

Vergaderjaar 2004–2005

**29 800 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inhoudsopgave**

**blz.**

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 2005 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2005. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2005.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2005 vastgesteld. De in die begroting opgenomen productartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>B. Begrotingstoelichting</b>	<b>4</b>
<b>1. Leeswijzer</b>	<b>4</b>
<b>2. De Productparagraaf</b>	<b>6</b>
2.1 De Infrastructuuragenda	6
Afkortingenlijst	20
2.2 De Productartikelen	23
<b>01 Droge Infrastructuur</b>	<b>23</b>
01.01 Rijkswegen	23
01.02 Railwegen	37
01.03 Regionale en Lokale Infrastructuur	46
<b>02 Natte Infrastructuur</b>	<b>52</b>
02.01 Waterkeren	52
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	62
<b>03 Megaprojecten</b>	<b>75</b>
03.01 Westerscheldetunnel	75
03.02 Betuweroute	76
03.03 Hogesnelheidslijn	80
03.05 Betaald rijden	85
03.06 Zuiderzeelijn	86
03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	88
<b>04 Algemene uitgaven en ontvangsten</b>	<b>90</b>
04.01 Saldo van de afgesloten rekeningen	90
04.02 Bodemsanering	91
04.03 Intermodaal vervoer	92
04.05 Garanties Infrastructuur	94
04.06 Prijsbijstelling uit Fonds Economische Structuur- versterking	97
04.07 Regionale mobiliteitsfondsen	98
04.08 Railinfrabeheer	100
<b>05 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk</b>	<b>102</b>
05.01 Bijdragen ten laste van de begroting van V&W	102
05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	103
05.04 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	104
<b>3. De verdiepingsbijlage</b>	<b>105</b>
3.1 Mutaties	105
3.2 Projectoverzichten	137

## 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 (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

#### 1.1. Inleiding

##### A 1.1.1 Algemeen

De infrastructuuragenda 2005 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 op *programmaniveau* (beheer en onderhoud, benutting en aanleg) met infrastructuur wil omgaan. 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 2005. Zo zal in ieder geval inzichtelijk worden gemaakt welke projecten volgens planning in 2005 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2005 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) / SNIP (Spelregels Natte Infrastructuur Projecten) – Projectenboek.

Bij het opstellen van de infrastructuuragenda is er zoveel mogelijk naar gestreefd overlap te voorkomen met:

- de beleidsagenda (waarin de beleidsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat staan beschreven);
- de toelichting op de productartikelen bij de begroting van het Infrastructuurfonds (waarin gedetailleerde informatie op projectniveau is opgenomen en waarin alle relevante wijzigingen in de projecten worden weergegeven) en
- de toelichting op de beleidsartikelen bij de begroting hoofdstuk XII.

#### 1.2. Algemene kaders

##### B. 1.2.1 Infrastructuur als instrument

Infrastructuur is één van de middelen die Verkeer en Waterstaat kan inzetten om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Verkeer en Waterstaat financiert in dat kader niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten. Bij de rijksinfrastructuur kan een onderscheid worden gemaakt tussen transportinfrastructuur (hoofdwegen, vaarwegen en railwegen) en waterbeheren- en waterkerenprojecten. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor waterbeheren- en waterkerenprojecten staat allereerst het hebben en houden van een veilig en woonbaar land centraal. Daarnaast wordt gestreefd naar het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik wordt gegarandeerd.

Drie elementen komen terug in de manier waarop Verkeer en Waterstaat met de rijksinfrastructuur omgaat:

1. de bestaande infrastructuur wordt *beheerd en onderhouden* om een basiskwaliteit voor die infrastructuur in stand te kunnen houden;
2. om het gebruik van de beschikbare capaciteit van de bestaande

infrastructuur te vergroten worden *benuttingsmaatregelen* getroffen (voor hoofdwegen, railwegen en vaarwegen);

3. ten slotte wordt, indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn, de bestaande capaciteit uitgebreid door *nieuwe infrastructuur* aan te leggen. Het kan hierbij zowel gaan om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken (bijvoorbeeld door verbreding van wegen) als om uitbreidingen van de netwerken zelf (in de vorm van volledig nieuwe tracés).

### **C. 1.2.2 Verwerking besluitvorming Voorjaarsnota 2004**

Bij Voorjaarsnota 2004 heeft het kabinet besloten tot een aantal maatregelen om het ontstane financiële tekort te beperken. Voor Verkeer en Waterstaat zijn twee maatregelen van belang:

#### *1. Meevaller Betuweroute*

Bij de aanbesteding van de Betuweroute heeft zich in 2004 een financiële meevaller van € 160 miljoen voorgedaan. Een groot deel van deze meevaller wordt in 2004 ingezet ten gunste van het generale financiële beeld. De middelen komen in de jaren 2005–2007 weer ten goede aan het Infrastructuurfonds.

#### *2. Doelmatiger aanbesteden*

Een tweede maatregel betreft de structurele verlaging van de budgetten op het Infrastructuurfonds. Deze maatregel is ingezet vanwege de prijsdruk, die is ontstaan in de bouwsector en vanwege het doelmatiger aanbesteden van projecten. Tot en met 2009 is met de verlaging een bedrag van € 954 miljoen gemoeid.

Verkeer en Waterstaat heeft deze maatregel verwerkt in de huidige begroting. Uitgangspunt daarbij is dat de verlaging – door aanpassing van de taakstellende budgetten – niet mag leiden tot vertragingen in de opleverdata binnen de verschillende programma's.

Verkeer en Waterstaat heeft er verder voor gekozen het programma beheer en onderhoud te ontzien, waardoor de voordelen van de prijsdruk en het doelmatiger aanbesteden kunnen worden benut voor het versneld wegwerken van de achterstanden in het beheer en onderhoud. Per saldo is de verlaging daarom gezocht in het aanlegprogramma. In een aantal gevallen bleek aanpassing van de taakstellende budgetten hierbij niet mogelijk. Bij verschillende aanlegprojecten zijn reeds uitvoeringscontracten gesloten of harde juridische verplichtingen aangegaan (bijvoorbeeld in bestuursovereenkomsten vastgelegde rijksbijdragen). Dergelijke projecten zijn daarom ontzien.

Door deze keuzes neemt het risico op vertragingen van de oplevering van andere aanlegprojecten toe. Echter, door het inzetten van de aanbestedingsmeevaller bij de Betuweroute (€ 160 miljoen) en het inzetten van een deel van het programma Zichtbaar, Slim en Meetbaar <sup>2</sup> (€ 140 miljoen) is dit risico vermeden en zijn dergelijke vertragingen voorkomen.

Tot slot is bij de verwerking van de maatregel rekening gehouden met:

- de actualisatie van de kasplanning van de risicoreservering in de periode 2004–2007 en
- de realisatie van stationsprojecten, met name Arnhem. In dat kader zijn de middelen voor de projecten Arnhem 4<sup>e</sup> perron en Arnhem West vrije kruising naar voren gehaald in de tijd via een kasschuif.

<sup>2</sup> Zie voor een toelichting in de paragraaf over benutting hoofdwegen.

De bovenstaande uitgangspunten en keuzes resulteren in de volgende verdeling:

Bedragen x € 1 miljoen						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>MAATREGELEN VOORJAARSNOTA 2004</b>						
Doelmatiger aanbesteden	- 142	- 143	- 159	- 174	- 168	- 168
Betuweroete (kasschuif)	- 150	50	50	50		
<b>TOTAAL</b>	<b>- 292</b>	<b>- 93</b>	<b>- 109</b>	<b>- 124</b>	<b>- 168</b>	<b>- 168</b>

Bedragen x € 1 miljoen						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>MAATREGELEN BEGROTING 2005</b>						
Meevaller Betuweroete	- 50	- 60	- 50			
ZSM-2		- 15	- 25	- 40	- 30	- 30
Fasering risicoreservering	- 176	26	75	75		
Fasering aanleg spoor (met name Arnhem)			10	20		- 30
Verlaging aanlegbudgetten		- 110	- 119	- 179	- 138	- 108
Kasmanagement wegen/HSL	- 66	66				
<b>TOTAAL</b>	<b>- 292</b>	<b>- 93</b>	<b>- 109</b>	<b>- 124</b>	<b>- 168</b>	<b>- 168</b>
<b>SALDO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De verlaging van de aanlegbudgetten is als volgt verdeeld over de verschillende modaliteiten:

Bedragen x € 1 miljoen						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>VERLAGING AANLEGBUDGETTEN</b>						
Aanleg wegen		- 45	- 62	- 102	- 72	- 55
Aanleg spoor (personen)		- 36	- 36	- 49	- 36	- 27
Aanleg spoor (goederen)		- 2	- 2	- 2		
Aanleg vaarwegen en waterbeheren		- 10	- 6	- 8	- 8	- 6
Aanleg waterkeren		- 5	- 3	- 5	- 6	- 5
Ruimte voor de Rivier				- 2	- 4	- 3
Maaswerken		- 3	- 1	- 2	- 1	- 1
GDU		- 9	- 9	- 9	- 11	- 11
<b>TOTAAL</b>	<b>0</b>	<b>- 110</b>	<b>- 119</b>	<b>- 179</b>	<b>- 138</b>	<b>- 108</b>

### 1.3. Programma's en projecten

#### D. 1.3.1 Beheer en onderhoud

##### *Algemeen*

De kwaliteit van de bestaande transportnetwerken van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen staat sterk onder druk. Gelet op de mobiliteits-



groei, de uitbreiding van de netwerken en de vervangingsbehoefte van kunstwerken en technische systemen is vastgesteld dat de onderhoudsbudgetten – ondanks reguliere groei – ontoereikend zijn. Ontoereikend om een maatschappelijk verantwoord, veilig en betrouwbaar gebruik te garanderen. De vraag naar het maatschappelijke rendement zal in het kader van een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) verder worden beantwoord en uitgewerkt, zodat in de toekomst de besluitvorming rond de uitgaven voor beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur beter kan plaatsvinden. Het kabinet heeft in 2004 besloten tot uitvoering van dit IBO. Centrale vraagstelling van het IBO is hoe de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud van infrastructuur beter onderbouwd kan worden, zodat

- een goede prioriteitstelling – zoveel mogelijk rekening houdend met het (maatschappelijk) nut van infrastructuur – bevorderd wordt en
- de aanwending van onderhoudsgelden zo doelmatig mogelijk plaatsvindt.

Het IBO zal naar verwachting in 2005 worden afgerond.

Om het achterstallige beheer en onderhoud grotendeels weg te werken is in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003 besloten om tot en met 2010 extra financiële impulsen in te zetten (€ 600 miljoen voor wegen, € 853 miljoen voor spoor met een reservering voor de 2<sup>e</sup> fase van het herstelplan spoor van € 734 miljoen en tot slot € 700 miljoen voor waterwegen<sup>2</sup>). Voor deze extra impulsen zijn concrete plannen van aanpak rijkswegen, railwegen en waterwegen uitgewerkt (verdiepingsbijlage bij de begroting 2004–2008). Deze plannen gaan onder andere in op de prioriteitsvolgorde van de maatregelen, de planning van middelen en maatregelen, de monitoring van het beleid ter zake en de inzet om tot betere beheersing van de onderhoudsopgaven voor de toekomst te komen. Om na te gaan of hierbij de juiste keuzes zijn gemaakt zal in 2006 een midterm-review worden uitgevoerd naar de effectiviteit van de aanpak van het beheer en onderhoud. De uitkomsten van het eerdergenoemde IBO zullen hierbij worden meegenomen.

Naast de extra financiële impulsen uit 2003 heeft Verkeer en Waterstaat in 2004 besloten om de verlaging van de budgetten op het Infrastructuurfonds (zoals beschreven in de paragraaf over verwerking besluitvorming Voorjaarsnota 2004) niet toe te passen op de beheer- en onderhoudsprogramma's. Dit met het oog op de prioriteit van het wegwerken van achterstallig beheer en onderhoud.

Zoals reeds aangekondigd in de brief aan de Tweede Kamer, d.d. 2 augustus 2004, (kenmerk DGP/WV/U04.2150) is met ingang van de huidige begroting een aantal veranderingen doorgevoerd om meer inzicht te bieden in de programmering van de beheer- en onderhoudskosten. Zo wordt er voor alle modaliteiten meer expliciet aangegeven wat er in de begrotingsperiode 2005–2009 aan onderhoudskosten is geraamd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een indeling in vast, variabel en groot onderhoud. Daarnaast zijn in het MIT/SNIP Projectenboek aparte projectbladen voor grote onderhoudsprojecten opgenomen.

#### *Rijkswegen*

De concrete doelstelling voor het hoofdwegennet is het verminderen van het achterstallig wegonderhoud met circa 45% vóór 2008. Daarvoor werkt Verkeer en Waterstaat – in het licht van het plan van aanpak – aan het vernieuwen van 1300 kilometer extra rijbaan van het hoofdwegennet. In

---

<sup>2</sup> Exclusief 35 miljoen als gevolg van het amendement Gerkens (29 200 A, nr. 9).

2004 is hier € 59 miljoen voor uitgetrokken, waarmee 139 kilometer wordt aangepakt. In 2004 zullen ruim 35 projecten worden uitgevoerd, waarvan er inmiddels 19 in uitvoering zijn genomen. Enkele voorbeelden zijn het verhardingsonderhoud aan de A35 Almelo–Hengelo, A12 Grijsoord–Waterberg, A58 St. Annabosch–Gilze en A59 Geffen–Oss. De overige projecten zijn vrijwel allemaal aanbesteed en zullen dit najaar worden uitgevoerd. Een enkel project, waaronder de Moerdijkbrug, bevindt zich in de voorbereidende fase en zal dit najaar worden aanbesteed. In 2005 is er € 30 miljoen beschikbaar, terwijl de grote inhaalslag plaatsvindt in 2006 en 2007.

Naast deze extra impuls voert Verkeer en Waterstaat ook continu wegonderhoud uit. Zo is in 2003 ongeveer 300 kilometer rijbaan vernieuwd op bijvoorbeeld de trajecten A10 West–Coentunnel en de A12 Zoetermeer–Gouda.

