>44 695</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
04.07.01 Rijksbijdrage	37 872	104 155	2 207	4 503	2 834	0	0
04.07.02 Terugsluis opbrengsten	0	0	0	41 861	41 861	0	0
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>							
<b>Ontvangsten</b>							

*d. Budgetflexibiliteit*

De middelen zijn verplicht uit hoofde van de afspraken in het kader van BOR, 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 lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in het hoofdstuk 6 Netwerk Personenvervoer van begroting 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. Railinfrabeheer kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen van derden.

##### *c. De budgettaire gevolgen van beleid*

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.08 Railinfrabeheer	2002	2003	2004	2005	2006	2008	2008
Verplichtingen	680 736	23 899	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Uitgaven	346 925	23 897	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Productuitgaven	346 925	23 897	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Ontvangsten	346 925	23 898	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 2004 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 t.l.v. VenW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ontvangsten	3 789 756	3 544 125	3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528

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	2008
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 € 1000)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Betuweroute	543 760	350 614	197 503			
HSL-Zuid	615 552	370 319	350 659	58 520		
Investeringsimpuls		162 975				
Impuls f 1,9 mld	132 888	150 629	90 595	31 492	4 764	
12 mld impuls	158 406	- 510 656	- 149 359	509 682	1 095 312	974 542
Hubertustunnel	4 815					
Bor	753 033	735 365	640 039	444 761	316 825	237 178
FES-bruggetje	283 287	187 729	150 694	185 607	260 891	289 563
Voorfinanciering GIS	55 000	80 000				- 32 000
Mobiliteit		84 000	162 000	246 000	246 000	246 000
<b>Totaal</b>	<b>2 546 740</b>	<b>1 610 975</b>	<b>1 442 132</b>	<b>1 476 061</b>	<b>1 923 793</b>	<b>1 710 283</b>

### 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	2008
<b>Ontvangsten</b>	<b>2 276 276</b>	<b>2 546 740</b>	<b>1 610 975</b>	<b>1 442 132</b>	<b>1 476 061</b>	<b>1 923 793</b>	<b>1 710 283</b>

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.



### 3. VERDIEPINGSBIJLAGEN

#### 3.1 MUTATIES

##### 01 Droge infrastructuur

##### 01.01 Rijkswegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.01 Rijkswegen	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			1 250 849	1 667 374	1 526 787	1 893 284	2 132 010	2 140 656
Amendementen/NvW			- 19 000		8 000		5 000	25 000
1e suppl. wet 2003			- 29 204	10 544	9 164	7 891	2 920	17 920
Nieuwe mutaties			217 443	13 899	- 55 567	534 982	648 900	499 700
Stand ontwerp-begroting 2004	3 628 441	1 713 511	1 420 088	1 691 817	1 488 384	2 436 157	2 788 330	2 683 276

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.01 Rijkswegen		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			1 739 993	1 694 537	1 791 963	1 992 047	2 196 810	2 140 656
Amendementen/NvW			- 19 000		8 000		5 000	25 000
1e suppl. wet 2003			- 49 238	10 054	8 921	7 891	2 830	17 920
Nieuwe mutaties			- 7 499	3 933	- 55 567	534 928	648 400	499 700
Stand ontwerp-begroting 2004	1 524 890	1 664 256	1 708 524	1 753 317	2 534 920	2 853 040	2 683 276	

<b>Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)</b>						
Uitgaven	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1 Loon- en prijscompensatie	19 268	79 715	52 017	57 820	63 749	63 749
2 Bijdrage generale problematiek V&W	- 4 584	- 4 125	- 3 055	- 2 370	- 2 024	- 2 024
3 Efficiency- en volume korting Hoofdlijnen Akkoord		- 3 355	- 6 709	- 10 065	- 16 303	- 16 303
4 Aanpak leefomgeving		12 000	36 000	29 000	59 000	54 000
5 Kwartje van Kok		64 000	83 000	224 000	375 000	312 000
6 Mobiliteitsenveloppe					110 000	110 000
7 Herprioritering	10 000	- 67 902	- 80 313	- 100 430	- 174 929	- 47 629
8 Amendement 23 (Motie Alblas)		- 11 000	- 11 000	- 11 000		
9 Kasschuif	- 5 000	- 10 000	- 35 000	35 000	10 000	5 000
10 Smedinghuis	- 30 000	- 40 000	- 15 000			
11 Bijdrage Produktuitgaven ZSM		20 000	140 000	260 000	38 250	38 250
12 Rotterdam CS uit A13/16			- 15 000	- 20 000	- 25 000	- 20 000
13 Den Haag CS			- 10 000	- 15 000	- 25 000	- 15 000
14 Overheveling naar HXII Anticiperend Onderzoek			- 1 307	- 1 343	- 1 343	- 1 343
15 Desaldering uitgaven/ontvangsten	2 817		6 800	970		
16 Taakstelling ministerraadbesluit 22 augustus		- 35 400	- 106 000	88 400	147 000	19 000
17 Kasschuif rijksbrede budgettaire problematiek			- 90 000		90 000	
<b>Totaal</b>	<b>- 7 499</b>	<b>39 333</b>	<b>140 433</b>	<b>534 982</b>	<b>558 400</b>	<b>499 700</b>

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Bijdrage aan de Centrale problematiek VenW.
- ad 3. Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volume-korting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4. Van de intensivering kwaliteit leefomgeving is tot en met 2010 in totaal € 330 mln. beschikbaar gesteld. Hiervan wordt € 40 mln. besteed aan geluidsmaatregelen voor het spoorprogramma. De overige € 290 mln. is toegevoegd (t/m 2010) aan het wegen-programma. Binnen dit bedrag is een substantieel deel gereserveerd voor innovatieve kosteneffectieve maatregelen.
- ad 5. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok» ten behoeve van onderhoud wegen, ZSM-II en enveloppe wegen.
- ad 6. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de mobiliteits-enveloppe, Strategisch Akkoord 2002.
- ad 7. Deze mutatie betreft het deel Rijkswegen van de herprioritering en van de taakstelling «diverse uitgaven VenW», naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 8. Deze mutatie betreft de invulling motie Alblas.
- ad 9. Kasschuif als gevolg van actualisatie projectplanning.
- ad 10. Bijdrage aan herstelkosten brand Smedinghuis.

- ad 11. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de mobiliteits-enveloppe, Strategisch Akkoord.
- ad 12/13. De middelen worden besteed conform het bestuurlijk overleg over Rotterdam CS en Den Haag CS.
- ad 14. Bijdrage aan de begroting van VenW (XII) ten behoeve van de twee GTI's op artikel 22 (XII).
- ad 15. Dit betreft een saldering van uitgaven en ontvangsten. Het gaat om het laatste deel van de bijdrage van Schiphol in de bouw van het zgn. taxibaanviaduct, regiobijdrage RW2 Holendrecht-Oudenrijn (CAU) en ontvangsten betreffende RW 15 Oost (reconstructie aansluitingen).
- ad 16. Betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van de besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.
- ad 17. Deze mutatie betreft een kasschuif in verband met rijksbrede budgettaire problematiek.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>01.01 Rijkswegen</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		65 948	65 248	22 966	41 571	25 689	86 126
1e suppl. wet 2003		14 448	1 874	2 541	2 741	3 100	3 100
Nieuwe mutaties		2 817		6 800	970		
Stand ontwerp-begroting 2003	119 184	83 213	67 122	32 307	45 282	28 789	89 226

De nieuwe mutatie betreft een saldering van uitgaven en ontvangsten. Het gaat om het laatste deel van de bijdrage van Schiphol in de bouw van het zgn. taxibaanviaduct, regiobijdrage RW2 Holendrecht–Oudenrijn (CAU) en ontvangsten betreffende RW 15 Oost (reconstructie aansluitingen).

## 01.02 Railwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01.02 Railwegen	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003			2 033 700	765 134	919 095	999 215	1 593 310	1 595 461
Nota van Wijziging			- 1 415	6 000	13 000	30 000	25 000	30 000
1e Suppl. wet 2003			97 027	225	225	225	225	225
Nieuwe mutaties			- 39 739	2 092 706	666 488	1 154 915	- 603 774	- 645 402
Stand ontwerpbegroting 2004	2 253 044	688 412	2 089 573	<b>2 864 065</b>	1 598 808	2 184 355	1 014 761	980 284

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01.02 Railwegen		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003			1 166 090	1 172 121	1 331 061	1 499 162	1 593 310	1 595 329
Nota van Wijziging			- 1 415	6 000	13 000	30 000	25 000	30 000
1e Suppl. wet 2003			18 634	225	225	225	225	225
Nieuwe mutaties			60 134	241 900	208 646	278 151	129 256	51 982
Stand ontwerpbegroting 2004	1 181 667	1 243 443	<b>1 420 246</b>	1 552 932	1 807 538	1 747 791	1 677 311	

<b>Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)</b>						
<b>Uitgaven</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
1. Loon- en prijsbijstelling 2003	19 477	47 304	38 084	42 952	45 709	41 709
2. Gebruiksvergoeding naar VenW XII	- 3 302	- 1 776	- 1 504	- 1 504	- 1 504	- 1 504
3. Onderhoud randstadrail					- 5 684	- 5 684
4. Railned	- 6 492					
5. Hart van Dieren		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000
6. Enveloppe mobiliteit SA 2002		100 000	100 000	100 000	151 750	151 750
7. Regionet				- 13 400	- 13 400	
8. Rotterdam CS/Den Haag CS			25 000	35 000	50 000	35 000
9. Actualisatie risicoreservering	49 000	246 000	52 000	- 20 000	- 55 000	- 115 000
10. Reservering verder herstel spoor				123 000	140 000	138 000
11. Hoofdlijnenakkoord Taakstelling gebruiksvergoeding				- 30 000	- 60 000	- 60 000
12. Overgangsproblemtiek	570	570	228	171		
13. Herprioritering Spoor		- 83 000	- 64 000	- 101 000	- 164 000	- 166 000
14. Kwaliteit leefomgeving			2 000	9 000	4 000	9 000
15. Herprioritering tbv verder herstel spoor			- 1 000	- 40 000	- 124 000	- 154 000
16. Overboeking naar 03.03 Hogesnelheidslijn	- 92 000	- 82 000				
17. Hoofdlijnenakkoord Efficiencykorting ZBO			- 4 200	- 4 200	- 4 200	- 4 200
18. Hoofdlijnenakkoord Kwartje Kok onderhoud Spoor		113 000	125 000	160 000	180 000	150 000
19. Actualisatie Intermodaal IF 04.03	3 571	- 451	- 2 115	- 1 005		
20. Hoofdlijnenakkoord personele taakstelling		- 7	- 14	- 21	- 33	- 33
21. Hoofdlijnenakkoord maatregelen fiets						20 000
22. Terugbetaling lening aan wegenprogramma						- 15 000
23. Besluitvorming MR 22/8		- 136 000	- 71 000	57 600	- 3 000	30 000
24. Kasschuif tbv IF	89 310	- 78 140	16 167	- 32 442	- 5 382	3 944
<b>Totaal</b>	<b>60 134</b>	<b>241 900</b>	<b>208 646</b>	<b>278 151</b>	<b>129 256</b>	<b>51 982</b>

- ad 1 Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2 Dit betreft een aanvullende compensatie voor de contractsector. De contractsector wordt conform afspraak aanvullend gecompenseerd indien de tarieven van gebruiksvergoeding c.q. geprognostiseerde treinvolumina afwijken van hetgeen in de begrotingsvoorbereiding 2003 reeds aan de contractsector beschikbaar is gesteld. Het betreft een overheveling vanuit IF 01.02.04.
- ad 3 Dit betreft een technische overboeking in verband met de overdracht van het beheer (onderhoud) van het project Randstadrail van Prorail (RIB) aan de regionale overheden. Budget wordt overgeheveld van IF 01.02.04 naar 07.01.01.
- ad 4 Dit betreft de overboeking van artikel IF 01.02.02 in verband met de voor het contract Railned benodigde middelen. Railned (onderdeel van Prorail) is verantwoordelijk voor de capaciteitstoeiwijzing op het spoor.
- ad 5 Deze mutatie betreft de doorwerking van het amendement Hart van Dieren.
- ad 6 Deze mutatie betreft de uitkering van de enveloppe mobiliteit uit het Strategisch Akkoord 2002.

- ad 7 Deze mutatie betreft een overheveling vanuit het budget van Regionet naar project NZ-lijn (IF 01.03) voor de onderdoorgang van de Amsterdam Centraal Station.
- ad 8 Deze mutatie betreft een overheveling vanuit IF 01.01. In de bestuurlijke overleggen is afgesproken dat vanuit dit artikel compensatie wordt geleverd ten behoeve van de NSP-onderdelen Rotterdam CS en (OV-terminal) Den Haag CS.
- ad 9 Deze mutatie betreft de actualisatie van het kasritme van de risicoreservering spoorprogramma's, gefinancierd uit de herprioritering Infrastructuurfonds.
- ad 10 Deze mutatie betreft de reservering voor «Verder herstelplan spoor».
- ad 11 Deze mutatie betreft de in het Hoofdlijnenakkoord opgenomen taakstelling verhoging van de gebruiksvergoeding.
- ad 12 Deze mutatie betreft de personele inzet voor het benuttingsplan spoor, project NSP en beheersconcessie.
- ad 13 Deze mutatie is het gevolg van de herprioritering binnen de programmering van het Infrastructuurfonds.
- ad 14 Van de intensivering kwaliteit leefomgeving ad € 330 miljoen, is € 40 miljoen beschikbaar voor geluidsmaatregelen voor het spoorprogramma (€ 3 miljoen in 2009 en € 13 miljoen in 2010).
- ad 15 Deze mutatie is de door herprioritering binnen het spoor-programmering vrijgemaakte middelen ten behoeve van de reservering «Verder herstelplan spoor».
- ad 16 Dit betreft een overboeking naar artikel 03.03 ten behoeve van de risicoreservering voor de Hogesnelheidslijn.
- ad 17 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 18 Deze mutatie betreft de ophoging van het onderhoudsbudget als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok».
- ad 19 Deze mutatie betreft een kasschuif met IF 04.03 als gevolg van de actualisatie van het Intermodaal-programma.
- ad 20 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 21 Deze mutatie betreft de uit het Hoofdlijnenakkoord voortvloeiende programma «maatregelen fiets».
- ad 22 Deze mutatie betreft de terugbetaling van een lening aan het wegenprogramma (IF 01.01).
- ad 23 Betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.

ad 24 Deze mutatie vloeit voort uit de actualisatie van IF-programmering, welke gefinancierd is door herprioritering

Infrastructuurfonds (inclusief de kasschuif voor de regeling De Boer).

<b>Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)</b>						
Verplichtingen	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loon- en prijsbijstelling 2003	37 625	47 529	38 256	45 178	43 388	43 388
2. Gebruiksvergoeding naar XII	- 3 302	- 1 776	- 1 504	- 1 504	- 1 504	- 1 504
3. Onderhoud randstadrail					- 5 684	- 5 684
4. Railned	- 6 492					
5. Hart van Dieren		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000
6. Enveloppe mobiliteit SA 2002	100 000	100 000	100 000	50 000	151 750	101 750
7. Regionet				- 13 400	- 13 400	
8. Rotterdam CS/ Den Haag CS			25 000	35 000	50 000	35 000
9. Actualisatie risicoreservering	49 000	246 000	52 000	- 20 000	- 55 000	- 115 000
10. Reservering verder herstel spoor				734 000		
11. Hoofdlijnen Akkoord Taakstelling gebruiksvergoeding			- 30 000	- 60 000	- 60 000	- 60 000
12. Overgangsproblemtiek	570	570	228	171		
13. Herprioritering Spoor		- 83 000	- 64 000	- 101 000	- 164 000	- 166 000
14. Kwaliteit leefomgeving			15 000			25 000
15. Herprioritering tbv verder herstel spoor			- 1 000	- 40 000	- 124 000	- 154 000
16. Overboeking naar 03.03 Hogesnelheidslijn	- 174 000					
17. Hoofdlijnenakkoord Efficiencykorting ZBO		- 4 200	- 4 200	- 4 200	- 4 200	- 4 200
18. Hoofdlijnenakkoord Kwartje Kok onderhoud spoor	113 000	125 000	160 000	180 000	150 000	70 000
19. Actualisatie Intermodaal IF 04.03	3 571	- 451	- 2 115	- 1 005		
20. Hoofdlijnenakkoord personele taakstelling		- 7	- 14	- 21	- 33	- 33
21. Hoofdlijnenakkoord maatregelen fiets						20 000
22. Terugbetaling lening aan wegenprogramma						- 15 000
23. Taakstelling ministerraadbesluit 22/8		- 13 600	- 71 000	57 600	- 3 000	30 000
24. Technische verplichtingenmutatie	- 159 711	1 682 641	455 837	300 096	- 562 091	- 443 119
<b>Totaal</b>	<b>- 39 739</b>	<b>2 092 706</b>	<b>666 488</b>	<b>1 154 915</b>	<b>- 603 774</b>	<b>- 645 402</b>

ad 1 t/m 23. Zie tekst specificatie nieuwe mutaties uitgaven.

ad 24 Betreft technische verplichtingenmutaties naar aanleiding van een actualisatie van de verplichtingenstanden.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)</b>							
01.02 Railwegen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003		1 000	1 000	1 000	5 000		
1e Suppl. wet 2003		10 239					
Nieuwe mutaties		22 000					
Stand ontwerpbegroting 2004	17 028	33 239	<b>1 000</b>	1 000	5 000		

Deze mutatie betreft een desaldering in verband met de van Prorail aan V&W beschikbaar gestelde middelen.



### 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			193 825	81 380	203 475	271 674	755 680	713 688
Amendementen/NvW			- 2 400	- 400	- 400	- 400		
1e suppl. wet 2003			28 260	- 113				
Nieuwe mutaties		136 948	233 653	445 537	171 809	267 971	- 47 420	166 574
Stand ontwerp-begroting 2004	1 885 357	1 154 861	453 338	<b>526 404</b>	374 884	539 245	708 260	880 262

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			587 099	419 829	439 037	562 372	755 680	713 688
Amendementen/NvW			- 2 400	- 400	- 400	- 400		
1e suppl. wet 2003			95 760	- 113				
Nieuwe mutaties			- 114 923	120 041	30 589	143 492	211 974	176 574
Stand ontwerp-begroting 2004		544 012	565 536	<b>539 357</b>	469 226	705 464	967 654	890 262

01.03 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1	Loon- en prijscompensatie	77	29 115	12 736	16 312	21 918	21 918	
2	Intensivering regionale samenwerking			40 000	50 000	50 000	75 000	
3	Efficiency/volumetaakstelling		- 74	- 147	- 220	- 344	- 344	
4	Aanpassing kasritme Beneluxmetro	- 40 000	40 000					
5	Financiering NZ-lijn				13 400	13 400		
6	Mobiliteitsenveloppe 2002					85 000	85 000	
7	Geen SWAB-impuls 2003	- 60 000	60 000					
8	T.b.v. EIS-regeling/De Boer	- 7 000				7 000		
9	T.b.v. HSL/GIS	- 8 000	8 000					
10	Overboeking VROM			4 000	4 000			
11	Taakstelling ministerraadbesluit 22 augustus		- 17 000	- 26 000	60 000	35 000	- 5 000	
<b>Totaal</b>			- 114 923	<b>120 041</b>	30 589	143 492	211 974	176 574

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord in het kader van de toevoeging van het «kwartje van Kok».
- ad 3. Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volume-korting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4. Dit betreft een kasschuif als gevolg van de aanpassing van het kasritme 2003/2004 bij het project Beneluxmetro.
- ad 5. Deze mutatie betreft een regionet-bijdrage uit het spoorartikel 01.02.02.
- ad 6. Dit betreft een intensivering uit de mobiliteitsenveloppe van het Strategisch Akkoord.
- ad 7. Door uitstel van de decentralisatie naar 2004 is de SWAB-impuls tbv de gebundelde doeluitkering van 2003 verschoven naar 2004.
- ad 8. Kasschuif ten behoeve van kasritme problematiek op artikel 7 (XII); met name van de EIS-regeling (Extra Investeringsimpuls Infrastructuur Stad- en streekvervoer).
- ad 9. Mutatie ontstaat doordat er geen versnelling is in het overgangsrecht ten behoeve van HSL.
- ad 10. Betreft een overboeking van VROM ten behoeve van de aanleg van busbanen in Almere Poort.
- ad 11. Betreft een andere uitwerking van de taakstelling als gevolg van de besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.

## 02 Natte Infrastructuur

### 02.01 Waterkeren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.01	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			187 490	224 021	211 820	290 075	304 491	385 187
Amendementen/NvW				- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
1e suppl. wet 2003			60 062	- 1 320	- 960	- 780	- 71 693	
Nieuwe mutaties			- 18 318	5 121	- 2 628	- 36 008	- 33 279	22 221
Stand ontwerp-begroting 2004	113 411	342 214	229 234	<b>227 322</b>	207 732	252 787	199 019	406 908

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.01		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			242 862	255 829	280 587	275 752	304 491	385 187
Amendementen/NvW				- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
1e suppl. wet 2003			96 851	- 1 320	- 960	- 780		
Nieuwe mutaties			15 452	34 272	10 715	- 36 008	- 33 279	22 221
Stand ontwerp-begroting 2004		240 701	355 165	<b>288 281</b>	289 812	238 464	270 712	406 908

02.01 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Loon- en prijscompensatie		3 638	12 417	8 450	8 031	8 869	8 869	
2 Bijdrage generale problematiek V&W		- 429	- 363	- 313	- 241	- 229	- 229	
3 Efficiencytaakstelling			- 433	- 865	- 1 298	- 2 019	- 2 019	
4 Overheveling Deltaplan Grote Rivieren		12 243	29 151	13 343				
5 Herprioritering/Extensivering HA Waterkeren				- 24 900	- 60 000	- 59 900	- 24 400	
6 Watersystemen			5 000	8 000	13 000	20 000	40 000	
7 Taakstelling ministerraadbesluit 22 augustus 2003			- 11 500	7 000	4 500			
<b>Totaal</b>		15 452	<b>34 272</b>	10 715	- 36 008	- 33 279	22 221	

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.

ad 2. Bijdrage aan de centrale problematiek V&W.

- ad 3. Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volume-korting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4. Als gevolg van het officiële einde van het Deltaplan Grote Rivieren IF 03.04 worden de middelen voor nog lopende projecten overgeheveld naar Aanleg Waterkeren.
- ad 5/6. Deze mutatie is het gevolg van de herprioritering binnen de programmering van het infrastructuurfonds samenhangend met het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 7. Dit betreft de andere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>02.01 Waterkeren</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		304	11 649	304			
1e suppl. wet 2003		22 809					
Nieuwe mutaties		1 561	1 561	1 561	1 561	1 561	1 561
Stand ontwerp-begroting 2004	10 214	24 674	<b>13 210</b>	1 865	1 561	1 561	1 561

De nieuwe mutatie betreft de een technische correctie van ontvangsten zeescheepvaart die voortaan binnen het infrastructuurfonds worden opgenomen in plaats van zoals voorheen op artikel 1 (XII).