#### *Railwegen*

De eerste doelstelling voor het spoor is een punctualiteitsverbetering voor het reizigersvervoer tot minimaal 87% in 2007 (ten opzichte van 81% in 2002). In het eerste kwartaal van 2004 was de punctualiteit 85,3%. De verwachting voor 2005 is een punctualiteit van 85% gemiddeld over het hele jaar. Een tweede doelstelling is een afname van het aantal (onderhoud)storingen. Van 2000 tot en met 2002 is het aantal storingen met ongeveer 13% gedaald, in 2003 is er een stijging met 3% geweest. Het aantal storingen zal de komende jaren echter dalen door het treffen van maatregelen uit het plan van aanpak Beheer en Onderhoud. Zo is in 2004 gestart met de toepassing van een nieuwe contractvorm voor klein onderhoud (OPC+), met pilots met betrekking tot storingen veroorzaakt door derden (spoorvandalisme), met de uitvoering van het bovenbouwvernieuwingsprogramma, met het testen van nieuwe camera's ter vergroting van de sociale veiligheid op stations en met de ontwikkeling van nieuwe indicatoren voor onderhoud van transferruimtes. In het overgangscontract met de NS is de doelstelling opgenomen om in 2007 het aantal storingen met 35% tot 40% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2000.

Naast de maatregelen uit het plan van aanpak, heeft zich in 2004 een incident voorgedaan bij het centraal station van Amsterdam, waar een machinist door een rood sein is gereden. Om de gevolgen van dergelijke rood seinpassages te beperken en zo de spoorveiligheid te vergroten, is er een bedrag van € 40 miljoen in het beheer- en onderhoudsbudget voor railwegen bestemd. Onderzocht wordt nog welke concrete maatregelen met dit budget zullen worden genomen.

#### *Waterwegen*

Het goederenvervoer over water neemt gemiddeld met circa 2 tot 3% per jaar toe. Het containervervoer groeit de laatste jaren zelfs 7 tot 10% per jaar. Hoewel de capaciteit van de vaarwegen de komende jaren zelf de groei van het vervoer grotendeels wel aan kan, ontstaat er toenemende druk op de sluizen, bruggen en ligplaatsen. Deze druk wordt nog eens vergroot door achterstallig onderhoud, met name aan vaarwegen en sluizen. Daarom werkt Verkeer en Waterstaat de komende jaren met name aan de uitvoering van het plan van aanpak. Het betreft hierin vooral grootschalige baggerwerkzaamheden en de vervanging van kunstwerken die aan het einde van hun levensduur zijn. In 2004 wordt het beschikbare budget van € 50 miljoen ingezet voor het herstel van achterstallig onderhoud (bijvoorbeeld bij de Beatrixsluizen te Nieuwegein), de opvang

van onvoorziene onveilige situaties en het voorkomen van calamiteiten als gevolg van het prioriteit geven aan correctief onderhoud voor een deel van het netwerk.

Via het amendement Gerkens (29 200 A, nr. 9) is in 2003 aanvullend € 35 miljoen beschikbaar gekomen om al in 2004 en 2005 een slag op het gebied van beheer en onderhoud te kunnen maken. In 2004 is daarvan € 20 miljoen beschikbaar gesteld en dit budget wordt ingezet voor het versneld treffen van renovatiemaatregelen, bijvoorbeeld bij de stuwen in de Lek, bij de sluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal en bij de vaarverbindingen Amsterdam-Lemmer en Rotterdam-Duitsland. In 2004 ligt de nadruk daarbij met name op de voorbereidingsactiviteiten, met uitzondering voor het baggeren. Op het gebied van het baggeren zal de uitvoering starten van maatregelen op de Waal, het Noordzeekanaal en de voorhavens Belfeld en Sambeek in de Maas.

Op het gebied van waterwegen zal Verkeer en Waterstaat tenslotte ook een deel van de efficiencywinsten als gevolg van het Ondernemingsplan van Rijkswaterstaat bestemmen voor het wegwerken van de achterstanden bij beheer en onderhoud.

### **E. 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.

Met het eerste deel van het ZSM-plan (ZSM-1) worden voornamelijk allerlei *extra* benuttingsmaatregelen getroffen. Basis voor deze maatregelen is de *Spoedwet wegverbreding*. Naast extra benuttingsmaatregelen is de wet ook van toepassing op een aantal projecten, die reeds in het MIT staan, en die versneld zullen worden aangepakt. Op weggedeelten waar projecten uit de Spoedwet worden uitgevoerd, neemt de filezwaarte bij verder ongewijzigde omstandigheden ter plaatste met minimaal 30% af. Om het exacte effect per wegvak te bepalen is een monitoringsysteem opgesteld, waarbij ondermeer voor de openstelling een nulmeting wordt uitgevoerd.

Aanvullend op ZSM-1 zijn in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003 extra middelen beschikbaar gesteld om een aantal nieuwe knooppunten en een aantal ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen aan te pakken (ZSM-2). In 2004 is de voorbereiding van deze maatregelen op tempo gekomen. De kosten van de ZSM-maatregelen zijn meer nauwkeurig ingeschat, waarbij rekening is gehouden met de meevallende resultaten bij de aanbesteding van infrastructurele werken. Op basis van die inschatting concludeert Verkeer en Waterstaat dat een bedrag van ongeveer € 140 miljoen vrijgespeeld kan worden op ZSM-2 (waarna een projectbudget resteert van € 575 miljoen), zonder dat dit gevolgen heeft voor de uitvoering van de geplande maatregelen. Deze middelen worden uitzet als invulling van de besluitvorming uit de Voorjaarsnota 2004.

In het kader van ZSM zijn in 2004 reeds de stroken rond Eindhoven (12 kilometer) gereedgekomen en eind 2004 zullen naar verwachting de stroken op de A50 Heteren–Valburg (3 kilometer rijstrook) en de A12 Voorburg–Prins Clausplein (1,5 kilometer rijstrook) gereed komen. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de ZSM-projecten, die in 2005 starten dan wel worden opgeleverd, inclusief het aantal kilometers rijstrook dat met het betreffende project wordt opengesteld. In het overzicht wordt alleen gekeken naar de extra benuttingsmaatregelen. De MIT-projecten, die als gevolg van de Spoedwet versneld worden aangepakt, worden meegenomen onder de paragraaf aanleg hoofdwegen.

Mijlpaal	Project
Oplevering/openstelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>● A1 Beekbergen–Deventer Oost (20 km rijstrook)</li> <li>● A1 Hoevelaken–Barneveld (8 km rijstrook)</li> <li>● A13 Zestienhoven–Delft Zuid (6 km rijstrook)</li> <li>● A20 Terbregseplein (5 km rijstrook)</li> <li>● A50 Arnhem–Beekbergen (20 km rijstrook)</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>● A1 Watergraafsmeer–Diemen (8 km rijstrook)</li> <li>● A2 Den Bosch–Eindhoven (25 km rijstrook)</li> <li>● A27 Everdingen–Lunetten (12 km rijstrook)</li> <li>● A27 Gorinchem–Noordeloos (6 km rijstrook)</li> <li>● A27 Utrecht Noord–Eemnes (15 km rijstrook)</li> <li>● A28 Utrecht–Leusden Zuid (15 km rijstrook)</li> <li>● A4 Leidschendam–Prins Clausplein (2 km rijstrook)</li> </ul>

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

Om de bovenstaande benuttingsmaatregelen optimaal te kunnen laten renderen in het wegennetwerk is het noodzakelijk de aanleg ervan te combineren met andere maatregelen, zoals toeritdosering, verbetering van verkeersmanagement en matrixborden boven vluchtstroken. In totaal is voor dergelijke maatregelen € 80 miljoen beschikbaar.

### **F. 1.3.3 Aanleg**

In deze paragraaf wordt vooral aangegeven welke concrete mijlpalen in 2005 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/SNIP Projectenboek 2005.

#### *Hoofdwegen*

In 2004 zal de uitvoering van het eerste deel van de A7 Zuidelijke Ringweg (fase 1), de N31 Leeuwarden–Drachten, de A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel en de A1 CRAAG\* (benutting) samen met de A9 Badhoevedorp–Velsen (benutting) starten. Daarnaast zijn de A2 Oudenrijn–Everdingen, de N11 Alphen a/d Rijn–Bodegraven, de N30 gedeelte Rijksweg 12–Postweg, de A15 Aansluiting Vondelingenplaat en de Thomassentunnel opengesteld. In 2005 zal Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>● A50 Eindhoven–Oss (34 km rijstrook)</li> <li>● A59 Rosmalen–Geffen (28 km rijstrook)</li> <li>● A7 Zaanstad–Purmerend, benutting (onderdeel van ZSM en betreft 10 km rijstrook)</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>● A12 Den Haag–Gouda, benutting (onderdeel van ZSM)</li> <li>● A12 Utrecht–Maarsbergen (onderdeel van ZSM)</li> <li>● A12 Veenendaal–Ede (onderdeel van ZSM)</li> <li>● A2 Rondweg Den Bosch</li> <li>● A73 Venlo–Maasbracht c.a.</li> <li>● N35 Wierden–Almelo</li> </ul>

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

Nadat in 2003 diverse grotere railprojecten zijn opgeleverd (zoals de Hemboog of de Flevolijn Gooiboog) zal in 2004 – naast enkele kleinere projecten – alleen het project Amsterdam CS spoor 10/15 worden opgeleverd. Voor 2005 wil Verkeer en Waterstaat verder de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nootdorpboog</li> <li>● Uitgeest de Kleis</li> <li>● Verbindingssporen ECT (goederen)</li> <li>● Vleuten–Geldermalsen, inclusief Randstadspoor, 1<sup>e</sup> fase (oplevering eerste deelprojecten)</li> <li>● Woerden–Harmelen</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2<sup>e</sup> eilandperron)</li> <li>● Grote stations (Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem)</li> <li>● Regionet, fase 1</li> </ul>

#### *Vaarwegen*

De meeste vaarwegprojecten zijn 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). Hiervoor zal naar verwachting in 2005 een tracébesluit worden genomen.

In 2004 zal het project Maasroute, fase 1 (voorhavens en wachtplaatsen) worden opgeleverd. Voor 2005 gelden bij het vaarwegprogramma de volgende mijlpalen:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen</li> <li>● Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden</li> <li>● Vaarroute Ketelmeer</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Maasroute, modernisering fase 2</li> <li>● Walradar Noordzeekanaal</li> </ul>

### *Waterbeheren en -keren*

Op het gebied van waterbeheren zullen in 2004 het Doorlaatmiddel Veerse Meer en het gemaal Gouda worden opgeleverd. Bij de waterkeren zal de Spoorbrug Oosterbeek in 2004 worden opgeleverd. Voor 2005 gelden de volgende mijlpalen:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inrichting IJsselmonding (waterbeheren)</li><li>• Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden (waterbeheren)</li><li>• Vispassages Grave en Borgharen (waterbeheren)</li></ul>

### *Regionale/lokale infrastructuur*

Per 1 januari 2004 is de decentralisatie van de Gebundelde Doeluitkering (via de ophoging van de GDU-grens van € 11,34 miljoen naar € 112,5 miljoen<sup>3</sup> respectievelijk € 225 miljoen<sup>4</sup> geëffectueerd. Per 1 januari 2005 zullen daarbij ook de middelen voor de tweede fase Duurzaam Veilig, mobiliteitsmanagement, personele middelen en exploitatie van openbaar vervoer worden gevoegd. Daarmee ontstaat een brede doeluitkering voor regionaal Verkeer en Vervoer (BDU).

Bij de regionale/lokale infrastructuurprojecten, waarvan de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen, blijft er een directe subsidierelatie bestaan tussen de decentrale overheden en Verkeer en Waterstaat. Bij deze categorie projecten geldt dat in 2005 de uitvoering van het project Heerhugowaard–Alkmaar (HAL-deel B) zal starten.

### **G. 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. Daarbij wordt zo veel mogelijk getracht kosteneffectieve en innovatieve maatregelen in te zetten.

#### *Innovatieprogramma Geluid en implementatie nieuwe geluidsmaatregelen*

Bij de begroting 2004–2008 is een innovatieprogramma voor geluid aangekondigd, waarvoor in de periode 2004–2008 in totaal € 110 miljoen beschikbaar is gekomen. Het betreft € 70 miljoen aan middelen voor wegen en € 40 miljoen voor spoor. Daarnaast is ook een bedrag van € 200 miljoen beschikbaar gesteld tot en met 2010 voor de implementatie van geluidsmaatregelen bij wegen.

In 2005 worden de volgende producten geleverd/activiteiten ontplooid:

- vrijgave van 2-laags ZOAB als geluidsmaatregelen (zodat deze dienen als alternatief voor meer en hogere geluidsschermen);
- vrijgave van schermtoppen en middenbermschermen om – in situaties waarin bestaande geluidsschermen onvoldoende werken – voor relatief weinig kosten extra geluidsreductie mogelijk te maken;
- vrijgave van de raildemper als kostenbesparend alternatief voor meer en hogere geluidsschermen langs spoorwegen;
- vrijgave van akoestisch slijpen als kostenbesparend alternatief voor meer en hogere geluidsschermen langs spoorwegen;

<sup>3</sup> Geldend voor alle provincies en de kaderwetgebieden Knooppunt Arnhem Nijmegen, Regio Twente, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en Bestuur Regio Utrecht.

<sup>4</sup> Geldend voor de kaderwetgebieden Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden.

- prototypen van stiller gemaakte treinen van NS Reizigers;
- proefvakken met 3<sup>e</sup> generatie wegdekken;
- start van praktijkproeven op emplacementen (testen van nieuwe maatregelen voor reductie van geluid);
- inzet op aanscherping van Europese geluidsrichtlijnen voor banden en wegvoertuigen.

#### *Innovatieprogramma luchtkwaliteit*

De luchtkwaliteit zal in 2010 niet overal aan de geldende Europese eisen (conform de Europese richtlijn) voldoen, ondanks de verwachte verbetering als gevolg van het autonome bronbeleid (zoals industrie en verkeer). Daarom is het nodig dat de datum van invoering van de richtlijn wordt uitgesteld van 2010 tot 2015. Bovendien is een innovatieprogramma nodig om tot goedkopere oplossingen te komen. Hiervoor is bij de begroting 2004–2008 € 20 miljoen beschikbaar gesteld in de periode 2004–2010. Het betreft in het geheel middelen voor wegen.

Naar verwachting zal in 2005 een aantal pilotprojecten worden gestart. Ter versterking van het programma wordt in internationaal kader een onderzoek gestart naar maatregelen, zoals die in het buitenland worden onderzocht of al zijn genomen. Ook zullen modelberekeningen en metingen nader worden onderzocht, waarbij Nederland zal worden vergeleken met andere landen.

#### *Meerjarenprogramma Ontsnippering*

Het kabinet wil in 2018 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gerealiseerd hebben om de kwaliteit van de natuur te behouden en te verbeteren. 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 het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) opgesteld, dat in juni 2004 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering is de basis voor het ontsnipperingsbeleid van Verkeer en Waterstaat. Elke vier jaar zal het programma worden geactualiseerd door de betrokken ministeries. Voor de uitvoering van het programma is circa € 410 miljoen tot en met 2018 beschikbaar. Hiervan komt ongeveer € 250 miljoen ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Met behulp van deze middelen zal in 2005 onder andere met de uitvoering van het ecodeuct Huis ter Heide over de A28 Utrecht–Amersfoort worden gestart.