## 02.02 Waterbeheren en vaarwegen

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.02 Waterbeheren en Vaarwegen	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			553 600	516 299	593 737	617 878	746 528	767 680
Amendementen/NvW				- 400	- 400	- 400	- 400	- 400
1e suppl. wet 2003			- 24 767	- 13 001	- 32 561	- 57 595	- 19 231	- 45
Nieuwe mutaties			96 365	74 530	72 404	121 509	56 428	72 628
Stand ontwerp-begroting 2004	1 287 856	822 926	625 198	577 428	633 180	681 392	783 325	839 863

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.02 Waterbeheren en Vaarwegen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		663 864	599 016	720 149	689 486	746 528	767 680
Amendementen/NvW			- 400	- 400	- 400	- 400	- 400
1e suppl. wet 2003		- 94 841	- 5 085	- 4 645	- 4 595	- 45	- 45
Nieuwe mutaties		38 956	62 431	93 683	68 509	100 028	72 628
Stand ontwerp-begroting 2004	722 663	607 979	655 962	808 787	753 000	846 111	839 863

02.02 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Loon- en prijscompensatie	9 956	26 466	21 101	20 212	21 871	21 871	
2 Bijdrage generale problematiek V&W	- 1 820	- 612	- 531	- 333	- 348	- 348	
3 Lening DGR/Waterkeren	5 800	- 2 100	- 3 700				
4 Kasschuif	25 020	- 10 000	34 980	- 35 000	- 10 000	- 5 000	
5 Volumetaakstelling Hoofdlijnenakkoord		- 2 823	- 5 647	- 8 470	- 13 175	- 13 175	
6 Herprioritering/extensivering HA Vaarwegen			- 16 520	- 61 400	- 66 320	- 47 720	
7 Taakstelling effect op DUU's			- 1 000	- 5 000	- 7 000	- 8 000	
8 Intensivering onderhoud Vaarwegen		50 000	75 000	100 000	125 000	125 000	
9 Watersystemen		10 000	20 000	30 000	40 000		
10 Taakstelling ministerraadbesluit 22/8		- 8 500	- 30 000	28 500	10 000		
<b>Totaal</b>		38 956	62 431	93 683	68 509	100 028	72 628

ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.

ad 2. Bijdrage aan de centrale problematiek V&W.

- ad 3. Lening vanuit Deltaplan Grote Rivieren (na overheveling Aanleg Waterkeren) ten behoeve van budgettaire problematiek B&O waterbeheren en vaarwegen.
- ad 4. Lening vanuit Rijkswegen ten behoeve van budgettaire problematiek.
- ad 5. Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volume-korting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 6/7. Deze mutatie is het gevolg van de herprioritering binnen de programmering van het infrastructuurfonds samenhangend met het Hoofdlijnen Akkoord.
- ad 8. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van de toevoeging van het «kwartje van Kok» ten behoeve van onderhoud vaarwegen.
- ad 9. Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van het aangaan van het bestuursakkoord water. Dekking komt uit de algehele herprioritering op het Infrastructuurfonds.
- ad 10. Betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>02.02 Waterbeheren en Vaarwegen</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		83 785	79 587	53 059	60 807	40 840	40 840
1e suppl. wet 2003		16 207	2 000	1 000			
Stand ontwerp-begroting 2004	68 000	99 992	<b>81 587</b>	54 059	60 807	40 840	40 840

### 03 Megaprojecten

#### 03.01 Westerschelde tunnel

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.01	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			49 443	2 508				
1e suppl. wet 2003			149					
Nieuwe mutaties			- 11 841	2 117				
Stand ontwerp-begroting 2004	203 373	58 211	37 751	<b>4 625</b>				

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.01		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2002			72 447	2 508				
1e suppl. wet 2002			- 30 054					
Nieuwe mutaties			51	2 117				
Stand ontwerp-begroting 2003	232 934	42 444	<b>4 625</b>					

De kasmutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.  
De verplichtingen mutatie betreft een opschoning van de verplichtingen ruimte.

### 03.02 Betuweroute

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			130 324	44 342	33 958	12 723	19 712	5 649
1e suppl. wet 2003			95 895	- 471	- 471	- 471	- 471	
Nieuwe mutaties			5 650	- 43 871	65 620	156 423	28 834	572
Stand ontwerp-begroting 2004	3 476 500	898 970	231 869	0	99 107	168 675	48 075	6 221

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			686 181	532 661	338 596	12 723	19 712	5 649
1e suppl. wet 2003			113 895	- 471	- 471	- 471	- 471	
Nieuwe mutaties			- 234 496	- 118 220	198 606	245 444	120 858	572
Stand ontwerp-begroting 2004		764 218	565 580	413 970	536 731	257 696	140 099	6 221

03.02 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Loon- en prijscompensatie		438	34 995	9 856	369	572	572	
2 Extra EU-financiering			16 000	17 000				
3 Kasmanagement BR		- 234 934	- 74 215	123 750	93 375	92 024		
4 Bijdrage Prorail				33 000	33 000	31 000		
5 Bodemsanering				15 000	13 700	7 262		
6 Taakstelling MR besluit 22/8/03			- 95 000		105 000	- 10 000		
<b>Totaal</b>		- 234 496	- 118 220	198 606	245 444	120 858	572	

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Dit betreft een aanpassing van de EU-bijdrage.
- ad 3. Aanpassing van het kasritme als gevolg van actualisatie projectplanning.
- ad 4. De overboeking uit IF artikel 01.02 betreft de bijdrage Prorail voor dekking van een deel van de aanlegkosten van de Betuweroute. Deze mutatie die in de vorige begroting 2003 als extra-comptabel zichtbaar was gemaakt, wordt nu formeel verwerkt.



- ad 5. Deze mutatie betreft de ophoging van het budget bodemsanering.
- ad 6. Betreft een nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van de besluitvorming in de ministerraad van 22 augustus 2003.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>03.02 Betuweroute</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		19 966	6 807	9 076	2 269		
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2003		17 016					
Nieuwe mutaties			16 000	17 000			
Stand ontwerp-begroting 2004	12 000	36 982	<b>22 807</b>	26 076	2 269	0	0

De hogere ontvangsten zijn het gevolg van de verhoging van EU-bijdragen.

### 03.03 Hogesnelheidslijn

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 HSL	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			257 396	218 404	148 150	160 792	230 463	201 871
1e suppl. wet 2003			- 142 724					
Nieuwe mutaties			498 176	71 415	59 471	- 57 837	- 80 523	9 501
Stand ontwerp-begroting 2004	2 309 734	500 879	612 848	<b>289 819</b>	207 621	102 955	149 940	211 372

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 HSL		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			966 379	772 752	508 091	188 062	230 463	201 871
1e suppl. wet 2003			- 169 862					
Nieuwe mutaties			426 178	19 415	- 14 269	- 78 178	- 80 523	9 501
Stand ontwerp-begroting 2004	1 188 596	1 222 695	<b>792 167</b>	493 822	109 884	149 940	211 372	

03.03 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Loon- en prijscompensatie		27 397	22 200	14 328	5 197	6 501	6 501	
2 Kasmanagement HSL/BR		306 781	- 87 785	- 33 597	- 93 375	- 92 024		
3 DGP Mutatie 03.03.02			3 000	5 000	10 000	5 000	3 000	
4 Overheveling risicoreservering		92 000	82 000					
<b>Totaal</b>		<b>426 178</b>	<b>19 415</b>	<b>- 14 269</b>	<b>- 78 178</b>	<b>- 80 523</b>	<b>9 501</b>	

- ad 1. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Aanpassing van het kasritme als gevolg van actualisatie projectplanning.
- ad 3. Deze mutatie betreft terugbetaling van eerder aan onderhoud IF. 01.02 verstrekte middelen.
- ad 4. Dit betreft de overheveling van een deel van de risico-reservering vanuit artikel IF 01.02 Spoor.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>03.03</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		18 272	16 910	21 449	21 988	65 000	87 000
1e suppl. wet 2003		- 2 692					
Stand ontwerp-begroting 2004	25 947	15 580	<b>16 910</b>	21 449	21 988	65 000	87 000

### 03.04 Deltaplan Grote Rivieren

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.04 DGR	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			1 255	712	418			
1e suppl. wet 2003								
Nieuwe mutaties			21 866	- 712	- 418			
Stand ontwerp-begroting 2003	87 611	15 929	23 121					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.04 DGR		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			30 828	27 051	9 643			
1e suppl. wet 2003			28 598					
Nieuwe mutaties			- 18 011	- 27 051	- 9 643			
Stand ontwerp-begroting 2004		34 553	41 415					

03.04 Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Looncompensatie		32						
2 Overheveling naar Waterkeren		- 18 043	- 27 051	- 9 643				
<b>Totaal</b>		- 18 011	- 27 051	- 9 643	0	0	0	

- ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Als gevolg van het officiële einde van het Deltaplan Grote Rivieren worden de middelen voor lopende projecten overgeheveld naar Aanleg Waterkeren, artikel 02.01.

### 03.05 Betaald rijden

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.05 Betaald rijden	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007
Stand ontwerp-begroting 2003								
1e Suppl. wet 2003			21 846					
Nieuwe mutaties			- 15 431					
Stand ontwerp-begroting 2004	3 150	11 561	6 415					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.05 Betaald rijden		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003								
1e Suppl. wet 2003			21 846					
Nieuwe mutaties			- 15 431					
Stand ontwerp-begroting 2004		13 361	6 415					

De mutatie betreft een toedeling aan de problematiek op het Infrastructuurfonds.

### 03.06 Zuiderzeelijn

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.06 Zuiderzeelijn	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003								26 000
1e Suppl. wet 2003								
Nieuwe mutaties								
Stand ontwerp-begroting 2004								26 000

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.06 Zuiderzeelijn		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003								26 000
1e Suppl. wet 2003								
Nieuwe mutaties								
Stand ontwerp-begroting 2004								26 000

#### 04.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003							
1e Suppl. wet 2003		73 153					
Stand ontwerp-begroting 2004		73 153	mem	mem	mem	mem	mem

Specificatie (x € 1000)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Stand ontwerp-begroting 2003	- 42 236	53 429	80 340	- 94 000			
1. Hogere uitgaven	152 385						
2. Hogere ontvangsten	- 76 765						
<b>Totaal</b>	<b>33 384</b>	53 429	80 340	- 94 000			

- ad 1 Deze mutatie betreft hogere uitgaven voor diverse artikelen (reeds geregeld in de Voorjaarsnota 2003).
- ad 2 Dit betreft hogere ontvangsten ter compensatie van de hogere uitgaven ad 1 (reeds geregeld in de Voorjaarsnota 2003).

## 04.02 Bodemsanering

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.02 Bodemsanering	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			4 750	121				
1e suppl. Wet 2003			29 500					
Nieuwe mutaties			- 28 700	278				
Stand ontwerp-begroting 2004		1 147	5 550	399				

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.02 Bodemsanering		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			6 917	2 659				
1e Suppl. wet 2003			29 500					
Nieuwe mutaties			- 28 700	278				
Stand ontwerp-begroting 2004		1 147	7 717	2 937				

Specificatie (x € 1000)								
Uitgaven/verplichtingen			2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Prijsbijstelling 2003				278				
2. Betuweroute			- 28 700					
<b>Totaal</b>			- 28 700	278				

- ad 1. Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2. Dit betreft een overheveling naar art. 03.02 voor bodemsaneringskosten Betuweroute.



### 04.03 Intermodaal Vervoer

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			320	9 666	273			
1e suppl. wet 2003			5 141	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties			- 2 726	- 2 895	6 004			
Stand ontwerp-begroting 2004	5 820	23	2 735	<b>6 771</b>	6 277	0	0	0

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			2 295	6 076	4 811			
1e suppl. wet 2003			5 141	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties			- 3 571	694	2 255	1 005		
Stand ontwerp-begroting 2004		2 457	3 865	<b>6 770</b>	7 066	1 005	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Kasschuif verdeling voordelig saldo		- 3 571	451	2 115	1 005		
2. Prijscompensatie 2003			243	140			
<b>Totaal</b>		<b>- 3 571</b>	<b>694</b>	<b>2 255</b>	<b>1 005</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

- ad 1 Deze mutatie is het gevolg van een vertraging in de subsidieverlening in 2002 en een budgetverschuiving van het voordelig saldo voor enerzijds de verhoging van het budget voor het realisatieprogramma van de openbare «inland terminals» omwille van de aansluiting op de ramingen van toe te kennen projecten voor deze subsidieregeling en anderzijds de verlaging van het planstudieprogramma met betrekking tot de Railservicecentra waarvoor naar verwachting minder is benodigd.
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2003.

#### 04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003								
1e suppl. Wet 2003								
Nieuwe mutaties								
Stand ontwerp-begroting 2004								

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
04.04 Overige uitgaven en ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		14 975					
Stand ontwerp-begroting 2004		14 975					

## 04.05 Garanties infrastructuurfonds

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)									
04.05 Garanties infrastructuurfonds	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerpbegroting 2004	mem	mem	mem	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

#### 04.06 Prijsbijstelling Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw kas en verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)									
04.06 Prijsbijstelling FES	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003									
Nieuwe mutaties									
Stand ontwerpbegroting 2004									

## 04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.07 Reg. Mobiliteitsfondsen	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			70 031	6 057	45 057	43 435		
1e suppl. Wet 2003			35 329					
Nieuwe mutaties			- 1 205	- 3 850	1 307	1 260		
Stand ontwerp-begroting 2004		37 872	104 155	2 207	46 364	44 695		

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Prijsbijstelling 2003			2 207	1 307	1 260		
2. Vrijval mobiliteitsfondsen		- 1 205	- 6 057				
<b>Totaal</b>		- 1 205	- 3 850	1 307	1 260		

ad 1 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2003.

ad 2 Dit betreft de vrijval van de gereserveerde middelen voor de mobiliteitsfondsen.

## 04.08 Railinfrabeheer

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.08 Rail Infrabeheer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			0					
1e suppl. Wet 2003								
Nieuwe mutaties			23 899	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Stand ontwerp-begroting 2004	495 103	680 736	23 899	<b>23 898</b>	23 898	23 898	23 898	23 898

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.08 Rail Infrabeheer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
1e Suppl. wet 2003								
Nieuwe mutaties			- 1					
Stand ontwerp-begroting 2004		346 925	23 897	<b>23 898</b>	23 898	23 898	23 898	23 898

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
04.08 Rail Infrabeheer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
Stand ontwerp-begroting 2004		346 925	23 898	<b>23 898</b>	23 898	23 898	23 898	23 898

**05.01 Bijdrage ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat**

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)</b>							
<b>05.01 Bijdrage t.l.v. VenW</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738	4 164 434
Amendementen en nota van wijziging		- 22 815	5 100	20 100	29 100	29 100	54 100
1e suppl. wet 2003		- 49 622	- 984	- 871	- 871	- 471	
Nieuwe mutaties		90 557	156 091	247 198	901 967	840 994	593 994
Stand ontwerp-begroting 2004	3 789 756	3 544 125	<b>3 968 005</b>	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528

Voor de toelichting zie artikel 19 (verdiepingsbijlage) in de begroting van HXII (VenW).

### 05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

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



## 05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
05.04 Bijdragen van het Fonds Economische structuurversterking	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			2 546 740	1 448 667	1 248 368	1 221 902	1 669 634	1 457 660
Nieuwe mutaties				87 308	168 764	254 159	254 159	252 623
Stand ontwerp-begroting 2004	1 988 468	2 276 276	2 546 740	<b>1 535 975</b>	1 417 132	1 476 061	1 923 793	1 710 283

Ontvangsten	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1 Enveloppe mobiliteit		84 000	162 000	246 000	246 000	246 000	
2 Correctie prijscompensatie						- 1 536	
3 Fes-bruggetje		3 308	6 764	8 159	8 159	8 159	
<b>Totaal</b>		0	<b>87 308</b>	168 764	254 159	254 159	<b>252 623</b>

- ad 1. Deze mutatie betreft een toevoeging van de bijdrage van het Fonds Economische Structuurversterking als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 2. Deze mutatie betreft een correctie op de uitgekeerde prijscompensatie 2003.
- ad 3. Betreft «bruggetje» uit artikel 05.01 in verband met subsidie-taakstelling bij VROM (ombuiging BIRK).

### **3.2 Projectoverzichten**

1. Verkenningenprogramma
2. Planstudieprogramma Rijkswegen
3. Realisatieprogramma Rijkswegen
4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen
5. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen
6. Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer
7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer
8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn
9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn
10. Planstudieprogramma Railwegen Goederenvervoer
11. Realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer
12. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer
13. Realisatieprogramma Betuweroute
14. Planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur
15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur
16. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig
17. Overzicht programma Deltaplan Grote Rivieren (vervallen)
18. Overzicht programma aanleg waterkeren
19. Planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur < € 225 mln.
20. Realisatieprogramma Ruimte voor de rivier
21. Realisatieprogramma Maaswerken

## 1. Verkenningenprogramma 2004–2008

Locatie	Probleem	Indicatie Modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
<b>Nationaal</b>					
Eindbeeldonderzoek primaire goederenspoorverbinding R'dam–België (ROBEL)	Onvoldoende kwaliteit, capaciteitstekort, externe veiligheid, leefbaarheid	Rail goederen	Rail goederen	V&W	2003
<b>Noord-Holland</b>					
Corridor Haarlemmermeer – Almere – Bollenstreek	Bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking	H/OWN, OV	Convenant	V&W	2003
<b>Zuid-Holland</b>					
Ontsluiting Tweede Maasvlakte	Ontsluiting werklocatie	OWN	Tweede Maasvlakte	SRR	2003
Vervolgfase van de Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte	Capaciteitstekort	Rail Goederen		V&W	2003
Spooraansluiting Tweede Maasvlakte	Ontsluiting Europese spoorwegnet	Rail Goederen	Tweede Maasvlakte	V&W	2003
<b>Brabant, Zeeland, Limburg</b>					
A27 Breda–Utrecht	Bereikbaarheid	HWN	Bestuurlijk overleg	V&W	2003
Integrale Verkenning Maas (IVM)	Duurzame hoogwaterbescherming	Waterkeren		V&W	2005
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium	Veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid	Waterkeren/waterbeheren	MvO Vlaanderen-Nederland	V&W	2004
Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water (BERZOB)	Bereikbaarheid	Vaarwegen	Convenant	V&W + regio	2003
<b>Overig</b>					
Ondergrondse Stedelijke distributie	Bereikbaarheid binnensteden	Intermodaal	Motie	V&W	2004
Overdracht spooraansluitingen	Toegankelijkheid spoornet	Rail goederen	Motie	V&W	2003

## 2. Planstudieprogramma (IF 01.01.01 en 01.01.02)

Prijspeil 2003 in M€

Projectomschrijving	Raming	Kosten uitv.	IJKpunt	Planning	Uitvoerings- periode																			
					min		max		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		Later	
<b>CATEGORIE 1:</b>																								
<b>Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen (IF 01.01.01)</b>																								
A15 Maasvlakte – Vaanplein <sup>1, 12</sup>			530																				2008–2015	
N61 Hoek-Schoondijke			105																				2007–2010	
N60 Ramspol-Enns			42	sn																			2007–2008	
Rw7 Rondweg Sneek			71																				2009–2013	
A12 Utrecht–Maarsbergen en Veenendaal–Ede <sup>1, 3, 11</sup>			312																				2005–2008	
A50 Ewijk-Valburg–Grijsoord <sup>10</sup>			257																				2007–2010	
A1/A6/A9 CRAAG benutting incl. Brug bij Muiden, i.s.m. Benutt. A9 Badhoevedorp-Velsen <sup>3, 11</sup>			373	tn																			2004–2006	
A7 Benutting Zaanstad–Purmerend <sup>11</sup>				sn																			2005	
A9 Badhoevedorp–Velsen Benutting: i.s.m. A1 CRAAG benutting <sup>3, 4, 11</sup>																							2004–2006	
A74 Venlo i.s.m. A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond <sup>2</sup>																							2003–2007	
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)																							2007–2010	
N9 Koedijk–de Stolpen			63																				2004–2007	
A2 Oudennrijn–Deijl <sup>1, 3, 6</sup>			257																				2007–2011	
A12 Benutting Den Haag–Gouda <sup>3, 11</sup>			105	sn																			2005–2008	
A12 Utrecht West (benutting) ism Woerden-Gouda <sup>3, 4, 13</sup>			103																				2006–2008	
A12 Woerden-Gouda <sup>11</sup> , onderdeel van A12 Utrecht West benutting A4/A9 knp Badhoevedorp <sup>3, 4</sup>			103																				2006–2008	
N31 Zurich–Harlingen			30	sn																			2006–2008	
N11 Leiden–Alphen a/d Rijn				sn																			2006–2008	
<b>Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen (IF 01.01.02)</b>																								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1			116	tb																			2004–2009	
A2Rondweg Den Bosch (Empel Vught) <sup>1</sup>			299																				2005–2010	
A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel <sup>1</sup>			388	pr																			2005–2010	
A2 Tangenten Eindhoven <sup>1</sup>			566																				2005–2011	
A4 Burgerveen-Leiden <sup>1, 7 en 8</sup>			586																				2002–2011	
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren			61																				2005	
A73 Venlo-Maasbracht, incl. omleiding Haalen, i.s.m. A74, N68 en OTR <sup>2</sup>			825																				2003–2007	
N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34 <sup>9</sup>			250																				2005–2013	
N57 Veersedam-Middelburg			145																				2006–2010	
<b>Impuls Hoofdlijnenakkoord 2003</b>																								
Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM			1 133																				2003–2010	
Overige Hoofdwegprojecten			275																				2006–2010	
Innovatieprogramma Geluid incl. maatregelen en Innovatieprogramma Lucht			290																				2004–2010	
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>7 285</b>																					

Projectomschrijving	Raming		Kosten uitv.	Ijkpunt	Planning	Uitvoerings- periode										
	min	max				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later			
<b>CATEGORIE 2:</b>																
<b>Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen; IF 01.01.01</b>																
A12 Maarsbergen–Veenendaal <sup>1</sup>		110						tb		pr						na 2010
A12 Ede–Duitse grens <sup>1</sup>		271						tn		tb		pr				na 2010
A1 Eemnes–Barneveld <sup>1</sup>	60	326						tn		tb		pr				na 2010
A1 Barneveld–Deventer <sup>1</sup>	116	361						tn		tb		pr				na 2010
A1 Deventer–Hengelo <sup>1</sup>	58	128						tn		tb		pr				na 2010
A2 Holendrecht–Oudenrijn <sup>1</sup>	25	343						tn		tb		pr		pr		na 2010
A2 Oudenrijn–Deil <sup>1</sup>	0	35					tn			pr						na 2010
A2 Den Bosch–Eindhoven <sup>1</sup>	57	162						tn	wab/pr	tb		pr				na 2010
A2 Leenderheide–Budel <sup>1</sup>	18	144						tn		tb		pr				na 2010
A2 Grathem–Urmond <sup>1</sup>	254	368						tn		tb		pr				na 2010
A 2/76 Urmond–Kerensheide–Hoensbroek <sup>1</sup>		301						tn		pr						na 2010
A4 De Hoek–Prins Clausplein <sup>1</sup>	137	730						tn		tb						na 2010
A15 Maasvlakte–Vaanplein <sup>1,2</sup>	0	298						tn		tb						na 2010
A6 Hollandse Brug																na 2010
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	317	1 058														na 2010
Rw31 Leeuwarden	151	207				sn		tn						tb		na 2010
Rw28 Hattemberbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28/A32 <sup>1,4</sup>	1192	4 841								tb		pr				na 2010

**CATEGORIE 3**

- A10 Coentunnel (i.c.m. de Westrandweg)<sup>5</sup>
- Rw5 Westrandweg (i.c.m. de Coentunnel)<sup>5</sup>
- Rw4 Delft–Schiedam<sup>5</sup>
- A9 Badhoevedorp–Holendrecht<sup>3</sup>
- A6/A9 (toitunnel)<sup>3</sup>
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (toi)<sup>3</sup>
- A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)
- Rw2 Passage Maastricht<sup>5</sup>
- Rw13/16 Rotterdam<sup>5</sup>
- N61 Sluiskil

<sup>1</sup> Project in het kader van «Samenwerken aan Bereikbaarheid»

<sup>2</sup> In het bedrag van € 825 mln. (prijspeil 2003) voor A73, A74, N68 en oosttangent Roermond is inbegrepen de regiobijsdrage.