### **H. 1.3.5 Risicoreservering grote spoorprojecten**

De omvang van de risicoreservering wordt bepaald door de waardering van de onderliggende risico's bij de Betuweroute en de HSL-Zuid, gerelateerd aan de kans dat deze risico's optreden. In 2004 is in overleg met de Tweede Kamer besloten om ten behoeve van de Tunnel Technische Installaties (TTI) sprinklerinstallaties bij de Betuweroute toe te passen om zo te voldoen aan de vereiste brandwerendheid in tunnels. Daartoe is er uit de risicoreservering € 104 miljoen overgeheveld naar het projectbudget van de Betuweroute. Tevens is met de Tweede Kamer (d.d. 1 juli 2004) afgesproken om voor de HSL-Zuid een bedrag van € 90 miljoen te bestemmen voor mee- en tegenvallers bij contracten, raakvlakproblemen tussen onder- en bovenbouw of tussen HSL en de omgeving. Daarnaast is een bedrag van € 23 miljoen uit de risicoreservering onttrokken om preventieve maatregelen te treffen om de vogelsterfte door geluids-

schermen tegen te gaan. Voor 2004 resteert dan nog een kasbedrag van € 176 miljoen. Dit bedrag wordt door middel van een kasschuif naar latere jaren overgeheveld. Deze aanpassing van het kasritme in de jaren heeft geen invloed op de totale omvang van de risicoreservering.

Het risicoprofiel dat de basis vormt voor de risicoreservering wordt voortdurend gemonitord en waar nodig aangepast. In het najaar van 2004 vindt, zoals eerder aangekondigd, een herijking plaats van de risico-profielen HSL-Zuid en Betuweroute.

Voor de risicoreservering leidt bovenstaande tot het volgende financiële beeld:

Bedragen x € 1 miljoen							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
<b>Stand begroting 2004</b>	<b>226</b>	<b>288</b>	<b>214</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>811</b>
<b>Mutaties</b>							
Naar BR voor sprinklerinstallatie		- 40	- 64				- 104
Naar HSL voor onder andere geluidsschermen	- 50	- 35	- 28				- 113
Fasering risicoreservering	- 176	26	75	75			0
<b>Stand begroting 2005</b>	<b>0</b>	<b>239</b>	<b>197</b>	<b>135</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>594</b>



## Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2004.

Bedragen x € 1 000					
	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Stand ontwerpbegroting 2004</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>
1e suppl. Wet 2004	171 438	89 069	77 279	66 290	101 174
<b>I Belangrijkste mutaties</b>	<b>- 168 747</b>	<b>- 296 140</b>	<b>- 273 375</b>	<b>- 285 340</b>	<b>- 419 949</b>
1. MR 16-04-2004: Doelmatiger aanbesteden	- 142 000	- 143 000	- 159 000	- 174 000	- 168 000
2. Herschikking risicoreservering	- 176 000	26 000	75 000	75 000	
3a. Uit risicoreservering: Sprinklerinstallaties Naar Betuweroute: Sprinklerinstallaties		- 40 000	- 64 000	40 000	64 000
3b. Uit risicoreservering: div. risico's (o.a. geluidsschermen) Naar HSL	- 50 000	- 35 000	- 28 000		
	50 000	35 000	28 000		
4. Exploatiebijdrage WST	37 800	37 800	37 800	37 800	37 800
5. Kasschuif Wegen	- 50 000	140 000	- 45 000	- 45 000	
6. ProRail naar IF		76 893	76 893	76 893	76 893
7. Uit Enveloppe reg. Bereikbaarheid: Chipcard (XII/07)			- 16 000	- 24 000	- 20 000
8. Uit Enveloppe reg. Bereikbaarheid: RMF Regionale Mobiliteitsfondsen		- 9 000	- 33 000	- 13 000	
		9 000	33 000	13 000	
9. Uit Enveloppe reg. Bereikbaarheid: Natte Bruggen Natte Bruggen		- 5 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
		5 000	15 000	15 000	15 000
10. Veiligheid spoor: impuls 40 mln.			13 000	13 000	14 000
11. Kasschuif/actualisatie raming Betuweroute	79 742	- 206 605	- 42 714		
12. Project Mainportontwikkeling Rotterdam	2 160	2 867	15 737	12 737	13 087
13. Voorbereidingskosten Zuiderzeelijn	7 500	8 000	5 000		- 20 500
14. Vorming BDU (XII)		- 309 536	- 310 355	- 372 216	- 432 425
15. HSL: wijzigingsprotocol A4				32 837	
16. Loon- en prijscompensatie 2004	73 251	75 458	81 299	87 662	85 249
17. Professionele Inkoop en aanbesteding	- 1 200	- 3 000	- 3 000	- 3 000	- 3 000
18. Kennistaakstelling		- 1 017	- 2 035	- 3 053	- 3 053
19. Efficiencytaakstelling MR-26-8-2004		- 5 556	- 9 178	- 12 800	- 12 800
<b>II Overige mutaties</b>	<b>21 696</b>	<b>20 224</b>	<b>15 787</b>	<b>- 69 005</b>	<b>25 571</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2005</b>	<b>5 883 331</b>	<b>5 789 582</b>	<b>6 287 077</b>	<b>6 698 390</b>	<b>6 459 332</b>

- ad 1. Dit betreft de nadere uitwerking van de mutatie «doelmatiger aanbesteden». Zie voor een nadere toelichting § 2.1.2.2 van de Infrastructuuragenda.
- ad 2. Deze herschikking van de risicoreservering is betrokken bij de invulling van de Ministerraadbesluitvorming van 16 april 2004 (voorjaarsnota).
- ad 3a. Dit betreft een overboeking uit de risicoreservering naar de Betuweroute voor de dekking van de meerkosten van extra veiligheidsmaatregelen door het aanbrengen van sprinklerinstallaties.
- ad 3b. Dit betreft een overboeking van € 113 mln. (€ 90 mln + € 23 mln.) uit de risicoreservering naar de HSL voor de dekking van o.a. de aanpassing van geluidsschermen.
- ad 4. Deze mutatie heeft betrekking op een technische overboeking

van de exploitatiebijdrage van de Westerscheldetunnel van H XII naar het Infrastructuurfonds. De middelen worden ondergebracht op het onderdeel Beheer en Onderhoud Rijkswegen: realisatie (IF 01.01.04).

- ad 5. Deze kasschuif is het gevolg van een actualisatie van de projectplanning.
- ad 6. De taakorganisaties Verkeersleiding, Railinfrabeheer en Railned worden samengevoegd. Dus zal er in de toekomst sprake zijn van één beheersvergoeding, welke op één artikel in het Infrastructuurfonds wordt verantwoord. Hiertoe worden de budgetten overgeboekt vanuit Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds.
- ad 7. Dit betreft de nadere verdeling van de ten behoeve van de regionale samenwerking gereserveerde middelen. Voor de ontwikkeling van de Chipcard wordt € 60 mln. toegevoegd aan artikel 07.01.02 van de begroting van Hoofdstuk XII.
- ad 8. Dit betreft een nadere verdeling van de voor regionale samenwerking gereserveerde middelen. De overboeking naar IF 04.07.01 gebeurt ten gunste van de invulling van de regionale mobiliteitsfondsen (kaderwetgebieden Twente, KAN, SNN en Zuidvleugel).
- ad 9. Uit artikel IF 01.03 (enveloppe regionale mobiliteit) wordt € 50 mln. toegevoegd aan het programma «Natte Bruggen».
- ad 10. Zoals is toegezegd wordt, vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek naar de maatregelen die nodig zijn om de gevolgen van rood licht passages te beperken, in de periode 2006 tot en met 2008 het onderhoudsbudget verhoogd met in totaal € 40 mln.
- ad 11. Dit heeft enerzijds betrekking op een kasschuif en anderzijds betrekking op een actualisatie van de kasraming van de Betuweroute. Dit laatste betreft een bij Voorjaarsnota 2004 opgenomen aanbestedingsmeevaller op dit project.
- ad 12. Deze mutatie vloeit voort uit de besluitvorming in de minister-raad. Met betrekking tot het Project Mainportontwikkeling Rotterdam zal Verkeer en Waterstaat de benodigde middelen voorfinancieren. Op dit artikel worden alle projectkosten ondergebracht. Deze kosten hebben nog voornamelijk betrekking op de uitvoeringsorganisatie en lopen vooruit op de daadwerkelijke realisatie van het project. Daarnaast zijn onder andere de kosten voor de natuurcompensatie (nulmeting Zeereservaat) op dit artikel ondergebracht en gefinancierd uit de FES-middelen.
- ad 13. Deze mutatie betreft een kasschuif voor de dekking van de voorbereidingskosten Zuiderzeelijn.
- ad 14. Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII ten behoeve van de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

- ad 15. Dit betreft de financiële verwerking van het wijzigingsprotocol A4. Hiermee wordt de aanpassing verbreding van de A4 vanuit dit artikel betaald.
- ad 16. Dit heeft betrekking op de loon- en prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 17. Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden (PIA) uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 18. Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de VJN 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.
- ad 19. Betreft invulling van de efficiencytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004.

## 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.	
CRAAG	= Corridor Regio Amsterdam–Almere–'t Gooi
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 Voedselkwaliteit
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 BV
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 2004.

## 01 DROGE INFRASTRUCTUUR

### 01.01 Rijkswegen

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

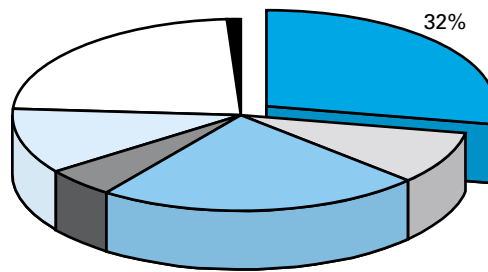
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2005 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

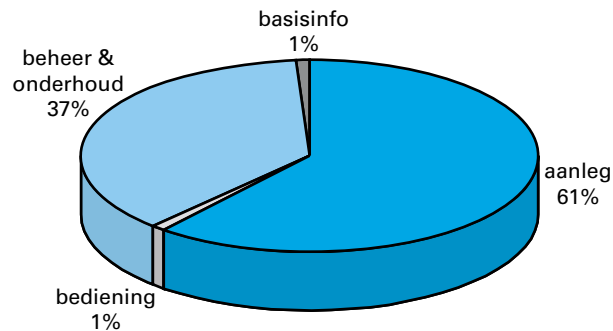
In het MIT-projectenboek 2005 is per project beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost.

In de volgende figuur worden het aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen weergegeven.

### Aandeel Rijkswegen in totaal Infracfonds 2005



### Uitgavencategorieën Rijkswegen



#### *b. Het actuele programma*

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

##### *Wijzigingen planstudietabel*

##### *Algemeen*

Het kabinet heeft op 16 april 2004 besloten om Rijksbreed een aantal tekortbeperkende maatregelen getroffen waaronder een structurele verlaging van de bouwbudgetten. Deze verlaging is bij dit onderdeel verwerkt zonder dat de opleveringstermijn van programma's/projecten later wordt.

##### *Overige wijzigingen planstudietabel*

##### *A1/A6/A9 Craag/benutting*

In 2002 is het budget voor A1/A6/A9 Craag/benutting met € 37 mln verlaagd ten gunste van de A5 (verlengde Westrandweg, ter dekking van voorziene tekorten). Bij oplevering van de A5 in 2003 bleek dat hiervan € 34 mln kon worden teruggeboekt naar het project A1/A6/A9 Craag zodat uitvoering van dit project conform het BOR-convenant kan plaatsvinden.

##### *Rw2 Oudenrijn–Deil*

In bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken dat het voorziene overschot van € 88 mln. ingezet zal worden voor het project Randstadspoor.

##### *Rw2 Tangenten Eindhoven*

Het taakstellend budget voor dit project is verlaagd met € 7 mln. compensatie t.b.v. Rw50 Eindhoven–Oss.



*Rw4 Delft–Schiedam*

De projectkosten zijn, naar aanleiding van bestuurlijk overleg in november 2003, verhoogd met € 210 mln.

*Rw4 Burgerveen–Leiden*

Conform bestuurlijk overleg november 2003 is € 37 mln. uit de enveloppe «overige hoofdwegprojecten» (n.a.v. Hoofdlijnenakkoord 2003) overgeheveld naar dit project.

Daarnaast vindt in 2007 een budgetoverheveling plaats van € 33 mln. naar HSL-zuid IF 03.03.01 ivm verrekening risicoposten bij de aanleg van het gebundelde deel van de A4 en de HSL-zuid op basis van een gesloten convenant.

*Rw4 omlegging Halsteren*

Vanwege de noodzakelijke onteigeningsprocedures en verdere uitwerking van het ontwerp staat uitvoering gepland vanaf januari 2006. Oplevering is voorzien in 2007 i.p.v. 2005.

*Rw9 Koedijk–de Stolpen*

Dit project is vertraagd van 2007 tot 2008 door noodzakelijke aanvullende onderzoeken in de ontwerp-tracébesluitfase.

*Rw10 Coentunnel*

Conform de toezegging van de Minister wordt het taakstellend budget verhoogd met 2 x € 85 mln. Hiervan wordt € 85 mln door de regio ingebracht.

*Fw12 Utrecht–Duitse grens (benutting)*

Het taakstellend budget wordt verhoogd met € 6 mln. in 2009 ten laste van het project HSL-oost vanwege inpassingsmaatregelen op het gedeelte Utrecht–Maasbergen.

*Rw15 Varsseveld–Enschede*

Conform bestuurlijk overleg (november 2003) is het bedrag voor dit project in de PPS-categorie vastgesteld op € 49 mln.

*Rw31 Leeuwarden*

Dit project is opgenomen in de planstudietabel.

*Rw35 Wierden–Almelo*

Het gedeelte Rw35 Wierden–Almelo van € 82 mln. (afgegrond) is overgegaan naar het Realisatieprogramma.

*Rw50 Ewijk–Valburg–Grijsoord*

De opleverdatum is verschoven van 2010 naar 2011 als gevolg van de benodigde langere voorbereidingstijd c.q. grondverwerving.

*ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar)*

Om de aanbestedingstaakstelling voor lopende projecten in de realisatiefase op te vangen is nog niet concreet belegde ruimte binnen het ZSM-programma ingezet. Dit leidt niet tot vertraging van de aanleg van spoedwetprojecten in het programma ZSM.

*Enveloppe overige hoofdwegprojecten*

In de bestuurlijke overleggen van november 2003 is deze enveloppe verdeeld over de diverse wegenprojecten, en daarmee is deze reservering vervallen.