<sup>3</sup> Project in het kader van «Bereikbaarheidsadvies Randstad»

<sup>4</sup> Project volgt geen Tracéwetprocedure

<sup>5</sup> De reservering van rijksmiddelen (Productieuitgaven en Directe Uitvoeringsuitgaven) is als volgt: Coentunnel/Westrandweg/N200 = € 929 mln; Rw4 Delft–Schiedam = € 265 mln; RW13/16 = € 31 mln; Rw2 passage Maastricht = € 292 mln.

<sup>6</sup> Is onderdeel van planstudieproject A2 Oudenrijn–Deil, categorie 2

<sup>7</sup> Betreft ingetrokken deel van het tb bij Leiden en Leiderdorp.

<sup>8</sup> Excl. het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.

<sup>9</sup> Uitgaande van vorfinanciering door de regio in 2005 en 2006

<sup>10</sup> Taakstellend budget betreft gedeelte Valburg–Grijsoord

<sup>11</sup> Spoorwet Wegverbreding

<sup>12</sup> Om het gehele project te kunnen uitvoeren is naast het beschikbare budget circa € 300 mln. extra nodig. Het Rijk doet onderzoek op welke wijze de financiering van de projectonderdelen, die niet voor 2010 uitgevoerd kunnen worden, in de periode na 2010 kan worden geregeld.

<sup>13</sup> Het totaalbedrag is € 103 mln.; waarvan € 26 mln. is gereserveerd voor Woerden–Gouda

<sup>14</sup> Planning wordt nog opgesteld

*Legenda:*

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

### 3. Realisatieprogramma Rijkswegen (IF 01.01.02)

Project	Omschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
		Totaal	t/m'02	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later		
<b>Stadsgewest Amsterdam</b>												
5	Verlengde Westrandweg	342	217	76	49						2003	2003
<b>Stadsgewest Rotterdam</b>												
15	Aansluiting Vondelingenplaat	86	24	22	21	19					2004	2004
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen) <sup>1, 2</sup>	627	377	64	73	62	51				2004	2004
20	Giessenplein; reconstructie <sup>2</sup>	30	27	3							2003	2002
<b>Stadsgewest Den Haag</b>												
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	396	197	62	50	24	22	41			2007	2006
<b>Stadsgewest Utrecht</b>												
2	Holendrecht-Oudenrijn	1 007	37	39	23	34	101	105	144	524	2012	2 011
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 <sup>1, 2</sup>	119	98	12	9						2004	2004
<b>Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland</b>												
15	Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr. <sup>1, 2</sup>	149	80	20	16	15	18				2006	2006
<b>Overige Hoofdwegennet</b>												
9	Heiloo-Alkmaar	32	19	13							2003	2002
11	Alphen a.d.Rijn-Bodegraven, betaling PPS-contractie	67	4	2	1		6	12	24	18	2004	2004
30	Rw 12-Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	122	56	35	21	10					2004	2004
31	Leeuwarden-Drachten <sup>3</sup>	112	6	15	15	20	30	26			3	2005
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw 34) -Duitse grens: aw 2x2 <sup>2</sup>	158	79	9	19	29	22				2005	2005
50	Eindhoven-Oss asw 2x2 <sup>2</sup>	392	252	88	31	21					2005	2003
	Dynamisch Verkeersmanagement <sup>2</sup>		71	80	78	6						
	Kleine projecten/Afronding projecten			69	21	1						
	Planstudieprojecten na tracébesluit			108	218	299	748	948	874			
	Planstudieprojecten voor tracébesluit			25	71	197	288	339	318			
	Totaal programma Produktuitgaven			742	716	737	1 286	1 471	1 362			
	Directe Uitvoeringsuitgaven			210	236	245	256	248	231	253		
	Rw 59 Rosmalen-Geffen, PPS <sup>4</sup>	247		13	13	13	13	13	13	168		
	Rijksbijdrage aan BOR-projecten NH en ZH	1 225			5	17	61	159	199	783		
	Rijksbijdrage aan rw2 Passage Maastricht	292						5	25	262		
	Aflossing tunnels			47	47	47	47	47	47			
<b>Totaal uitgaven IF 01.01.02</b>				<b>1 012</b>	<b>1 017</b>	<b>1 047</b>	<b>1 663</b>	<b>1 955</b>	<b>1 877</b>			

<sup>1</sup> Projecten in het kader van Samenwerken aan Bereikbaarheid

<sup>2</sup> Project Trans Europese Netwerk (TEN) zoals afgegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Eur. Parlement en de Raad van 23 juli 1996

<sup>3</sup> De oplevering is afhankelijk van de uitkomsten van de PPS-aanbestedingsprocedure.

<sup>4</sup> Betaling beschikbaarheidsvergoeding

#### 4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (IF 02.02.01)

Projectomschrijving	Kosten in € mln	Planning								Uitvoerings- periode
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later	
<i>Tracébesluit cq projectbesluit nog te nemen</i>										
<b>Waterbeheren</b>										
<i>Studie naar vergroting spuicapaciteit</i>										
Afsluitdijk	242							uo		2008–2013
Speciedepot Maasdal	40			tb	pr				uo	na 2008
<b>Vaarwegen</b>										
<b>Fries Groningse kanalen</b>										
Vaarweg Lemmer–Delfzijl (planstudie-deel)	110			uo						2005–2011
– Kunstwerken										
– Verruimingen										
<b>IJsselmeergebied</b>										
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	10								tn	na 2010
Vaarweg Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis	20–35							pb	uo	na 2008
<b>Rijn en Rijnakken</b>										
Waal, toekomstvisie planstudiedeel	147					uo				2006–2012
Bovenloop IJssel	35			tn/pb					uo	na 2010
Twentekanaal, planstudiedeel	27			pb					uo	na 2010
<b>Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal</b>										
Lekkanaal/3e Kolk Beatrixsluis	67–79	tn		tb					uo	na 2010
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	12	pb							uo	na 2010
Walradar NZK	6	tn	pb		uo					2005–2006
Zaan <sup>1</sup>	PM									na 2010
Zeepoort IJmond	PM	tn								na 2010
<b>Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen</b>										
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas–Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen–Veghel	261			tb		uo				2006 e.v.
Burgemeester Delenkanaal Oss <sup>1</sup>	PM					tn	pb			na 2008
Wilhelminakanaal Tilburg	51		pb				uo			2007–2011
Maasroute, modernisering fase 2 – Verruimen tot klasse Vb	456	tb			uo					2005 e.v.
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	8	tn		uo						2006 e.v.

<sup>1</sup> Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie.

<sup>2</sup> Prijspeil 2004.

**Legenda:**

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 (IF 02.02.02 en 02.02.07 (Bestuursakkoord Water))

Projectomschrijving	Kosten in € mln											Planning gereed Vorig MIT/SNIP
	Totaal	t/m										
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later	Planning gereed Huidig MIT/SNIP		
<b>Waterbeheren (Projecten incl. duu's)</b>												
<b>IJsselmeergebied</b>												
Inrichting IJsselmonding	11	4	6	1								2003
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer	38	2	2	4	4	4	5	5	12			2010
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	16	7	5	4								2003
<b>Rijn en Rijntakten</b>												
Vispassages Amerongen en Hagestein	8	2	6									2003
<b>Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal</b>												
Depot Averijhaven	5	5										2003
<b>Delta</b>												
Haringvliet de Kier <sup>1</sup>	7	3		1	3							2005
Depot Hollandsdiep <sup>1</sup>	83	10	2	7	35	18	11					2005
Depot Koegorspolder <sup>1</sup>	41	14	2	4	8	6	1					2005
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	7	6	7								2004
<b>Maas</b>												
Vispassages Graven en Borgharen	4		1	2	1							2005
<b>Project wateroverlast</b>												
Uitbreiding gemaaicapaciteit IJmuiden (excl duu's)	49	6	18	11	14							2004
Gemaal Gouda	4		3	1								2003
<b>Overig</b>												
Grootschalige verwerkingsproef baggerspecie	33		1	5	7	7	6	7				nvt
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	41		1	3	7	3	9	5	13			
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	82		3	10	15	11	20	10	13			
Sanering Waterbodems (t/m 2010)	212	31	19	18	20	22	30	27	45			
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (t/m 2010)	82	3		14	7	11	15	32				
Kleine projecten	1	1										
<i>Sub-totaal Waterbeheren</i>	737	95	75	78	128	78	98	70	115			
<b>Vaarwegen (Projecten excl. duu's)</b>												
<b>Fries Groningse kanalen</b>												
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	90	64	6	2	8	3	5	2				2004
<b>IJsselmeergebied</b>												
2e Krabbergatsluis (naviduct)	65	53	12									2003
Vaarroute Keteimeer (excl. EU bijdrage)	14		10	4								2003
Verbeteren vaargeul IJsselmeer-Amsterdam-Lemmer	15	6	1	1	1	1	2	1	2			2004
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	27	22	5									2002

Projectomschrijving	Kosten in € mln											Planning gereed Vorig MIT/SNIP	
											Later		
	Totaal	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008	2008			
		t/m											
<b>Rijn en Rijnakken</b>													
Waal realisatie toekomstvisie	75	75										2002	2002
Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen, excl. kunstwerken en planstudiedeel	55	8	8	17	12	8	2	1				2007	2005
<b>Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal</b>													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.	17	4	2	10	1							2004	2004
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	229	194	12	14	9							2004 <sup>3</sup>	2004
Renovatie Oranjesluizen	42	42										2001	2001
<b>Delta</b>													
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	175	105	16	22	17	10	5					2006	2005
<b>Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen</b>													
Zuid Willemsvaart: renovatie middendeel kl. II	56	10	8	15	13	5	5					2008	2005
2e sluis Lith	57	53	2	2								2002 <sup>4</sup>	2002
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	18		4	3	7	4						2006	2006
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	71	64	3	4								2004	2003
<b>Overig</b>													
Tijdelijke beleidsregeling binnenvaartaansluitingen (TBBV)	21	20	1									n.v.t.	
Subsidiereregeling vaarweegaansluitingen	13	1	4	6	2							n.v.t.	
Walradarsystemen (t/m 2010)	32		1	2	5	5	5	9					
Projecten < 10 mln.	57	44	13										
Subtotaal vaarwegen PU's	1 130	765	108	102	75	31	24	14	11				
Vaarwegen DUU's	161	111	26	15	5	2	2						
<i>Sub-totaal vaarwegen</i>	1 291	876	134	117	80	33	26	14	11				
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>2 028</b>	<b>971</b>	<b>209</b>	<b>195</b>	<b>208</b>	<b>111</b>	<b>124</b>	<b>84</b>	<b>126</b>				
<b>Planstudie projecten</b>					<b>11</b>	<b>34</b>	<b>60</b>	<b>96</b>					
<b>Nationaal bestuursakkoord water</b>				<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>40</b>						
<b>Begroting (artikel 02.02.02 en art.02.02.07)</b>		<b>971</b>	<b>209</b>	<b>205</b>	<b>239</b>	<b>175</b>	<b>224</b>	<b>180</b>					

<sup>1</sup> Voor deze projecten moet het projectbesluit nog worden genomen.

<sup>2</sup> Functioneel gereed. Bijkomende werken worden later uitgevoerd. Tevens worden enkele no-regret werkzaamheden uitgevoerd vooruitlopende op de planvaststelling van fase 2.

<sup>3</sup> Functioneel gereed 2004.

<sup>4</sup> Sluis gereed in 2002. In 2004 kosten inpassing.

## 6. Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer (IF 01.02.01)

Projectomschrijving	Kosten in € mln			Planning								Uitvoerings- periode	
	Min	Max	Ijkpunt	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later		
Grote Stations (totaal)	604	604	604										2005–2010
– Rotterdam	158	158	158		PB		PR/	UO					
– Den Haag	81	81	81		PB	PR	UO						
– Breda	18	18	18			PB/PR	UO						
– Arnhem	24	24	24		PB/PR		UO						
– Amsterdam Zuidas	65	65	65				PB/	UO	PR				
– OV-terminal stations- gebied Utrecht (VINEX)	249	249	249		PB	PR			UO				
– Voorbereidingskosten	9	9	9										
Stationsstallingen	60	60	60										2008–2010
BB21/Beter Benutten programma	459	459	459										na 2010
Schiedam-Rijswijk incl. Tunnel Delft <sup>1</sup>	319	319	319										na 2010
Hilversum (Hoge Larense- weg)	12	12	12										2006–2007
Amsterdam Zuidas WTC/4- sporig + keerspoeren	199	199	199										2005–2011
Regionet (o.a. spoorbruggen- problematiek)	173	173	173										2006–2010
Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising													PM

<sup>1</sup> Het bedrag van € 319 mln. is gereserveerd voor de Spoortunnel Delft

### Legenda:

sn Startnotitie/studieplan gereed  
tn Trajectnota/projectnota gereed  
tb/pb Tracébesluit/projectbesluit  
pr Procedures rond  
uo Beschikking/uitvoeringsopdracht

## 7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (IF 01.02.02)

Projectomschrijving	Totaal										Raming gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later				
<b>Amsterdam–Den Haag–Rotterdam–Dordrecht<sup>2</sup></b> Rotterdam Zuid–Dordrecht: 4/6-sporig <sup>3</sup>	382	339	15	12	14	3					1997	1997
<b>Rotterdam/Den Haag–Utrecht<sup>2</sup></b> Woerden–Harmelen: 4-sporig fase 2 <sup>1</sup>	158	60	24	33	21	15	6				2005	2005
<b>Amsterdam–Utrecht–Maastricht/Heerlen<sup>2</sup></b>	1008	295	173	90	110	167	75	79	19		2007	2007
3012 Integrale spooruitbreiding Amsterdam Utrecht	344	315	14	5	5	4					2002	2002
3033 Liempde–Eindhoven: 4-sporig	30	13	5	1	3	3	3	3			2001/2003	2001
Aanpassingen Houten Castellum	931	1	3	25	41	50	75	75	661		2007 e.v.	2007/2010
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor <sup>9</sup>												
<b>Amsterdam/Schiphol–Den Helder/Hoorn</b>	148	77	57	6	5	4					2003	2003
4040 Hemoog <sup>5</sup>	30	3	7	7	7	4	3				2004	2004
4045 Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)												
<b>Utrecht–Arnhem–Zevenaar<sup>2</sup></b>	62	5	4	0	2	5	30	15	47		na 2008	na 2007
6011 Arnhem West vrije kruising	170							34	91		2007/+na	na 2007
Arnhem 4e perron											2008	na 2007
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>	78	45	12	7	6	5	4				2004	2004
9110 Amsterdam CS spoor 10/15 <sup>2</sup>	12								12		2007	
Transfercapaciteit Amsterdam CS	27							8	19		na 2008	2006
Fietsenstalling Amsterdam CS	24			2	15	7					2006	
Den Haag emplacement	79			10		5	5	10	49		divers	divers
Kleine stations <sup>6</sup>												
<b>Overige lijndelen</b>	82	53	21	6	3						2003	2003
9520 Flevolijn Gooiboog <sup>2</sup>	52	28	13	4	3	3	2				2003	2003
9550 Groningen–Sauwerd	901	11		8	15	30	80	80	677		na 2008	
Hanzelijn												
<b>Overige projecten enz.</b>	340	97	0	3	30	30	89	41	50		divers	divers
9910 AKI-plan en veiligheidsknelpunten <sup>7</sup>	35	14	7	6	6	3					divers	divers
9930 Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	44	10	3	2	7	7	7	8			divers	divers
9950 Kleine projecten <sup>8</sup>	60	3	7	12	23	11	4				2005	2007
9971 Nootdorpboog												
<b>Benutting</b>	21										divers	divers
9982 Stationsstallingen (kwaliteit)	195	5	7	16	21	21	25	34	66		divers	divers
9981 Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) <sup>4, 7, 10</sup>	269	150	44	23	14	19	15	4			divers	divers
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)												
Totaal	734					123	140	138	333			
<b>Diversen</b>												
2e fase Betrouwbaar Benutten												

Projectomschrijving	Raming gereed										Planning gereed
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later	Huidig MIT	
Afdekking risico's spoorprogramma's op prijspeil 2002	811			226	288	214	60		23		
Totaal realisatieprogramma			414	504	635	731	642	529			
Totaal planstudieprogramma					27	90	177	272			
Begroting (= art. ond. IF 01.02.02)			414	504	662	821	819	801			

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 de toegevoegde middelen ad € 60 mln. i.h.k.v. Strategisch Akkoord 2002.
- 5 Project gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998
- 6 Inclusief de € 5 mln. n.a.v. de Motie Verbugt C.S.; inclusief overheveling € 36 uit VINEXACT. Conform motie Haersma Buma gelden voor Almere Oostvaarders en Tilburg Reeshof (Regio financiert voor in 2003). Gelet op de financiële middelen zal t.z.t. een keuze worden gemaakt uit de stations genoemd in het Prestatiecontract en de beleidsnotitie aanleg nieuwe stations waarbij rekening wordt gehouden met de VINEX afspraken
- 7 Opgenomen in het programma tot en met 2010 alsmede de middelen vanuit NaNOV voor verdiepte ligging spoor bij Almelo
- 8 Het betreft de projecten: Opstelrein Binckhorst, knelpunt Baarn, Purmerend Overwhere (Regionet 1e fase), Holendrecht (Regionet 1e fase), Hilversum Larenseweg
- 9 Inclusief de halten Vathorst, def. Halte Utrecht Terwijde (voorheen Leidsche Rijn West) en Leidsche Rijn Centrum
- 10 Inclusief de toegevoegde middelen innovatieprogramma ad € 25 mln i.h.k.v. Hoofdlijnenakkoord 2003.

## 8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn (IF 03.03 en 03.06)

Projectomschrijving	Kosten in € mln	Planning								Uitvoerings- periode
		Uitvoering	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
HSL-Oost <sup>1</sup>	466-933									
Zuiderzeelijn	2 805							TN	OT	TB/PR
Totaal	466-3 738									

<sup>1</sup> Het betreft verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. De procedures zijn in 2001 gereed gekomen.

*Legenda:*

SN Startnotitie/studieplan gereed  
TN Trajectnota/projectnota gereed  
OT Ontwerp tracébesluit  
TB Tracébesluit/projectbesluit  
PR Procedures rond  
UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

## 9. Realisatieprogramma HSL-Zuid (IF 03.03)

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		
<b>HSL-Zuid (03.03.01)</b>										2006/2007	2006/2007
Reguliere SVV middelen (incl. FES-BOR)	2 337	1 559	362	274	102	- 73	14	90	9		
FES regulier	1 679	1 333	611	- 187	35	- 113					
Privaat	940			509	245	186					
EU-ontvangsten	176	124	12	17	16	7					
Ontvangsten derden	5				5						
IP	2 938					73	128	115	2 622		
<b>Totaal</b>	<b>8 075</b>	<b>3 016</b>	<b>985</b>	<b>613</b>	<b>403</b>	<b>80</b>	<b>142</b>	<b>205</b>	<b>2 631</b>		
<b>HSL-Oost (03.03.02)</b>	<b>88</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>			
<b>HSL-Zuid (rail- personenvervoer) 03.03.03</b>	<b>113</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>20</b>	<b>6</b>					
<b>HSL-Zuid (Hoofdwegen) 03.03.04</b>	<b>889</b>	<b>454</b>	<b>207</b>	<b>143</b>	<b>66</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>2</b>			
<b>Snelle treinverbindingen (03.03.05)</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>7</b>								
<b>Begroting (= art. IF 03.03)</b>	<b>9 180</b>	<b>3 568</b>	<b>1 222</b>	<b>793</b>	<b>494</b>	<b>110</b>	<b>150</b>	<b>212</b>	<b>2 631</b>		

**10. Planstudieprogramma Railwegen Goederenvervoer (IF 01.02.01)**

Projectomschrijving	Kosten in € mln		Ijkpunt	Planning							Uitvoerings- periode	
	min.	max.		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		Later
Goederenroute Eist-Deventer-Twente	115	115	115									2010-2015
Antwerpen-Roergebied (Uzeren Rijn)	51	51	p.m.									p.m.
Sloelijn, electr.-+ged.verlegging	182	182	182									2004-2008
Roosendaal-Antwerpen	61	61	61		OT	TB/PR/VO		PR				2009-2015
R'dam-Flevolijn-N. Ned.	46	46	46			OT/TB						2009-2013
Asiasten cluster III											PR/VO	2010-2015
<b>Totaal Kosten Uitvoering</b>	<b>455</b>	<b>455</b>										

**Legenda**

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



## 11. Realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer (IF 01.02.02)

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		
Aslasten cluster I	47	47								2001	2003
Aslasten cluster II	46	3	8	8	8	6	3	3	7	2009	2007
Bijdragereg. spooransluitingen	10	10								divers	divers
PAGE risico reductie	19	2	2	4	5	2	2	2		divers	divers
Verbindingssporen ECT	13	10	3							2003	2002
Aansluiting RSC Waalhaven	9	9								2001	2001
Pilot fluistertrein <sup>1</sup>	7	2	2	2		1				2006	2004
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	22		4	1	10	4	3			2007	-
Kleine projecten	2	2								divers	divers
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>175</b>	<b>85</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>7</b>		
Ruimte voor planstudies			5	13	10	27	8	3			
Begroting (=art.ond. IF 01.02.02)			24	28	33	40	16	8			

<sup>1</sup> project gefinancierd uit milieudrukgeden

## 12. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (IF 04.03)

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		
RSC Maasvlakte	11,00	9,61	1,39							2003	2002
RSC Waalhaven	24,14	22,58	1,56							2003	2002
Bijdrage aan infrastructuurvoorz. R'dam	72,00	72,00								2000	2000
Regionale terminals	20,39	11,89	0,91	4,25	2,25	1,00				divers	divers
Ontw.prog. multimodaaltransport Amerikahaven	9,08	9,08	–							2002	2002
Verleggen Versgrenzen	1,00	1,00									
Vorbereidingskosten	1,00	1,00									
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>138,61</b>	<b>127,25</b>	<b>3,86</b>	<b>4,25</b>	<b>2,25</b>	<b>1,00</b>				–	
Budget Planstudie programma	7,34	–	–	2,52	4,82	–				–	
<b>Totaal Budget 04.03</b>	<b>145,95</b>	<b>127,25</b>	<b>3,86</b>	<b>6,77</b>	<b>7,07</b>	<b>1,00</b>				–	

### 13. Realisatieprogramma Betuweroute IF 03.02

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		
<b>Betuweroute (03.02)</b>										2006	2006
* reguliere SVV-middelen	916	249	4	43	282	223	109	6	-		
* FES-middelen	2 804	2 549	249	102	- 96						
* Privaat	826		288	246	292						
* Bijdrage Gelderland	8		8								
* Bijdrage VROM	14	14									
* Financiering Prorail	97				33	33	31				
* EU-ontvangsten	169	101	17	23	26	2					
<b>Totaal BR (= art. IF 03.02)</b>	<b>4 834</b>	<b>2 913</b>	<b>566</b>	<b>414</b>	<b>537</b>	<b>258</b>	<b>140</b>	<b>6</b>	<b>-</b>		

De totale kosten bedragen € 4834 mln. De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (€ 826 mln).