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

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

- de uitvoering van nieuwbouw- en benuttingsprojecten, inclusief de ZSM-projecten (Zichtbaar, Slim en Meetbaar);
- 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 Fileplanprojecten. Nieuwbouwprojecten zijn vooral gericht op structurele capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en dragen ook bij aan de verkeersveiligheid. Het Fileplan ZSM 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. Evenals in de vigerende begroting het geval is, is in het programma voor 2005 en daarna geen rekening gehouden met overplanning.

#### *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 in 2004 en 2005 opgenomen. Voor een nadere projecttoelichting wordt verwezen naar het MIT/SNIP-projectenboek.

RW	Wegvak	Openstelling in Jaar	In Maand	Aantal km	Totaal aantal rijstroken	Totaal aantal rijbanen
2	Knpt Oudenrijn-Everdingen	2004	dec	2	6	2
11	Alphen-Bodegraven	2004	mei	7,5	4	2
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2004	maart			
30	Rijksweg 12-Postweg, ged. Ede-aansluiting rw12	2004	juli	2,5	4	2
50	Eindhoven-Oss, ged. Uden-Oss	2005	dec	8,5	4	2
59	Rosmalen-Geffen	2005	dec	7	4	2

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

RW	Wegvak	Openstelling in Jaar	In Maand	Aantal km	Totaal aantal rijstroken	Totaal aantal rijbanen
15	Thomassentunnel	2004	juni			
33	Appingedam-Spijk	2004	dec	13	2	1
33	Spijk-Eemshaven	2004	okt	6	2	1
50	St.Oedenrode	2004	mei	6	4	2

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 2005 de uitvoering van de volgende projecten.

Daarom zijn deze projecten in de voorliggende begroting niet meer vermeld in de planstudietabel maar opgenomen in het realisatieprogramma.

Rw2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel;

Rw35 gedeelte Wierden-Almelo (projectonderdeel van Rw35 Zwolle-Almelo);

Rw73 Venlo-Maasbracht, in samenwerking met Rw74, N68 en OTR;

De ombouw van Rw16 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 overgeboekt naar 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*

Mutaties worden toegelicht als deze:

- financieel groter zijn dan 10% van het projectbudget of meer dan € 10 mln. bedragen of
- meer dan een jaar afwijken ten opzichte van de eerder afgesproken oplevering
- de mutaties betreffen projecten waarvoor het tracébesluit is genomen.

#### *Rw15 reconstructie aansluitingen*

Er heeft een aanpassing van het taakstellende budget aan de actuele raming van kosten plaatsgevonden als gevolg van o.m. nadere detailering van het werk, aanwezigheid van slechte grondslag en extra verkeersmaatregelen. De extra kosten ad € 28 mln. zijn gecompenseerd uit Rw15 Europaweg.

#### *Rw14 Wassenaar–Leidschendam*

Het taakstellende budget is verlaagd in verband met terugbetaling in 2003 aan EZ als gevolg van het afzien van realisering van de Hubertustunnel als boortunnel volgens het innovatieve concept.

#### *Rw50 Eindhoven–Oss*

Het taakstellende budget is verhoogd als gevolg van hogere uitvoeringskosten. Compensatie heeft gedeeltelijk plaatsgevonden uit het budget van Rw2 Tangenten Eindhoven.

#### *Ondernemingsplan en taakstelling «Doelmatiger aanbesteden»*

Vooruitlopend op de nieuwe sturing als agentschap is het Ondernemingsplan RWS opgesteld, dat door departementsleiding is goedgekeurd. In dit Ondernemingsplan (dat onderdeel uitmaakt van het Veranderplan VenW) wordt onder andere een efficiencyverbetering voorzien, die wordt bewerkstelligd door beter aan te besteden en meer aan de markt over te laten. De voorziene effecten van het Ondernemingsplan zijn vanaf 2008 in de projectbudgetten verwerkt. De financiële besparing die hierdoor ontstaat, wordt ingezet om het achterstallige beheer en onderhoud nat aan te pakken.

Daarnaast zijn de projectbudgetten met 3% verlaagd als gevolg van het kabinetsbesluit «Doelmatiger aanbesteden». De betreffende kortingen zijn bij die projecten neergelegd waarbij de aanbestedingsprocedure nog niet is afgerond. Bij de projecten waar de taakstelling niet meer kon worden verwerkt (bijvoorbeeld vanwege reeds afgeronde aanbesteding of juridische verplichtingen) is voor de invulling binnen het totale programma gekeken.

De invulling van de kortingen op de projectbudgetten betekent dat het project conform de afgesproken eisen wordt uitgevoerd, maar dat dit voor minder geld wordt gerealiseerd (mits de aanbestedingprocedure nog niet is afgerond).

Voor de gevolgen per project van de efficiencyverbetering en de taakstelling wordt verwezen naar de MIT-tabel in de bijlage.

#### *Fileplan ZSM*

Het programma fileplan ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) omvat een hoeveelheid maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen zijn te onderscheiden in:

- maatregelen ter beperking van structurele files, zoals plus-, spits- en bufferstroken, toeritdoseerinstallaties;

- maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie paneel), verbetering van netwerkmanagement.

### *Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM*

Opname van het programma in het realisatieprogramma. Het programma bestaat uit 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.

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 terugslaaende 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.

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 benutten uit het hoofdlijnenakkoord maakt het mogelijk om een aantal van de ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen en een aantal knooppunten aan te pakken. Voor deze tweede fase zullen de volgende projecten uitgevoerd worden:

- A28 Zwolle–Meppel
- A2 Leenderheide–Budel
- A58 Eindhoven Oirschot
- A1 Laren–Eemnes
- A15 Papendrecht–Sliedrecht
- 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
  - \* A28/A32 knooppunt Lankhorst
  - \* A6 knooppunten Almere, Lelystad en Emmeloord

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

### **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 regelmatig 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.

In overeenstemming met de exploitatie van het Rijkswegennet is met ingang van deze begroting het exploitatiebudget van de Westerschelde-tunnel bij beheer en onderhoud Rijkswegen opgenomen. Hiertoe heeft een overboeking uit artikel 22.01.01, XII plaatsgevonden. De reden voor de overboeking is dat na de opening van de tunnel in maart 2003, de bijdrage aan de Westerscheldeveren is omgezet naar een bijdrage ten behoeve van de exploitatie van de tunnel.

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 in het verleden 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.

In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij begroting 2004 besloten tot een investeringsimpuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Met deze impuls worden de meest urgente veiligheidsknelpunten

aangepakt. De impuls is echter nog onvoldoende om in de begrotingsperiode het toenemende achterstallige onderhoud helemaal weg te werken.

De impuls wordt ingezet conform de volgende prioritering:

1. instandhouding gericht op veiligheid
2. waarborgen doorstroming op stadsringen en economisch belangrijke verbindingen
3. doorstroming op het overige netwerk en milieu.

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.

Zowel binnen het Beheer en Onderhoud als aanleg wegen is een post (in totaal circa € 68 mln t/m 2010) gereserveerd voor ontsnippering. Door VenW worden – in samenspraak met alle betrokkenen en op basis van het meerjarenprogramma ontsnippering – nieuwe ontsnipperingswerken uitgevoerd. Hiermee ontstaat een realistisch, uitvoerbaar ontsnipperingsprogramma dat aansluit op en afgestemd is met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct.

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 hiervoor.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud (Sept. 2003)		2003	2004	2005
Soort beheer en onderhoud				
– rijbaanlengte (in km)	hoofdrijbanen	5 761	5 782	5 813
– rijbaanlengte (in km)	verbindingswegen en op- en afritten	1 729	1 750	1 750
– zwart onderhoud (in km <sup>2</sup> )	hoofdrijbanen	69	70	71
– zwart onderhoud (in km <sup>2</sup> )	verbindingswegen en op- en afritten	15	15	15
– groen onderhoud (in km <sup>2</sup> )		172	178	182

De uitbreiding van het areaal «rijbaanlengte hoofdrijbanen» en «km<sup>2</sup> zwart onderhoud hoofdrijbanen» is het gevolg van aanleg van nieuwe infrastructuur. De projecten die onder de Spoedwet vallen zijn niet meegerekend, omdat het veelal ander gebruik van bestaand areaal betreft met zeer geringe uitbreidingen, bijvoorbeeld aanleg van pechhavens bij ingebruikname van een spitsstrook.

Om te komen tot een betere 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 en het maaien van bermen. 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

levensduurverlengend onderhoud, het vervangen van de verharding, de vervanging van verkeersbeheersingssystemen en het aanpassen en vervangen van geluidsschermen. In onderstaande tabel is het beheer en onderhoudsbudget per categorie zichtbaar gemaakt waarbij in het variabele onderhoud een verdeling is aangebracht tussen reguliere en grote onderhoudsprojecten. Deze laatste worden als categorie in het MIT/Projectenboek nader toegelicht.

Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Beschikbaar 01.01.04 IF	647	667	841	869	767	783	831
Onderverdeling:							
• Vast onderhoud	332	343	353	365	378	395	408
• Variabel verhardingsonderhoud*	199	170	274	350	219	216	237
• Overig variabel onderhoud**	116	154	214	154	170	172	186
• Beschikbaar voor grote onderhoudsprojecten**							

\* verhardingsonderhoud vanaf 2006 is indicatief op basis van de huidige inspecties.

\*\* onder overig variabel onderhoud valt levensduurverlengend onderhoud aan m.n. kunstwerken en verkeersvoorzieningen.

### 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 een zestal (regionale) verkeerscentrales in de provincies Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant en het (landelijke) Verkeerscentrum Nederland (VCNL).

De te bedienen objecten zijn ondermeer:

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

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

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



Specificatie bedieningsareaal (jan. 2004)			
Systeemsoort	Eenheid	2004	2005
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	990	992
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	900	1 029
Verkeerscentrales	aantal	7	7
DRIP's	aantal	117	122
Toeritdoseringen	aantal	47	56
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	20	36
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	40	40
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	53	63

### 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.

Het onderdeel Basisinformatie droge infrastructuur bestaat uit de volgende clusters:

- **Personenvervoer:** De kerntaak van het cluster personenvervoer is om te komen tot objectieve en eenduidige basisinformatie voor de ontwikkeling en uitvoering van het Rijksbeleid voor het verplaatsen van personen.
- **Goederenvervoer:** Dit cluster omvat projecten en producten ter ondersteuning van het beleidsproces, zowel op landelijk niveau als ten behoeve van de regionale directies en provincies.
- **Netwerken en infrastructuur:** Het cluster netwerken en infrastructuur houdt zich bezig met alle producten, databases en diensten op het gebied van netwerken en (infrastructuur-)kenmerken zowel op de weg als op het spoor en het water.
- **Verkeer en bereikbaarheid:** De projecten in het cluster verkeer zijn gericht op het voorzien in de beleidsmatige informatiebehoefte naar de ontwikkeling van de bereikbaarheid.
- **Verkeersveiligheid:** Dit cluster richt zich op het opbouwen en onderhouden basisbestanden met informatie relevant voor verkeersveiligheid.
- **Nautisch:** De kerntaak van dit cluster is het borgen van het proces van inwinnen, bewerken, beheren en ontsluiten van nautische gegevens.
- **Modellen:** De strategische verkeer- en vervoermodellen zijn onmisbaar bij het opstellen van prognoses voor de ontwikkeling van het personen- en vrachtverkeer.

De clusters Diensten, ICT en Kwaliteitszorg en Innovatie zijn minder direct te koppelen aan de VBTB-doelen, aangezien deze clusters ondersteunend zijn aan de eerder genoemde clusters.

**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)						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
rw 2 Holendrecht–Oudenrijn			11 000	11 682	11 689	11 000
rw2 Everdingen–Deil–Zaltbommel–Empel			1 600			
rw9 Heiloo–Alkmaar	2 500					
rw4 Burgerveen–Leiden					66 000	
rw15 Reconstructie aansluitingen	500	2 200	2 500			
rw30 Postweg Ede	6 400					
rw31 Leeuwarden–Drachten	7 307	3 100	3 100			
rw35 Zwolle–Almelo combiplan			200	4 100	4 000	1 100
Coentunnel	85 000					
Diverse ontvangsten			20 070	4 189		
<b>Totaal Ontvangsten Aanleg</b>	<b>101 707</b>	<b>5 300</b>	<b>38 470</b>	<b>19 971</b>	<b>81 689</b>	<b>12 100</b>
<b>Totaal Ontvangsten Benutting/ZSM</b>	<b>7 001</b>					
<b>Totaal Ontvangsten Beheer en Onderhoud</b>	<b>29 940</b>	<b>21 151</b>	<b>21 410</b>	<b>21 500</b>	<b>21 426</b>	<b>22 689</b>
<b>Totaal Ontvangsten IF 01.01</b>	<b>138 648</b>	<b>26 451</b>	<b>59 880</b>	<b>41 471</b>	<b>103 115</b>	<b>34 789</b>

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x €1000)							
Produktartikel 01.01 Rijkswegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 494 037</b>	<b>3 488 393</b>	<b>1 396 258</b>	<b>2 106 448</b>	<b>2 368 970</b>	<b>2 729 360</b>	<b>2 510 105</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 623 049</b>	<b>1 708 075</b>	<b>1 912 913</b>	<b>2 465 483</b>	<b>2 699 634</b>	<b>2 717 741</b>	<b>2 556 767</b>
<b>01.01 Produktuitgaven</b>	<b>1 057 673</b>	<b>1 181 337</b>	<b>1 388 782</b>	<b>1 906 866</b>	<b>2 125 175</b>	<b>2 192 682</b>	<b>2 087 941</b>
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	700 416	727 629	921 164	1 285 484	1 493 055	1 638 233	1 486 836
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	357 257	453 708	467 618	621 382	632 120	554 449	601 105
<b>01.01 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>565 376</b>	<b>526 738</b>	<b>524 131</b>	<b>558 617</b>	<b>574 459</b>	<b>525 059</b>	<b>468 826</b>
– 01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./ planstudie	30 041	28 474	15 134	9 586	8 693	8 837	8 870
– 01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	265 800	230 000	234 979	255 751	256 776	229 000	200 000
– 01.01.03 B&O Rijkswegen voorberei- ding	31 047	32 498	31 940	31 345	31 348	32 611	33 772
– 01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	198 500	192 866	199 221	219 780	236 824	212 155	182 244
– 01.01.05 Bediening Rijkswegen	12 645	13 691	16 592	16 361	16 221	16 778	17 248
– 01.01.06 Basisinformatie	27 343	29 209	26 265	25 794	24 597	25 678	26 692
<b>01.01 Ontvangsten</b>	<b>81 728</b>	<b>138 648</b>	<b>26 451</b>	<b>59 880</b>	<b>41 471</b>	<b>103 115</b>	<b>34 789</b>
– ontvangsten rijkswegen	81 728	138 648	26 451	59 880	41 471	103 115	34 789

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01.01 Rijkswegen	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	1 912 913		2 465 483		2 699 634		2 717 741		2 556 767	
2. Waarvan apparaatsuitgaven	524 131		558 617		574 459		525 059		468 826	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>1 388 782</b>		<b>1 906 866</b>		<b>2 125 175</b>		<b>2 192 682</b>		<b>2 087 941</b>	
Waarvan op 1 januari 2005:										
4. juridisch verplicht	50%	696 259	27%	511 953	17%	357 777	19%	409 754	8%	165 854
5. complementair noodzakelijk	46%	632 523	70%	1 340 249	82%	1 733 899	80%	1 761 311	90%	1 887 555
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	4%	60 000	2%	40 000	1%	20 000	0%		0%	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%		0%	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		1%	14 664	1%	13 499	1%	21 617	2%	34 532
9. Totaal (=3)	100%	1 388 782	100%	1 906 866	100%	2 125 175	100%	2 192 682	100%	2 087 941

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.

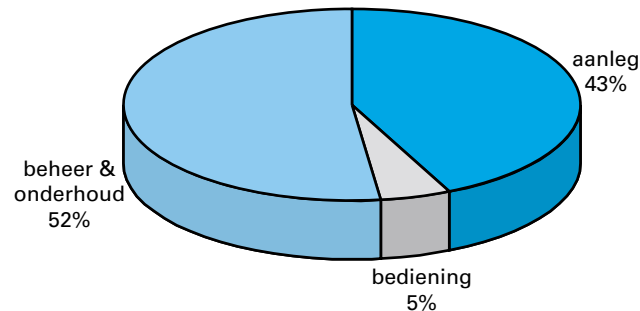
## 01.02 Railwegen

### a. Relatie producten en beleid

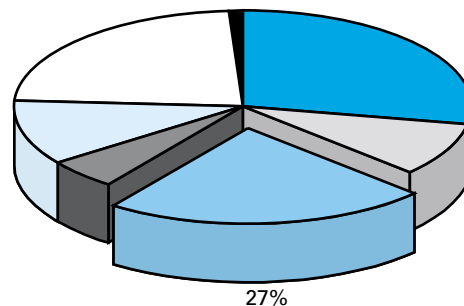
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (onderhoud, benutting en aanleg) zoals beschreven in de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat bij de onderstaande beleidsartikelen:

- 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 2005



### b. Het actuele programma

Deze begroting en de bijbehorende infrastructuurprogrammering 2005–2009 gaat voort op de ingeslagen weg van de begroting 2004. Prioriteit wordt gegeven aan rust en herstel van de spoorsector. In de beheer- en vervoerconcessie met ProRail respectievelijk NS staat dit verder uitgewerkt. Deze worden rond de zomer 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De programmering van de spoorprojecten is, evenals in de vorige begroting, gebaseerd op de prioriteitsstelling conform de VBBN strategie (Veiligheid, Betrouwbaarheid, Benutten, Nieuwbouw). De spoorsector werkt thans de maatregelen uit van fase 1 en fase 2 van het herstelplan spoor. De maatregelen uit fase 1 die in 2005–2009 aan de orde zijn, zijn reeds opgenomen in de verdiepingsbijlage bij de begroting 2004 (het

Herstelplan Spoor). De maatregelen in dit plan voor beheer en onderhoud en instandhouding staan verder toegelicht in het MIT-projectenboek 2005.

De maatregelen uit fase 1 zijn onderdeel van artikel 01.02.04. Fase 2 wordt door de spoorsector nader uitgewerkt en geoptimaliseerd met het oog op de dienstregeling 2007. De middelen voor fase 2 zijn opgenomen in het realisatieprogramma personenvervoer (aanlegartikel 01.02.02). De maatregelen uit het herstelplan spoor beslaan de periode 2005 tot en met 2012 en stellen het netwerk in staat om de zich aandienende groei (mede door opening van de megaprojecten en Amsterdam–Utrecht) te verwerken.

De keuzes in de begroting betreffen de te nemen maatregelen die geen uitstel kunnen hebben. De keuzes voor de verder weg gelegen periode zullen worden gebaseerd op de Nota Mobiliteit. Tegelijk met de Nota Mobiliteit zullen de concrete keuzes voor de periode 2011–2014 en de doorkijk 2015–2020 worden aangeboden.

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

- nieuwe inzichten van ProRail in de voortgang van de projecten;
- resultaten van overleg tijdens de MIT-ronde eind 2004, zoals o.a. de afspraken t.a.v. Regionet en (delen van) Randstadspoor en de recentelijk gemaakte bestuurlijke afspraken van 3 juni 2004 omtrent de realisatie van Randstadspoor en voorfinanciering door de regio;
- het Ministerraadbesluit «Doelmatiger aanbesteden»; Naast de projectbudgetten van een aantal lopende projecten (zie toelichting onder 01.02.02), zijn de projectbudgetten van Hanzelijn en Regionet verlaagd met 3%. Bij de overige projecten kon deze taakstelling niet meer worden verwerkt (bijvoorbeeld als gevolg van reeds afgeronde aanbestedingen of juridische verplichtingen). Bij de opstelling van deze begroting is (evenals in de begroting 2004) als uitgangspunt gekozen dat de resterende kasritmeproblemen, mede ontstaan door deze taakstelling, kunnen worden opgelost door technische maatregelen. De aanpassing in het kasritme van het project Amsterdam–Utrecht in de jaren 2004 en 2005 zal zodoende niet leiden tot een latere opleverdatum van dit belangrijke spoorproject.

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

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

Zoals in de begroting 2004 al was aangekondigd worden alle middelen voor Railned in 2005 verantwoord op het infrastructuurfonds. Hierdoor wordt bereikt dat alle door de wet benoemde beheeractiviteiten nu binnen het infrastructuurfonds worden verantwoord. Op dit artikelonderdeel worden dan ook de activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies verantwoord, alsmede de studies naar een aantal aan spoor gerelateerde projecten, zoals Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's).

### *Wijzigingen Verkenningentabel*

Er zijn geen wijzigingen.

### *Wijzigingen Planstudietabel*

Onderstaande projecten zijn overgegaan van planstudie- naar realisatie-fase:

- De grote stations (Rotterdam, Den Haag, Arnhem, en OV terminal stationsgebied Utrecht);
- Stationsstallingen; gelden zijn toegevoegd aan het bestaande realisatieproject;
- 1<sup>e</sup> fase van Amsterdam Zuid-as WTC/4 sporig + keerspooren;
- Regionet.

### **01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie**

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

#### *Mutatieoverzicht realisatietabel aanleg personenvervoer*

Onderstaande projecten zijn in dienst gesteld en de resterende werkzaamheden en risico's zijn geïnventariseerd. Op basis hiervan is een deel van het onvoorzien binnen de projectbudgetten ingeleverd en zijn de projectbudgetten verlaagd.

- Hemboog (€ 5 mln.);
- Gooiboog (€ 1 mln.);
- Liempde–Eindhoven (€ 12 mln.);
- Groningen–Sauwerd (€ 1,5 mln.);
- Aanpassingen Houten-Castellum (€ 3,4 mln.).

Van onderstaande projecten zijn de projectbudgetten neerwaarts bijgesteld voornamelijk als gevolg van meevallende aanbestedingen.

- Amsterdam–Utrecht (€ 50 mln.);
- Nootdorpboog (€ 6 mln.);
- Halte Almere Oostvaarders (€ 0,8 mln.);
- Halte Tilburg Reeshof (€ 0,9 mln.);
- Woerden–Harmelen (€ 3,2 mln.);
- Uitgeest de Kleis (€ 2,5 mln.);
- Nazorg gereedgekomen lijnen/halten (€ 4,1 mln.).

#### *Overige mutaties*

##### *Aanpassingen Houten Castellum*

Onderdeel van dit project waren de werkzaamheden met betrekking tot het maken van onderdoorgangen in het nieuwe 4-sporige baanvak Houten–Houten Castellum (maakt deel uit van het project Vleuten–Geldermalsen. Deze scope alsmede de bijbehorende financiële middelen (€ 8 mln.) zijn toegevoegd aan het project Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporig.

#### *Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2<sup>e</sup> eilandperron)*

De Zuid-as is mede van invloed op de afwikkeling van het treinverkeer op het «verkeersplein» Amsterdam. Om te voorkomen dat de Zuid-as uit het oogpunt van betrouwbaarheid en capaciteit een knelpunt gaat vormen na de opening van de Utrechtboog en de spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht is het nodig dat in 2007 een tweede eilandperron op het station Zuid/WTC beschikbaar is. Met het realiseren van deze korte termijn maatregel is een bedrag van € 51 mln. gemoeid. Hiermee wordt tevens gewaarborgd dat zich zolang de eindsituatie voor de Zuid-as nog niet gereed is, geen nieuwe knelpunten op de Zuid-as voordoen.

#### *Fietsenstalling Amsterdam CS*

Een onderdeel van de planvorming voor de bouw van nieuwe stationstallingen op Amsterdam CS zal met spoed worden gerealiseerd vooruitlopend op besluitvorming over het totale project. Het betreft de ombouw van het voormalige postzakkengebouw in het Station Amsterdam CS.

#### *Stationstallingen*

De gelden die in de begroting 2004 waren opgenomen in het planstudieprogramma (€ 60 mln.) zijn toegevoegd aan het realisatieprogramma stationsstallingen en zijn derhalve beschikbaar voor het programma «Ruimte voor de Fiets».

#### *Den Haag emplacement*

De wisselverbinding van de Kleine Binckhorst naar de Goudse lijn is qua scope overgeheveld van het project Den Haag emplacement naar het project Nootdorpboog. Financiering kan plaatsvinden uit het onvoorzien van het project Nootdorpboog. Hierdoor kan het budget van het project Den Haag emplacement met € 3 mln. worden verlaagd.

#### *AKI-plan en veiligheidsknelpunten*

In verband met de financiële problematiek in 2004 binnen het aanlegprogramma vindt voor dit project in 2004 een voorfinanciering plaats uit FENS. Voorzien is dat deze voorfinanciering in 2007 wordt terugbetaald.

#### *Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes*

Het project Liempde-Eindhoven is in 2002 in dienst gesteld. Het afzonderlijke project is afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn opgenomen onder de post Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes.

#### *Ontsnippering*

Naar aanleiding van het vastgestelde meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is er binnen het aanlegprogramma in de periode 2008 t/m 2017 in totaal € 70 mln. opgenomen voor ontsnipperende maatregelen (zoals ecoducten, faunatunnels etc.).

#### *2<sup>e</sup> fase betrouwbaar Benutten*

Toegevoegd zijn de gereserveerde middelen 2011 en 2012. Het gehele programma is nu in het realisatieprogramma opgenomen.

#### *Risicoreservering*

De gelden voor tunnelveiligheid zijn overgeheveld naar het project Betuweroute. Daarnaast heeft een overboeking plaatsgevonden naar de HSL-Zuid voor met name aanpassing geluidschermen.



*Geluid*

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

*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, voltooid en is deze spoorverbinding in gebruik genomen. De tweede fase betreft de verbinding met de Euromaxterminal. Deze moet in 2007 zijn gerealiseerd.

*Sloelijn*

De Sloelijn is de naam van de spoorverbinding voor goederenvervoer die het havengebied van Vlissingen-Oost (het Sloegebied) verbindt met de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal. De bestaande Sloelijn is niet-geëlektrificeerd, voldoet niet aan de huidige milieueisen (onder andere geluid) en heeft een te beperkte capaciteit. In 1998 is een Tracéwetprocedure gestart, het tracébesluit is begin 2004 genomen.

Nog in 2004 wordt met de realisatie gestart, zodat enkele kilometers naar het westen een nieuwe Sloelijn wordt aangelegd en de oude wordt afgebroken.

**01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie**

De prioriteit gaat uit naar onderhoud, vervanging en betrouwbaarheid. Zoals in de verdiepingsbijlage bij de begroting 2004 al was aangekondigd, worden de kosten die noodzakelijk zijn voor structureel herstel van het spoorstelsel inzichtelijk gemaakt. Het betreft hier vervangingsinvesteringen.

gen, de beheer- en onderhoudskosten van de thans in uitvoering zijnde of geplande aanlegprojecten en de effecten van groei. Hierop wordt teruggekomen in de Nota Mobiliteit.

Bij de Rijksbijdrage voor het onderhoud spoorvervoer is rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. De leenfaciliteit versnelde aanleg zal vooralsnog worden gecontinueerd.

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

Vast onderhoud betreft de werkzaamheden met een cyclisch karakter. Het betreft hier met name werkzaamheden op het gebied van Klein Onderhoud (preventief en correctief), Innovatie, Beheer, Transfer stations, Efficiencyresultaat, Apparaatkosten, Compensatie NS Reizigers, Overige opbrengsten, Rolling Contact Fatigue (RCF) en Afrondingen/correcties. Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden, Groot Onderhoud aan wissels, rails, beveiligingssystemen, energie voorziening, civiele constructies, e.d.

Daarnaast is een categorie toegevoegd voor de grote onderhoudsprojecten. Deze bestaat vooral uit Bovenbouwvernieuwing (vervanging van rails en dwarsliggers).

De post Rentelasten uit de subsidie-aanvraag van ProRail is niet verwerkt in een van de bovenstaande posten maar wordt apart inzichtelijk gemaakt.

Overigens worden de direct door het vervoer veroorzaakte kosten via de gebruiksvergoeding doorbelast aan de vervoerders. Deze kosten maken geen deel uit van de begroting.

Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bijdrage Rijk	857	822	927	883	859	790
Ontvangsten gebruiksvergoeding	132	136	169	200	203	203
<b>Totaal beschikbaar</b>	<b>989</b>	<b>958</b>	<b>1 096</b>	<b>1 083</b>	<b>1 062</b>	<b>993</b>
Onderverdeling onderhoud:						
– Vast onderhoud *	447	445	467	468	479	476
– Variabel onderhoud	154	116	160	136	135	132
– Grote onderhoudsprojecten	280	330	326	317	316	298
– Rentelasten	108	112	116	121	121	121
<b>Totaal onderhoud</b>	<b>989</b>	<b>1 003</b>	<b>1 069</b>	<b>1 042</b>	<b>1 051</b>	<b>1 027</b>
Saldo	0	– 45	27	41	11	– 34

\* de ZBO-taakstelling is verwerkt op vast onderhoud.

#### *Impuls € 40 mln*

VenW heeft vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek naar de maatregelen die nodig zouden zijn om de gevolgen van rood licht passages te beperken – in de periode 2006 tot en met 2008, het

onderhoudsbudget verhoogd met in totaal € 40 mln. Afhankelijk van de concrete invulling zullen zonodig de gereserveerde middelen via herprioritering nog eerder beschikbaar komen.