Een deel van de totale kosten (€ 97 mln.) wordt gefinancierd door Prorail.

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 ≥€112,5 mln/€ 225 mln. (IF 01.03.01)**

Project omschrijving	moda- liteit	basis voor rijksbijdrage € mln <sup>3</sup>	gemaxi- meerde rijksbij- drage <sup>4</sup>	Planning					Uitvoe- rings- periode			
				2002	2003	2004	2005	2006		2007	2008	later
<b>Stadsregio Amsterdam (ROA)</b> N201(Uithoorn/Aalsmeer)	OWN	540	0		tb	pr	uo			2004-2010		
<b>Stadsregio Amsterdam/provincie Noord Holland</b> Zuid-Tangent fase 2 (West/Oosttracé) <sup>5</sup>	OV	454-726	30		tb	pr	uo			2004-2010		
<b>SRR, Haaglanden, Prov. Zuid Holland]</b> RandstadRail fase 2 (ZoRo-rai)	OV	300	0		tb				pr	uo	na 2010	
<b>Overig Nederland</b>												
Nijmegen, doortrekking A73	OWN	158-226	0		tn	ot	tb	pr		uo	na 2010	
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX) <sup>5</sup>	OV/OWN	33-88	0		tb	pr			uo		2006-2010	
Rijn-Gouwelijn	OV	6	0		pr		uo				2005-2010	
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE)	OWN	46-318	0			tn	tb	pr		uo	na 2010	
Maaskruisend Verkeer, Maastricht	OWN	36-272	0			ot	tb	tb		pr	uo	na 2010
<b>Totaal Kosten Rijksbijdrage</b>		<b>1 567-2 470</b>										

<sup>3</sup> Weergegeven worden waar mogelijk de rijksbijdrage (subsidiabele kosten) van de minimum en de maximum variant, naast de in de planstudie betrokken nulvariant (de eerste van € 112,5/€ 225 mln. moet nog worden verrekend)

<sup>4</sup> Maximale rijksbijdrage (prijspeil 2003), na aftrek van de eerste bijdrage van € 112,5/€ 225 mln. van de betreffende regio

<sup>5</sup> Extra middelen Regeerakkoord 1998

<sup>6</sup> Rijksbijdrage wordt nog vastgesteld

Legenda:

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

**15. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur (IF 01.03.02) projecten > € 225 mln.**

Projectomschrijving	Rijksbijdrage										Planning gereed Vorig MIT	
	moda- liteit	Totale rijksbij- drage	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		Planning gereed Huidig MIT
<b>ROA (deels ook provincie NH)</b>												
Noord-Zuidlijn Noord-WTC <sup>1</sup> en <sup>2</sup>	ov	1 117	156	29	58	80	152	250	145	247	2011	2010
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	148	143	5							2002	2002
Zuidtangent kerntraject fase 2	ov	93	92	1							2002	2002
<b>SRR</b>												
Beneluxmetro (VINEX) <sup>1</sup> en <sup>3</sup>	ov	659	545	50	39	21	4				2002	2002
<b>SRR/HGL/Provincie Zuid Holland</b>												
RandstadRail, 1e fase	ov	837	105	20	16	25	118	240	220	92	2010	2010
<b>Overig</b>												
«Experimenteerfonds»		35		0	5	5	5	5	5	10		
Directe uitvoeringsuitgaven		16	6	1	1	1	1	1	1	3		
Categorie-projecten > € 11,4 mln. en < € 225 mln. <sup>4</sup>		1437	1151	286								
Regionale samenwerking		360				14	93	85	70	98		
Totaal realisatieprogramma		4702	2198	393	120	146	374	581	441	449		
Ruimte voor planstudieprojecten							8	5	6	143		
Begroting (= art. IF 01.03.02)				393	120	146	382	586	447	592		

<sup>1</sup> (deels) investeringsimpuls 1994

<sup>2</sup> (deels) investeringsimpuls 1998

<sup>3</sup> excl. Eur 4,3 mln. bodemsanering

<sup>4</sup> vanaf 2004 vallen de kasgelden van deze categorie projecten onder de GDU+

## 16. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (IF 01.03.03)

Projectomschrijving	Rijksbijdrage									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT	
	Totale rijksbijdrage in € mln	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later			
<b>Demonstratieprojecten</b>												
West Zeeuws Vlaanderen	39	23	16								2005	2004
Diverse kleine projecten	5	5										
<b>Duurzaam Veilig</b>												
Startprogramma Duurzaam Veilig fase 1	97	67	30								2003	2003
Duurzaam Veilig fase 2	352			20	20	20	73	73	146			
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>493</b>	<b>95</b>	<b>46</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>146</b>			

**18. Realisatieprogramma Waterkeren (art. ond. IF 02.01.02) prijspeil 2003**

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidig SNIP	Planning gereed Vorig SNIP
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later		
<b>Deltaplan Grote Rivieren</b>	640	546	27	29	19	18	1				
<b>Maatregelen i.r.t. rivierverruiming</b>											
Doorlatendmaken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	51	32	18	1						2004	2004
overige uitgaven rivierverruiming Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) Aankoop en inrichting	44	28								nvt	
Kosten overige no regret	122	11	–	7	14	7	7	7	52	2015	2015
* Kosten overig no-regret 2002	26		5	2	4	4					
* Keent											
* Pontonnierskazerne Bijdrage Waalsprong	91		91								
<b>Dijkversterking Flevoland</b>	–										
Verhogingen dijken Markermeer en Ijsselmeer	122	42	17	17	12	16	18			2007	2004
<b>Herstel steenbekleding</b>											
Herstel steenbekledingen Noordoostpolder en Flevoland	104	–	19	19	14	18	27	7		2007	2004
Steenbekleding overig*	873	172	25	25	38	33	53	75	452	2 015	2 015
<b>Kleine Projecten</b>	88	14	5	7	9	1	11	41			
<b>Totaal Waterkeren (produktuitgaven en directie uitvoeringsuitgaven)</b>	<b>2 161</b>	<b>889</b>	<b>207</b>	<b>107</b>	<b>110</b>	<b>97</b>	<b>117</b>	<b>130</b>	<b>504</b>		
<b>Ruimte voor planstudieprojecten</b>					<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>39</b>			
<b>Begroting (artikel 02.01.02) ex. Overboeking € 117 RvdR</b>			<b>207</b>	<b>107</b>	<b>112</b>	<b>98</b>	<b>122</b>	<b>169</b>			

\* inclusief de intensivering steenbekleding

**19. Planstudie-programma regionale/lokale infrastructuur (art.ond.IF 01.03.01) – categorie projecten < € 112.5/225 mln.**

Projectomschrijving	basis voor rijksbijdrage € mln <sup>3</sup>	gemaakte rijksbijdrage <sup>4</sup>	Planning						Uitvoeringsperiode	
			2002	2003	2004	2005	2006	2007		2008
<b>Stadsregio Amsterdam (ROA)</b>										
Voorplein station Sloterdijk	12									uo na 2010
Tram IJburg 2e fase (VinexAct)	27-36	11		pr					uo	2007-2009
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase <sup>5</sup>	15	15	tb	pr				uo		2006-2009
<b>Stadsregio Rotterdam (SRR)</b>										
Hoek van Holland Strandlijn	11-15	0		tb	pr				uo	na 2010
<b>Haaglanden</b>										
HOV Leidschenveen/Y'burg/Delft lijn										
19 (VINEX/VINEXact)	75-91	10 en 11		pr				uo		2006-2010
Aggloniet <sup>5 en 13</sup>		108 <sup>5 en 13</sup>						uo		2006-2010
Fietsontsluiting Leidschenveen (VINEX-act)	8	11	ot tb	pr				uo		2007-2010
<b>Stadsregio Utrecht (BRU)</b>										
Zuiderdijk Stationsgebied Utrecht	14	6	tn	ot tb pr					uo	na 2010
Transferia regio Utrecht fase 1	6-13		ot	tb					uo	na 2007
<b>Overig Nederland</b>										
Ontsluiting Delflanden/Rietlanden										
Emmen (Vinex-act)	9	11	tn ot tb	pr				uo		2007-2010
Verbinding Groningen/CS-Zernike	20-40	11	tn	ot tb	pr			uo		2007-2010
Groningen Busstation	5-15	11	tn	ot tb	pr			uo		2007-2010
Regio Rail Knooppunt Arnhem-Nijmegen	36-54	7 en 14	tb	pr	uo					2005-2010
OV-verbinding Nijmegen-Waalsprong	14		ot	pr	uo					2007-2010
OV Vathorst-Amersfoort CS (VINEX-act)				sn	tn			ot tb	pr uo	2007-2010
Amersfoort, CSG, fase 2	36-54	11	tn ot	tb pr				uo		2007-2010
Zevenhuizen, omlegging N219	7-9	6	tn ot tb	tb pr				uo	uo	na 2010
Alphen a/d Rijn-Bodegraven verbreding N207	6-16	10	tn ot tb	pr						2006-2010
	7	6		pr					uo	na 2010



Projectomschrijving	basis voor rijksbijdrage € mln <sup>3</sup>	gemaximeerde rijksbijdrage <sup>4</sup>	Planning					Uitvoeringsperiode			
			2002	2003	2004	2005	2006		2007	2008	later
Gouda, Zuid-Westelijke randweg Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)	OWN 16-18	6			pr				uo	na 2010	
Den Bosch Zuid-Westtangent	OWN 27-41	6			pr				uo	na 2010	
Tilburg Noordwesttangent	OWN 9-23	10	tb		pr uo				uo	2004-2007	
Light Rail Limburg	OWN 5-35	6	tn		ot tb		pr		uo	na 2010	
	OV 25-30	7	ot tb		pr uo				uo	2005-2010	
<b>Totaal Kosten Rijksbijdrage</b>		<b>376-555</b>									

<sup>3</sup> Weergegeven worden waar mogelijk de rijksbijdrage van de minimum en de maximum variant, naast de in de planstudie betrokken nulvariant.

<sup>4</sup> Dit betreft de maximale rijksbijdrage (prijsspeil 2003).