De eerste resultaten van bovenstaand onderzoek van de IVW wijzen op de aanwezigheid op het nationale spoorwegnet van ongeveer 400 risicovolle punten, waarbij na de passage van een rood sein sprake zou kunnen zijn van een botsing tussen twee treinen, waarbij één trein met een snelheid rijdt van tenminste 100 km/u.

Dit onderzoek (ook voor wat betreft de daarmee samenhangende kosten) loopt nog en is naar verwachting in de zomer van 2004 gereed.

Maatregelen die onderzocht worden zijn:

- training van machinisten;
- aanbrengen van extra sporen en wissels;
- verplaatsen van seinen;
- uitbreiding functionaliteit ATB-systeem;
- verbeteren zichtbaarheid van seinen;
- eisen aan de rijweginstelling;
- dienstregelingopzet;
- emplacementonderzoek;
- waarschuwingen aan machinist en treindienstleider.

De voorstellen voor de aanpassing van het ATB zijn dat er een remming in gang wordt gezet als een rood sein wordt gepasseerd. Exacte invulling daarvan maakt nog deel uit van het onderzoek.

#### **01.02.05 ProRail: Verkeersleiding**

Zoals in de begroting 2004 al was aangekondigd maken de middelen voor Railverkeersleiding (01.02.05) en Railned (01.02.01) in 2005 onderdeel uit van het infrastructuurfonds. Hierdoor wordt bereikt dat alle door de wet benoemde beheeractiviteiten nu binnen het infrastructuurfonds vallen. Op dit artikel zullen dan ook de activiteiten op het gebied van het leiden van verkeer, calamiteiten management, capaciteits-management en capaciteitsstudies worden verantwoord.

#### **01.02.06 Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg**

Door een leenfaciliteit aan de Nederlandse Spoorwegen is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit € 272 mln, maar uiteindelijk heeft de NS € 245 mln. voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks € 26 mln. gedurende een periode van 15 jaar.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
01.02 Railwegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>2 557 211</b>	<b>2 687 236</b>	<b>2 282 627</b>	<b>2 439 018</b>	<b>1 280 570</b>	<b>974 924</b>	<b>915 572</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 494 385</b>	<b>1 194 164</b>	<b>1 566 065</b>	<b>1 879 004</b>	<b>1 899 073</b>	<b>1 790 999</b>	<b>1 725 720</b>
<b>Productuitgaven</b>	<b>1 494 385</b>	<b>1 194 164</b>	<b>1 566 065</b>	<b>1 879 004</b>	<b>1 899 073</b>	<b>1 790 999</b>	<b>1 725 720</b>
– 01.02.01 Aanleg Rail: verk./planst.	16 741	24 205	19 374	8 571	4 818	2 108	2 109
– 01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	18 863	24 747	31 706	44 478	20 106	7 806	16 699
– 01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	519 918	261 304	592 421	788 988	871 245	822 484	843 679
– 01.02.04 Rail B&O realisatie	912 417	857 462	820 549	934 952	900 889	856 586	787 664
– 01.02.05 Prorail: Verkeersleiding			75 569	75 569	75 569	75 569	75 569
– 01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	26 446	0
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>							
<b>Ontvangsten</b>	<b>46 959</b>	<b>10 000</b>	<b>9 000</b>	<b>16 000</b>	<b>12 000</b>	<b>14 000</b>	<b>14 000</b>

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

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)					
01.02 Railwegen	2005	2006	2007	2008	2009
1. Totaal geraamde kasuitgaven	1 566 065	1 879 004	1 889 073	1 790 999	1 725 720
2. Waarvan apparaatsuitgaven					
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>1 566 065</b>	<b>1 879 004</b>	<b>1 889 073</b>	<b>1 790 999</b>	<b>1 725 720</b>
Waarvan op 1 januari 2005:					
4. juridisch verplicht	91% 1 430 368	29% 545 199	24% 454 261	16% 281 492	18% 307 701
5. complementair noodzakelijk	9% 135 697	71% 1 333 805	76% 1 444 812	84% 1 509 507	82% 1 418 019
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%
9. Totaal (=3)	100% 1 566 065	100% 1 879 004	100% 1 889 073	100% 1 790 999	100% 1 725 720

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.

### 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

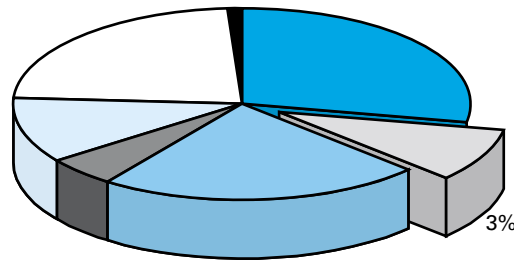
#### a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten van Regionaal/Lokaal beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2005 van VenW (hoofdstuk XII). Het productartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten (subsidie ten behoeve van aanleg van grote openbaar vervoer- en onderliggend wegennetprojecten. Als gevolg van de hogere GDU+ grens worden in dit artikel alleen de aanlegprojecten behandeld waarvan de kosten van de meest kosten effectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de GDU+ (resp. € 112,5 en 225 mln.).

In de onderstaande beleidsartikelen worden de maatregelen t.a.v. de verschillende onderwerpen beschreven

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

#### Aandeel Reg/lok in totaal Infracfonds 2005



De rijksbijdragen in de aanlegkosten van projecten onder de GDU+ grenswaarden waren in 2004 opgenomen in de GDU+ uitkeringen die de regio's ontvingen. Vanaf 2005 worden deze bijdragen opgenomen in de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU), waarin naast de rijksbijdrage voor de aanleg van projecten ook de exploitatiegelden en o.a. de middelen voor duurzaam veilig worden opgenomen. De middelen voor de BDU zijn per 2005 overgeheveld naar artikel 19.2 XII.

Met de subsidieverlening voor grote projecten worden de volgende doelen nagestreefd.

- 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.

Alleen voor projecten waarvan de aanlegkosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grensbedragen in de GDU+ kan nog een aparte rijksbijdrage worden toegekend.

### **Decentralisatie**

Het optrekken van de grens voor subsidieprojecten in het Besluit infrastructuurfonds van € 11,4 mln. naar € 112,5/€ 225 mln. is per 1-1-2004 in werking getreden. Hierbij gelden twee grensbedragen, € 112,5 mln. voor de kaderwetgebieden BRU, Twente, KAN, SRE en de 12 provincies; voor de drie kaderwetgebieden ROA, SRR en Haaglanden is de grens op € 225 mln. gesteld. Gelijktijdig wordt de doeluitkering verhoogd door toevoeging van de middelen die niet langer door Verkeer en Waterstaat via projectsubsidies worden uitgekeerd (projecten tussen € 11,4 mln. en € 112,5/€ 225 mln.). 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 van reeds beschikte projecten (< € 112,5 en € 225 mln.) van Verkeer en Waterstaat over. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat financiële middelen beschikbaar zijn ter afronding van reeds gemaakte subsidieaanspraken.

Met ingang van 2005 worden de GDU+ middelen opgenomen in de zogenaamde Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Deze wordt verantwoord in artikel 19.2 (HXII).

#### *b. Het actuele programma*

### **01.03.01 Verkenningen en planstudies**

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten. Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten zal geen apart verkenningenprogramma meer worden opgenomen in het MIT. 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. De van toepassing zijnde planstudietabel geeft het overzicht van de projecten waarvan de verwachte aanlegkosten van de meest kosteneffectieve variant boven de grens van € 112,5/€ 225 mln. uitkomen. Dit is overigens geen garantie dat Verkeer en Waterstaat voor genoemde projecten een rijksbijdrage beschikbaar heeft.

Van een project dat in de planstudietabel is opgenomen worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de rijksbijdrage aangemerkt. Na afronding van de planstudie blijft een project in de planstudietabel staan tot de beleidsprioritering het toe laat een rijksbijdrage aan het project toe te kennen.

### *Wijzigingen Planstudietabel*

Zoals hiervoor aangegeven worden alleen projecten in de planstudietabel opgenomen waarvan de aanlegkosten van de meest kosteneffectieve variant naar verwachting boven de grensbedragen van € 112,5/€ 225 mln. uitkomen.

Verkeer en Waterstaat subsidieert maximaal de extra kosten boven de GDU+ grensbedragen op basis van de meest kosteneffectieve oplossing. Daarnaast is er een kolom «maximale rijksbijdrage» opgenomen. In deze kolom zijn de rijksbijdragen vermeld waarmee Verkeer en Waterstaat in de begroting rekening zal houden.

In de planstudietabel voor projecten boven de verhoogde GDU-grens zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Zuid Tangent fase 2 (Oost West) is eruit gehaald omdat de gereserveerde middelen op verzoek van de regio voor dit project zijn overgeheveld naar de N 201. Bovendien is bij de verdere uitwerking van de Zuid Tangent Oost en West geconstateerd dat het twee aparte projecten zijn die beide onder de GDU-grens blijven. De medefinanciering kan derhalve uit het budget worden gehaald.
- In de GDU is voor de RijnGouweLijn Oost een bijdrage opgenomen van € 45 mln.
- De N 201 gaat over van de planstudie- naar de realisatietabel.
- Voor Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (Bose) is een maximale bijdrage van € 50 mln. gereserveerd (uit de enveloppe regionale samenwerking).
- Voor Amersfoort CSG is een bijdrage van € 8 mln. gereserveerd (uit de enveloppe regionale samenwerking)

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

Dit artikelonderdeel bevat de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten 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: de Noord/Zuidlijn (metro in Amsterdam), Beneluxmetro (metro in Rotterdam) en Randstadrail (light-rail Rotterdam/Den Haag). In het kader van de decentralisatie zijn de beschikbare budgetten voor projecten waarvan de kosten van de meest kosteneffectieve variant het bedrag van € 112,5/€ 225 mln. niet overschrijden, overgeheveld naar het programma IF 01.03.05 Gebundelde Doeluitkering en vervolgens opgenomen in artikel 19.2, Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V). Door het optrekken van deze grens zijn deze projecten niet meer opgenomen in de realisatietabel.

### *Wijzigingen Realisatietabel*

De volgende projecten boven de verhoogde GDU-grens zijn van de planstudietabel «doorgestroomd» naar het realisatieprogramma (categorie > € 112,5/€ 225 mln.):

- N 201; voor dit project is een bijdrage van € 110 mln. gereserveerd (uit de enveloppe regionale samenwerking). Daarnaast is op verzoek van de regio € 30 mln. die eerder waren gereserveerd voor de Zuid Tangent Oost-West) beschikbaar voor dit project.



### *Wijzigingen van projectkosten/oplevertermijn*

#### *Noord/Zuidlijn Amsterdam*

De verhoogde rijksbijdrage is het gevolg van de jaarlijkse prijspeil-aanpassing. De oplevertermijn is vanwege technische problemen met 7 maanden vertraagd, waardoor het project in oktober 2011 in gebruik zal worden genomen.

#### *Beneluxmetro*

De Beneluxmetro is sinds 2002 in gebruik. Er worden nog een aantal resterende werkzaamheden uitgevoerd en betaald. Het 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 op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn. De aansluiting op het Rotterdamse metronet wordt, door middel van de boortunnel voor tracé tussen Rotterdam Kleiweg en Rotterdam Centraal Station, in 2008 voorzien.

### **01.03.03 Duurzaam Veilig**

De middelen voor infrastructurele maatregelen voor duurzaam veilig zijn per 1-1-2005 opgenomen in de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V). De BDU V&V wordt verantwoord op artikel 19.2, XII.

### **01.03.05 Gebundelde doeluitkering (GDU)**

Met ingang van 2005 worden de GDU+ middelen opgenomen in de BDU V&V (zie artikel 19.2 XII).

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x €1000)							
Produktartikel 01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>419 016</b>	<b>488 731</b>	<b>59 608</b>	<b>146 177</b>	<b>259 348</b>	<b>316 620</b>	<b>253 361</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>476 910</b>	<b>603 367</b>	<b>146 968</b>	<b>331 896</b>	<b>526 742</b>	<b>390 002</b>	<b>253 361</b>
<b>01.03 Produktuitgaven</b>	<b>472 280</b>	<b>597 537</b>	<b>143 755</b>	<b>328 823</b>	<b>523 781</b>	<b>386 867</b>	<b>250 293</b>
– 01.03.01 Aanleg Reg./lok verh./ planstudie	340	6 201	2 911	2 560	2 603	2 503	2 473
– 01.03.02 Aanleg Reg./lok realisatie	334 025	182 100	140 844	326 263	521 178	384 364	247 820
– 01.03.03 Duurzaam veilig	22 290	7 544					
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering	115 625	401 692					
<b>01.03 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>4 630</b>	<b>5 830</b>	<b>3 213</b>	<b>3 073</b>	<b>2 961</b>	<b>3 135</b>	<b>3 068</b>
– 01.03.01 Aanleg Reg./lok verk./ planstudie	1 430	4 212	1 772	1 639	1 532	1 688	1 622
– 01.03.02 Aanleg Reg./lok realisatie	3 000	1 448	1 441	1 434	1 429	1 447	1 446
– 01.03.05 Gebundelde doeluitkering	200	170					
<b>01.03 Ontvangsten</b>	<b>5 041</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
– ontvangsten regionaal/lokaal	5 041						

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01.03 Reg/lok. Infrastructuur	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	146 968		331 896		526 742		390 002		253 361	
2. Waarvan apparaatsuitgaven	3 213		3 073		2 961		3 135		3 068	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>143 755</b>		<b>328 823</b>		<b>523 781</b>		<b>386 867</b>		<b>250 293</b>	
Waarvan op 1 januari 2005:										
4. juridisch verplicht	100%	143 755	100%	328 823	100%	523 781	100%	386 867	100%	250 293
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%	
9. Totaal (=3)	100%	143 755	100%	328 823	100%	523 781	100%	386 867	100%	250 293

## 02 NATTE INFRASTRUCTUUR

### 02.01 Waterkeren

#### a. Relatie producten en beleid

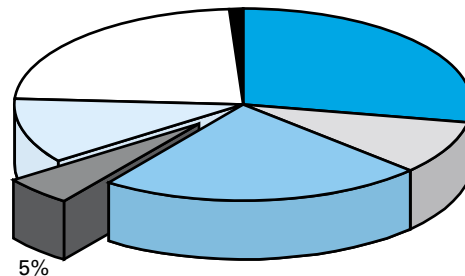
In dit productartikel worden de producten voor Waterkeren beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 13 «Veiligheid water» van Verkeer en Waterstaat.

Bij begroting 2004 hebben de volgende wijzigingen plaatsgevonden:

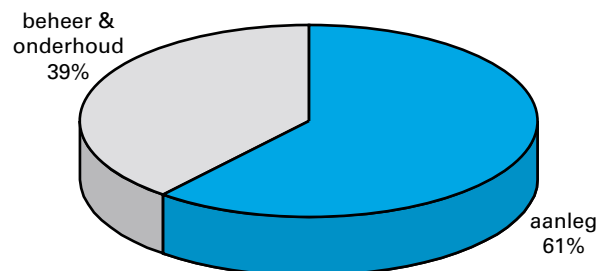
- Het restant van het programma Deltaplan Grote Rivieren (dit was IF 03.04) is opgenomen onder Aanleg Waterkeren: realisatie (IF 02.01.02).
- De werkzaamheden met betrekking tot de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier zijn opgenomen in een apart artikelonderdeel Ruimte voor de Rivier (IF 02.01.05).
- De werkzaamheden met betrekking tot de Maaswerken welke voorheen werden geboekt onder Aanleg Waterkeren: realisatie, zijn op een apart artikelonderdeel Maaswerken (IF 02.01.06) geboekt.

In het projectenboek 2005 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 2005



#### Uitgavencategorieën Waterkeren



#### b. Het actuele programma

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

###### Verkenningentabel

In 2003 is de eerste fase van de Integrale Verkenning Maas (IVM) afgerond. Daarmee is een globaal inzicht verkregen in de taakstelling en

de mogelijkheden voor toekomstige rivierverruiming van de Maas in de loop van deze eeuw, na voltooiing van de huidige Maaswerken. In 2004 is een vervolgfase (IVM-2) gestart, waarin mogelijke toekomstige rivierverruiming nader worden geselecteerd en geconcretiseerd. Deze fase moet eind 2005 zijn afgerond, waarna de geselecteerde gebieden planologisch moeten worden veiliggesteld.

### **Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust (motie Geluk)**

Tijdens de begrotingsbehandeling 2004 is de motie Geluk (29 200XII, nr 53) aangenomen waarin de regering wordt gevraagd om binnen 2 jaar een verkenning te doen naar de mogelijkheden voor een kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen. Samen met de provincie Zuid Holland zal binnen twee jaar een verkenning worden opgesteld van een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding van Zuid Holland tussen Hoek van Holland en Scheveningen waarbij veiligheid, nut, noodzaak, maatschappelijk draagvlak, de mogelijkheid van PPS-constructie en een maatschappelijke kosten-batenanalyse centraal staan. Eind 2005 zal de Tweede Kamer conform de motie worden geïnformeerd.

### *Planstudietabel*

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. Rekening moet worden gehouden met stijging van de zeespiegel. Voorts is geconstateerd dat op grond van nieuwe inzichten in mogelijk optredende golfperioden en golfhoogten rekening moet worden gehouden met zwaardere golfaanval op de kust dan tot heden werd verondersteld. Dit stelt extra eisen aan de robuustheid van de kust. In 2003 hebben de waterkeringbeheerders op basis van deze nieuwe inzichten aanvullende beheerdersoordelen opgesteld voor de zeeweringen. Deze aanvullende beheerdersoordelen, voorzien van een advies van Gedeputeerde Staten, hebben de basis gevormd voor het treffen van tijdelijke maatregelen in de vorm van strandsuppleties ter versterking van de acute zwakke schakels in de kust. De waterkeringbeheerders stellen plannen op voor de structurele versterking van de zwakke schakels in de kust. De provincies hebben de regie voor het opstellen van integrale planstudies voor de kustvakken die nu al of binnen een periode van 20 jaar niet aan de veiligheidseisen voldoen en waar belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen of een versterking van de ruimtelijke kwaliteit actueel is. Dit betreft de prioritair zwakke schakels Callantsoog–Den Helder, Pettemer en Hondsbossche Zeewering, Waterkering Noordwijk, Waterkering Scheveningen, Kijkduin–Hoek van Holland, Flaauwe Werk, Zuidwestkust Walcheren, West Zeeuwsch-Vlaanderen.

### **02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie**

Dit artikelonderdeel bestaat uit de volgende projecten:

- a. Projecten die langs de Maas, Rijn, Waal en Lek worden uitgevoerd (waaronder 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 het ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselkwaliteit «Nadere uitwerking Rivierengebied» (NURG) worden uitgevoerd (grond-aankoop 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.

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
Keent en Hemelrijkse Waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5 cm	7 ha	2008	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 2005 wordt de uitvoering van de steenbekleding in Zeeland en Flevoland verder voortgezet.

*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*

De volgende onderzoeken zijn voor 2005 gepland:

- overstromingskansen dijkkringgebieden (Veiligheid Nederland in Kaart);
- sterkte en belasting waterkeringen;
- hydraulische randvoorwaarden 2006.

*Ondernemingsplan en Taakstelling Doelmatiger aanbesteden*

Vooruitlopend op de nieuwe sturing als agentschap is het Ondernemingsplan RWS opgesteld, dat door de departementsleiding is goedgekeurd. In

dit Ondernemingsplan (dat onderdeel uitmaakt van het Veranderplan VenW) wordt onder andere een efficiencyverbetering voorzien, die wordt bewerkstelligd door beter aan te besteden en meer aan de markt over te laten. De effecten van het Ondernemingsplan zijn vanaf 2008 in de projectbudgetten verwerkt. De financiële besparing die hierdoor ontstaat, wordt ingezet om het achterstallige beheer en onderhoud nat aan te pakken.

Daarnaast zijn de projectbudgetten met 3% gekort voor de invulling van de taakstelling «Doelmatiger aanbesteden». De betreffende kortingen zijn bij die projecten neergelegd waarbij de aanbestedingsprocedure nog niet is afgerond. Bij de projecten waar de taakstelling niet meer kon worden verwerkt (bijvoorbeeld vanwege reeds afgeronde aanbesteding of juridische verplichtingen) is binnen het totale programma gekeken welke projecten kunnen worden getemporiseerd, zodat de taakstelling over de jaren heen wel wordt ingevuld.

De invulling van de kortingen op de projectbudgetten betekent dat het project conform de afgesproken eisen wordt uitgevoerd, maar dat dit voor minder geld wordt gerealiseerd (mits de aanbestedingsprocedure nog niet is afgerond).

Voor de gevolgen per project van de efficiencyverbetering en de taakstelling wordt verwezen naar de MIT-tabel in de bijlage.

### **02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding**

Op dit artikelonderdeel 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 dat is gericht op het handhaven van de basiskustlijn.

Daarnaast worden onderzoekskosten m.b.t. grote areaalcomponenten en verplaatsing van grond ten laste gebracht van dit artikelonderdeel. Er loopt 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 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. Vanaf 2001 wordt circa 6 miljoen m<sup>3</sup> onder water gesuppleerd om de zandverliezen op dieper water te compenseren, omdat anders het fundament van onze kust wordt aangetast. Dit wordt mede gedaan met het oog op de effecten van de

zeespiegelrijzing (circa 20 cm per eeuw). Het betreft circa 250 km zandige kust die voor «onder water suppleties» in aanmerking komen. Voor kustlijnhandhaving is een budget gereserveerd van circa € 37 mln. per jaar. Dit is inclusief de op 02.01.03 geplande activiteiten rond de kustkaarten en de onderhoudskosten aan de harde elementen (bestortingen en strandhoofden).

#### *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. Bij de stormvloedkeringen wordt apart aandacht gegeven aan de problematiek van de Maeslantkering. 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 zeedijken op de Waddeneilanden, Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken, 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 aan een bepaald veiligheidsniveau moeten voldoen. Het betreft hier onder andere de zeeoep welke niet tot de dijkkring behoort en de Waddenzeekust voor Texel.

#### *Overdrachten*

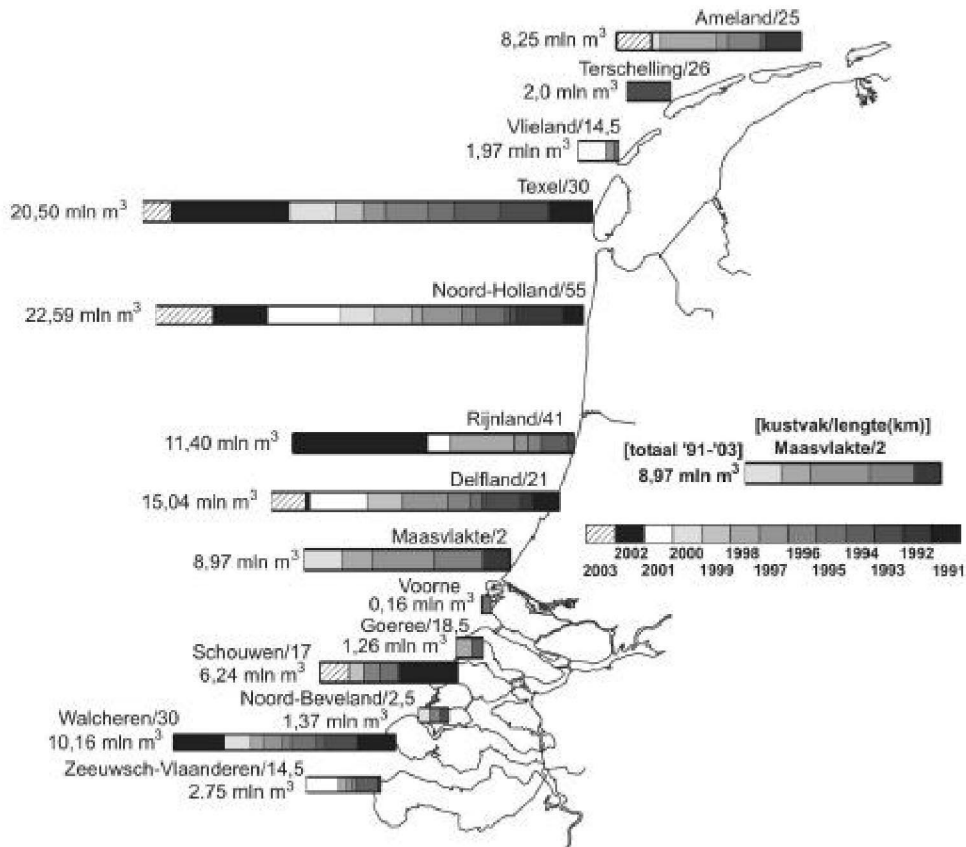
De nog over te dragen waterkeringen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd hoe dit proces zal worden afgerond (TK stuk 2860 XXII nr. 17). Bij de overdracht van waterkeringen draagt het Rijk in 10 jaar de verplichting over, d.m.v. een gewenningsbijdrage te betalen aan de nieuwe beheerder. Bij elke overeenstemming zal apart worden bezien of de overdrachtsovereenkomst kan worden gesloten. Bij deze overdrachten wordt onderzocht of betaling via het Provinciefonds kan plaatsvinden.



Beheer en Onderhoud waterkeren	2004	2005
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
Suppleties:		
* strand	2 630 m <sup>3</sup>	3 895 m <sup>3</sup>
* onderwater	6 400 m <sup>3</sup>	7 650 m <sup>3</sup>
strand voor no-regret zwakke schakels	2 270 m <sup>3</sup>	0
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.

### Suppletie overzicht 1991-2003



Om te komen tot een betere 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.

Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden, over het algemeen groot onderhoud. Dit betreft onder andere het grootschalig onderhoud aan waterkeringen en zandsuppleties. In de tabel is het beheer en onderhoudsbudget per categorie zichtbaar gemaakt.

Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Beschikbaar 02.01.04 IF</b>	<b>118</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>79</b>	<b>79</b>
<b>Onderverdeling:</b>							
* Vast onderhoud	22	22	22	22	22	22	22
* Klein variabel onderhoud	21	21	21	21	21	21	21
* Instandhouden Basiskustlijn	37	37	37	36	36	36	36
* Overig	38	20	1	1	1	0	0

### 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.

De Tweede Kamer wordt twee maal per jaar middels een voortgangsrapportage over het project geïnformeerd.

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. Hier zijn de Maaswerken (voor de onderdelen Zandmaas en Grensmaas) uit voortgekomen. 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 Waterbeheeren 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 van de Maas.

Over dit project wordt gerapporteerd in het kader van de procedure-regeling grote projecten. De vierde voortgangsrapportage is in april 2004 aan de Kamer gezonden. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft € 30 mln. ter beschikking gesteld voor de uitvoering van onderdelen van Zandmaas pakket II. Aanvullend wordt een bijdrage uit de regio door LNV tot een maximum van € 5 mln. verdubbeld.

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 2008*/ 100% voor 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	Beperkt	Tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln ton

\* Voor de Zandmaas is deze bescherming uiterlijk in 2015 bereikt, met een tussendoelstelling van 70% die oorspronkelijk in 2006 zou zijn bereikt, maar die tengevolge van discussies over de kosten van beheer en onderhoud en over ontwerp en toetsing van de Maaskades niet eerder dan in 2008 kan worden gerealiseerd.