<sup>5</sup> Extra middelen Regeerakkoord 1998.

<sup>6</sup> Het bij regeerakkoord 1998 gereserveerde budget van € 163 mln. voor de periode 2003/2010 voor diverse OWN-projecten (verkenning- en planstudie) is geheel besteed.

<sup>7</sup> 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 € 115 mln.

<sup>10</sup> Voor diverse VINEX-projecten is met het regeerakkoord 1998 van 2006 tot en met 2010 een totaal budget opgenomen van € 97 mln.

<sup>11</sup> Voor diverse VINEX-act projecten is met het regeerakkoord 1998 in de periode van 2007 tot 2010 een maximaal budget opgenomen van € 497 mln opgenomen.

<sup>13</sup> Extra middelen Bereikbaarheidsfonds Randstad t.b.v. planstudieprogramma.

<sup>14</sup> De kostenscope voor Nijmegen/Waalsprong maakt integraal onderdeel uit van de kostenscope van het project Regio Rail KAN.

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracébesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

## 20. Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier (IF 02.01.05)

Projectomschrijving	Kosten in € mln									Planning gereed Huidige SNIP	Planning gereed Vorige SNIP
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	later		
<b>Ruimte voor de Rivier Uitvoering PKB en lopende projecten</b>										2015	2015
1) Realisatiekosten	1 819					3	12	92	1 712		
* Hondsbroeksche Pleij	47					12	15	20			
<b>Planstudie</b>											
2) Projectbureau en planstudie lopende projecten	57	5	21	12	13	2	4				
* Dijkteruglegging Lent											
* Lexkesveer											
* Rosandepolder											
* Toegangsstuw Amerongen											
* Bato's erf											
* Aansluiting Sliedrechtse Biesbosch											
* Zuiderklip											
* Batenburg											
<b>Totaal Ruimte voor de Rivier (Pu en Duu)</b>	<b>1 923</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>112</b>	<b>1 712</b>		
<b>Begroting (art. 02.01.05)*</b>											

\* in de begroting staat Ruimte voor de Rivier vanaf 2004 op het artikelonderdeel 02.01.05. In eerdere jaren zijn de ramingen onderdeel van artikelonderdeel 02.01.02.

## 21. Realisatieprogramma Maaswerken (art. ond. IF 02.01.06) prijspeil 2003

Projectomschrijving	Kosten in € mln.									Planning gereed Huidig SNIP	Planning gereed Vorig SNIP
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later		
<b>Maaswerken</b>											
Zandmaas	477	107	26	43	54	27	24	28	168	2015	2015
Grensmaas	71	36	3	4	1	1	1	1	24	2022	-
<b>Totaal Maaswerken (produkt- uitgaven en directie uitvoerings- uitgaven)</b>	<b>548</b>	<b>143</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>192</b>		
<b>Begroting (artikel 02.01.06)</b>			<b>29</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>29</b>			

## 4. BEDRIJFSVOERING

### Bedrijfsvoeringsparagraaf Rijkswaterstaat op hoofdlijnen

De specifieke bedrijfsvoeringsthema's van Rijkswaterstaat voor 2004 zijn de volgende:

1. Professioneel Opdrachtgeverschap
2. Grote Projecten
3. Invoering baten-lasten en SAP
4. Strategisch Personeelsmanagement
5. Doelmatigheid

#### 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 tot een principiële heroriëntatie op de invulling van de opdrachtgeversfunctie en op de wijze van samenwerken met de markt, respectievelijk contracteren van de markt.

Deze noodzaak wordt door Rijkswaterstaat al enige tijd onderkend en heeft vanaf 2001 vorm gekregen in het veranderingstraject Professioneel Opdrachtgeverschap Rijkswaterstaat in de 21e eeuw. Daarnaast ondersteunen zowel de Agentschapsvormingsdoelen als de recente uitkomsten van de Parlementaire Enquête Commissie Bouwnijverheid nog eens met kracht de ingezette koers. Door de Parlementaire Enquête Commissie Bouwnijverheid zijn activiteiten die in het veranderingstraject Professioneel Opdrachtgeverschap gefaseerd waren gepland, nu in een versneld tempo opgepakt, zoals bijvoorbeeld het ontwikkelen van kaders en instrumentarium voor het inkoopproces en contractvorming.

Projecten die onder het Professioneel Opdrachtgeverschap Rijkswaterstaat in de 21e eeuw vallen zijn: Innovatief Aanbesteden, Publiek Private Samenwerking, Kwaliteitsborging, Vereenvoudiging Financieel Beheer en Kostenbeheersing Infrastructuur.

Zoals ook is opgenomen in de recent aan de Tweede Kamer verzonden evaluatie Grote Projecten speelt risicoanalyse bij de beheersing van de Grote Projecten een centrale rol. In dit kader stelt het Beheersmodel Grote Projecten eisen aan de beheersing van de projecten waarbij risicomanagement een belangrijk onderdeel vormt. Bij het instrument risicomanagement worden de volgende normen gehanteerd.

- De projectorganisatie dient te beschikken over een «risico management systeem», verankerd in de organisatie;
- Op ijkmomenten wordt de risicoanalyse herijkt;
- De DG Rijkswaterstaat krijgt een rapportage over de x grootste risico's;
- Waar het financiële risico's betreft: de risico's moeten «optelbaar» zijn;
- Er is een procedure die aangeeft onder welke voorwaarden geld uit de post onvoorzien mag worden gehaald;
- De DG Rijkswaterstaat krijgt een rapportage over de uitputting van de post onvoorzien.

In de begroting 2003 is voor de Hogesnelheidslijn en de Betuweroute een risicoreservering opgenomen. Naast bovenstaande nog steeds geldende beheersmodel is daarom met het ministerie van Financiën een procedure afgesproken onder welke voorwaarden geld aan deze risicoreservering mag worden onttrokken.

In het beheersmodel Grote Projecten is voorts opgenomen hoe middels kwartaalrapportages de informatie van de projectorganisaties uiteindelijk zijn weg naar de Tweede Kamer vindt. Deze wordt in het kader van de procedureregeling Grote Projecten immers middels halfjaarlijkse voortgangsrapportages over de stand van zaken van de Grote Projecten geïnformeerd.

### **Invoering baten-lastenstelsel en SAP**

Het project Invoering baten-lastenstelsel moet leiden tot een uniforme en efficiëntere bedrijfsvoering en een betere bestuurbaarheid van de organisatie. Om dit te kunnen bereiken richt het project zich op het uniformeren en (waar mogelijk) vereenvoudigen van de bedrijfsprocessen van Rijkswaterstaat, het invoeren van een administratie op basis van het baten-lastenstelsel en de implementatie van het geïntegreerde informatie-systeem SAP ter ondersteuning van de bedrijfsvoering. Dit alles in samenhang met de beoogde agentschapsvorming.

Vanaf het eerste kwartaal 2003 wordt binnen het project Invoering baten-lastenstelsel Rijkswaterstaat gebruik gemaakt van het instrument risicomangement. Hiervoor worden de geïdentificeerde risico's en ingezette beheersmaatregelen periodiek geactualiseerd. Het projectbureau van het project speelt een cruciale rol in het vastleggen en rapporteren over risico's en de te nemen beheersmaatregelen.

De verwachting is dat Rijkswaterstaat in 2005 gaat proefdraaien met de nieuwe bedrijfsvoering (ondersteund door SAP). Naast het verwezenlijken van de doelstellingen (uniforme en efficiënte bedrijfsvoering en een betere bestuurbaarheid van de organisatie) die het project zichzelf stelt, zal ook worden getoetst of de beoogde doelstellingen daadwerkelijk worden bereikt.

Mede in het licht van de agentschapsvorming is de functie van Chief Financial Officer (CFO) binnen Rijkswaterstaat ingesteld. Deze CFO moet bijdragen aan een verbetering van de bedrijfsvoering. Per 1 januari 2004 heeft Rijkswaterstaat een CFO in de hoogste managementlaag. Er wordt nog onderzocht op welke wijze de functie van CFO elders, op dienst-niveau, invulling kan krijgen.

Rijkswaterstaat geeft, als uitvoerende organisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, op een resultaatgerichte, maar vooral ook mensgerichte wijze invulling aan haar taak. Rijkswaterstaat geeft hierbij invulling aan een toekomst die meer gericht is op de omgeving, binnen de driehoek Beleid, Handhaving en Uitvoering waar Rijkswaterstaat zich in bevindt. Dit vraagt verschillende vaardigheden: deels reeds binnen de organisatie bestaande vaardigheden (sturen op personeelsomvang en kennis), maar ook andersoortige, nog binnen de organisatie te ontwikkelen vaardigheden (sturen op vaardigheden en attitude van de individuele medewerker).

Rijkswaterstaat geeft invulling aan haar toekomstige personeelsbeleid binnen de centrale kaders en baseert haar toekomstgerichte personeelsbeleid op strategisch personeelsmanagement. Hierin wordt de relatie gelegd tussen ontwikkelingen in het primaire proces enerzijds en de ontwikkeling van de medewerker anderzijds. Met behulp van competentie-management wordt deze match gerealiseerd.

Met competentie-management kan het management meer sturing geven aan de uitvoering van reguliere taken en aan de ontwikkeling van de organisatie van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat kiest voor een pragmatische benadering: competentie-management is een middel en geen doel.

Een hulpmiddel om nu en in de toekomst te kunnen beschikken over medewerkers, ook managers, met de juiste kwaliteiten ofwel competenties.

### *Integriteit*

Rijkswaterstaat besteedt al jaren aandacht aan integriteit. De Parlementaire Enquête Commissie Bouwnijverheid heeft het belang van dit onderwerp nog eens bevestigd. Integriteit is geen optelsom van vastomlijnde gedragsregels, maar is een veelomvattend begrip. Openheid, betrouwbaarheid, rechtmatigheid, onafhankelijkheid en zorgvuldigheid zijn kenmerken die hierbij een centrale rol spelen. Het doel van (preventief) integriteitbeleid is om de integriteit binnen de bedrijfsvoering als geheel te waarborgen en inbreuken op de integriteit zoveel mogelijk te voorkomen. Het is van belang om eenduidig en herkenbaar vorm te geven aan dit beleid. Daarbij zijn niet alleen formele regels belangrijk, maar is juist ook aandacht nodig voor de communicatie-, cultuur-, bewustwordings- en normontwikkelingsaspecten van het integriteitbeleid.

Het is van groot belang het onderwerp integriteit op alle niveaus van de organisatie te brengen en te houden. Om dit te kunnen realiseren wordt onder andere integriteit een structureel onderdeel van functioneringsgesprekken, werkoverleg, sollicitatiegesprekken en beoordelingsgesprekken.

### **Doelmatigheid**

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)<sup>1</sup>. De PU en DUU worden toegerekend aan de producten van Rijkswaterstaat. De IUU zijn niet te koppelen aan concrete producten.

Productuitgaven komen met name voor op de werksoorten Aanleg (droog/nat) en Beheer en Onderhoud (droog/nat). De verhouding tussen de PU en de DUU binnen deze werksoorten is een hulpmiddel bij de beoordeling van de doelmatigheid waarmee Rijkswaterstaat de producten realiseert. Ook de doelmatigheid van de verschillende onderdelen van Rijkswaterstaat worden op deze wijze vergeleken. In onderstaande figuur is per werksoort de PU/DUU-verhouding weergegeven. De waarden komen uit de begrotingen van 2003 en 2004.

---

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

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

Onder *indirecte uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: uitgaven die niet direct aan een product zijn toe te rekenen. Daarbij gaat het vooral om management, staven en RWS-brede activiteiten.