**Op het ontvangstartikel 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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x €1000)							
Produktartikel 02.01 Waterkeren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>252 636</b>	<b>324 370</b>	<b>194 467</b>	<b>205 927</b>	<b>190 333</b>	<b>397 713</b>	<b>592 500</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>337 714</b>	<b>309 797</b>	<b>289 626</b>	<b>238 304</b>	<b>267 026</b>	<b>398 713</b>	<b>592 500</b>
<b>02.01 Produktuitgaven</b>	<b>228 097</b>	<b>238 672</b>	<b>218 107</b>	<b>181 116</b>	<b>209 991</b>	<b>333 054</b>	<b>518 462</b>
– 02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie	161 957	93 977	90 797	79 692	100 197	150 426	256 670
– 02.01.04 B&O waterkeren realisatie	66 140	97 781	82 148	65 202	64 524	64 525	64 161
– 02.01.05 Ruimte voor de Rivier	0	18 929	0	1 968	21 651	86 495	180 542
– 02.01.06 Maaswerken	0	27 985	45 162	34 254	23 619	31 608	17 089
<b>02.01 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>109 617</b>	<b>71 125</b>	<b>71 519</b>	<b>57 188</b>	<b>57 035</b>	<b>65 659</b>	<b>74 038</b>
– 02.01.01 Aanleg waterkeren verk./ planstudie	19 763	4 873	4 454	4 447	2 105	4 522	3 255
– 02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie	45 983	16 563	15 904	15 059	13 933	12 097	10 069
– 02.01.03 B&O waterkeren voorberei- ding	12 571	12 605	12 246	12 007	12 757	12 929	12 932
– 02.01.04 B&O waterkeren realisatie	31 300	20 084	18 226	15 425	15 190	14 311	14 782
– 02.01.05 Ruimte voor de Rivier		12 000	13 189	4 250	8 050	16 800	30 000
– 02.01.06 Maaswerken		5 000	7 500	6 000	5 000	5 000	3 000
<b>02.01 Ontvangsten</b>	<b>23 100</b>	<b>17 484</b>	<b>1 865</b>	<b>1 561</b>	<b>1 561</b>	<b>1 561</b>	<b>1 561</b>
– ontvangsten waterkeren	23 100	17 484	1 865	1 561	1 561	1 561	1 561

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
02.01 Waterkeren	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	289 626		238 304		267 026		398 713		592 500	
2. Waarvan apparaatsuitgaven	71 519		57 188		57 035		65 659		74 038	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>218 107</b>		<b>181 116</b>		<b>209 991</b>		<b>333 054</b>		<b>518 462</b>	
Waarvan op 1 januari 2005:										
4. juridisch verplicht	14%	30 535	8%	14 489	3%	6 300	2%	6 661	0%	0
5. complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	5%	10 905	6%	10 867	7%	14 699	6%	19 983	4%	20 738
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	81%	176 667	86%	155 760	90%	188 992	92%	306 410	96%	497 724
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9. Totaal (=3)	100%	218 107	100%	181 116	100%	209 991	100%	333 054	100%	518 462

## 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

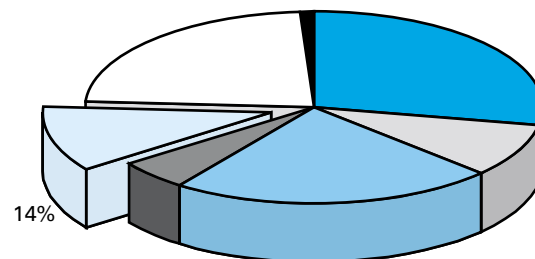
### a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten van Waterbeheren en Vaarwegen beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2005 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

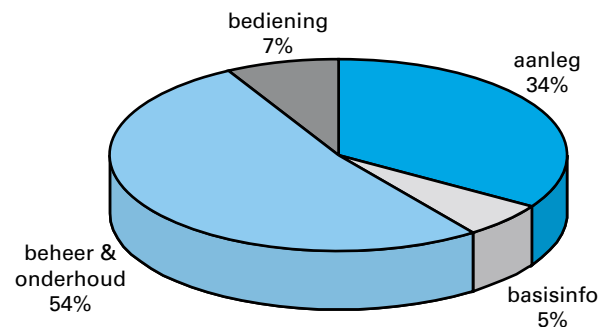
- Artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer;
- Artikel 03 Efficiënt goederenvervoerssysteem;
- Artikel 14 Waterbeheren.

In de volgende figuur worden het aandeel Waterbeheren en jaarwegen in het totale Infrafonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en Vaarwegen weergegeven.

#### Aandeel Waterbeheren/vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds 2005



#### 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. Ter toelichting het volgende.

### **Waterbeheren**

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

In de loop van najaar 2004 moet de Nederlands-Vlaamse Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium rijp zijn voor politieke besluitvorming. Daarmee moeten de projecten zijn gedefinieerd die tussen 2005 en 2010 een evenwichtige ontwikkeling garanderen van het estuarium en de daaraan verbonden hoofdfuncties – veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid in de richting van het Streefbeeld 2030 van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. De Ontwikkelingsschets richt zich primair op nut en noodzaak van de betreffende projecten, en op het beschrijven van de procedures die moeten worden gevolgd ten behoeve van de tenuitvoerlegging van die projecten, inclusief het bijbehorende tijdpad. Uitgangspunt is dat aan het eind van 2004 over deze punten bilateraal overeenstemming wordt bereikt. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor de tenuitvoerlegging van de ontwikkelingsschets. Na de politieke besluitvorming zal zo snel mogelijk in 2005 met de nodige planstudies worden gestart. Het ligt in de bedoeling dat tegelijkertijd met de Ontwikkelingsschets voorstellen zullen voorliggen voor de wijze waarop de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen bij beleid en beheer van het estuarium vorm moet gaan krijgen. Op beide onderwerpen wordt nauw samengewerkt met de verschillende betrokken bestuurlijke en maatschappelijke actoren in de regio.

In 2004 zal naar verwachting opdracht gegeven worden tot een planstudie ter voorkoming en/of bestrijding van overmatige blauwalgenbloei in het Volkerak Zoommeer. De opdracht voor de planstudie zal plaatsvinden samen met de drie betrokken provincies, aanliggende waterschappen en het Ministerie van LNV.

### *Planstudietabel*

### **Waterbeheren**

De studie naar de vergroting van de spuicapaciteit van de Afsluitdijk is naar verwachting in 2004 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, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), provincies, waterschappen en gemeenten. De definitieve besluitvorming over de realisatie zal naar verwachting in het najaar van 2004 plaatsvinden.

### **Vaarwegen**

Er zullen tot 2010 geen nieuwe planstudies worden opgestart.

## **02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord, die samenhangen met de realisatie van projecten die zijn gekoppeld aan de functies Waterbeheren en Vaarwegen. Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

1. Grote projecten Herstel en Inrichting watersystemen;
2. Het saneren van waterbodems
3. Gemalen IJmuiden en Gouda
4. De uitgaven voor stimulering verwerking baggerspecie (SVB) en baggerwerk door andere overheden (SUBBIED).

Tot het programma vaarwegen worden naast de vastgestelde projecten ook de Tijdelijke Beleidsregeling Binnenvaartaansluitingen (TBBV) en de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) gerekend.

### **Waterbeheren**

#### *Ad 1. Grote projecten Herstel en Inrichting watersystemen*

Onder dit artikelonderdeel vallen 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).

In 2004 wordt een programma samengesteld van Herstel in Inrichtingsprojecten voor de jaren 2005–2010, die moeten bijdragen aan de doelen uit de Vierde nota Waterhuishouding en anticiperen op de nog vast te stellen doelen van de Kaderrichtlijn Water.

#### *Ad 2. Waterbodems*

In 2004 is gestart met de voorbereiding van de aanleg van het baggerspeciedepot in het Hollandsch Diep. De landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie wordt in 2004 gestart. Het saneren van vervuilde waterbodems wordt eveneens vanuit dit artikelonderdeel gefinancierd. Het programma 2005–2009 wordt medio 2004 vastgesteld.

#### *Ad 3. Gemalen IJmuiden en Gouda*

De realisatie van 2 gemalen te Gouda en IJmuiden in het het kader van bestrijding wateroverlast wordt in 2005 afgerond.

#### *Ad 4. Uitgaven voor stimulering verwerking baggerspecie (SVB) en baggerwerk door andere overheden (SUBBIED)*

In de voortgangsrapportage over het Tienjarensценario Waterbodems (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 26 401, nr. 37) is aangekondigd dat het de intentie is de waterbodemmiddelen daar in te zetten waar de behoefte het grootst is. In het kader hiervan wordt het subsidieplafond voor SUBBIED met € 20 mln. verhoogd ten laste van de beschikbare waterbodemmiddelen voor de stimulering van de verwerking van baggerspecie (landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie en de tijdelijke stimuleringsregeling verwerking baggerspecie). Hierover is de Tweede Kamer op 12 juli 2004 geïnformeerd.

De subsidieregeling baggerwerk andere overheden (SUBBIED) is in 2003 vastgesteld en wordt dus aangepast.



De onder dit artikel onderdeel 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 2005 gereed:

- De 1<sup>e</sup> 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 2<sup>e</sup> 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.;

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

Ten opzichte van de begroting 2004 zijn bij de projecten de volgende mutaties te melden:

- Het project vaargeul Ketelmeer is vertraagd naar 2005 in verband met vergunningenproblematiek;
- De start van het verbetering project Twentekanalen is vertraagd doordat er sprake zou zijn van de aanwezigheid van onontpofte munitie. Dit is inmiddels opgelost, maar de oplevering verschuift hierdoor naar 2007. Dit project wordt gecombineerd met de aanleg van Rijksweg 35. Zand uit de verdieping van het kanaal wordt gebruikt voor de aanleg van de RW 35.

#### *Ondernemingsplan en taakstelling «Doelmatiger aanbesteden»*

Vooruitlopend op de nieuwe sturing als agentschap is het Ondernemingsplan RWS opgesteld, dat door departementsleiding is goedgekeurd. In dit Ondernemingsplan (dat onderdeel uitmaakt van het Veranderplan VenW) wordt onder andere een efficiencyverbetering voorzien, die wordt bewerkstelligd door beter aan te besteden en meer aan de markt over te laten. De effecten van het Ondernemingsplan zijn vanaf 2008 in de projectbudgetten verwerkt. De financiële besparing die hierdoor ontstaat, wordt ingezet om het achterstallige beheer en onderhoud nat aan te pakken.

Daarnaast zijn de projectbudgetten met 3% gekort voor de invulling van het kabinetsbesluit «Doelmatiger aanbesteden». De betreffende kortingen zijn bij die projecten neergelegd waarbij de aanbestedingsprocedure nog niet is afgerond. Bij de projecten waar de taakstelling niet meer kon worden verwerkt (bijvoorbeeld vanwege reeds afgeronde aanbesteding of juridische verplichtingen) is voor invulling binnen het totale programma gekeken.

De invulling van de kortingen op de projectbudgetten betekent dat het project conform de afgesproken eisen wordt uitgevoerd, maar dat dit voor minder geld wordt gerealiseerd (mits de aanbestedingsprocedure nog niet is afgerond).

Voor de gevolgen per project van de efficiencyverbetering en de taakstelling wordt verwezen naar de MIT-tabel in de bijlage.

### **02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding**

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

#### *Beheerplannen*

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 voor het betreffende project 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, verplaatsingen van grond, onderhoudsbaggerwerk, water(bodem) kwaliteit, communicatie/implementatie, monitoring/evaluatie 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 de waterhuishouding (functies afvoer, ecologie en waterkwaliteit, recreatie etc.);
- g. Overige maatregelen zoals landelijk uitvoerend onderzoek en het beheer en onderhoud van missiekritische systemen.

De beperkte budgetten voor dit artikelonderdeel veroorzaken 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.

In het kader van de bovenstaande prioritering én van de impuls (o.b.v. Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud (bij begroting 2004)) 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 vanuit dit artikelonderdeel. Het betreft o.a. fauna uittreepplaatsen en milieuvriendelijke oevers. Het aan deze maatregelen gerelateerde budget is gelabeld en bovenprioritair.

*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), Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer 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 (2860 XXII nr.17). Hierin is ondermeer afgesproken het proces rond Brokx-nat tot 2005 te temporiseren vanwege de budgetproblematiek op dit artikelonderdeel. Er wordt momenteel bekeken hoe de overdrachten via het Provinciefonds kunnen worden betaald. 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. Ook bij de Fries-Groningse kanalen wordt gekeken naar mogelijke betaling via het Provinciefonds. 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 geldt een preventief onderhoudsregime. Dit preventief onderhoudsregime heeft betrekking op de toegankelijkheid grote zeehavens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen en voor de toegankelijkheid van Amsterdam en Rotterdam naar Duitsland en

Rotterdam naar Antwerpen voor de binnenvaart. Bij de andere vaarwegen, de Hoofdvaarwegen (zoals de Maas en Amsterdam-Lemmer) en de overige vaarwegen (zoals de Brabantse en Limburgse kanalen) wordt in de begrotingsperiode correctief onderhoud toegepast. Dit houdt in dat pas herstelwerkzaamheden worden gepleegd wanneer er zich een calamiteit heeft voorgedaan.

*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 hiervoor 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 op het water wordt gefinancierd op dit artikel.

Deze activiteiten zijn steeds gerelateerd aan de activiteiten die vallen onder de eerder genoemde indeling a (H&I), b (WVO), e (B&O Rijksvaarwegen) en f (Onderhoud waterhuishouding). Afhankelijk daarvan geldt ook de daarbij behorende prioritering.

Vanwege de omvang van de budgetten in relatie tot de uit te voeren activiteiten is in de begroting 2004 een extra impuls verwerkt in het artikel «Beheer en Onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie» (gebaseerd op het Plan van Aanpak B&O rijkswaterwegen).

Voor een nadere uiteenzetting van de problematiek van deze impuls is een apart «Plan van Aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen» opgesteld, die als bijlage bij de begroting 2004 is gevoegd.

Vanaf 2004 tot en met 2010 is € 700 mln. beschikbaar, gebaseerd op het genoemde Plan van Aanpak. Door de motie Gerkens (29 200A nr. 9) is in 2004 € 35 mln. voor versnelling van de impuls beschikbaar gekomen. Hierdoor kan in 2004 al worden gestart met de voorbereiding van grote onderhoudsprojecten. De invulling van deze projecten is conform de eerder genoemde prioriteitsstelling en wordt nader benoemd in het MIT-gedeelte van deze begroting.

In 2006 volgt er een mid-term review. Op basis van de mid-term review wordt nagegaan of de juiste prioriteiten gesteld zijn binnen het onderhoudsprogramma en of bijsturing noodzakelijk is.

Om het probleem rond de natte bruggen (groot onderhoud en vervanging) op te kunnen lossen is er € 105 mln. beschikbaar in de periode 2005–2010. Vanaf 2005 zullen deze activiteiten worden opgepakt.

Om te komen tot een betere 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.

Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden, over het algemeen groot onderhoud. Dit betreft onder andere het grootschalig onderhoud aan bruggen, sluisen en kunstwerken, het uitvoeren van levensduurverlengend onderhoud en baggerwerk. In de tabel is het beheer en onderhoudsbudget per categorie zichtbaar gemaakt waarbij in het variabele onderhoud een verdeling is aangebracht tussen reguliere en grote onderhoudsprojecten. Deze laatste worden als categorie in het MIT/Projectenboek nader toegelicht.

Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Beschikbaar 02.02.04 IF</b>	<b>318</b>	<b>405</b>	<b>448</b>	<b>515</b>	<b>587</b>	<b>592</b>	<b>578</b>
<b>Onderverdeling:</b>							
* Vast onderhoud	246	284	284	284	284	284	284
* Variabel onderhoud	52	71	89	91	163	158	164
* Beschikbaar voor grote onderhoudsprojecten	20	50	75	140	140	150	130

### **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, sluisen 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 een deel van de exploitatiekosten van de in 2004 opgerichte stichting Nationale Nautische Verkeersleiders Opleiding (NVVO);
- De voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij dit artikelonderdeel ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, plannen voor afstandsbediening van objecten 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	939	937
Uitgaven x € 1 mln.	52,5	54,9

Vanwege het toenemend aantal mensen dat onder de 55+regeling valt is in de komende jaren, na 2004, 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 programma is opgedeeld in zes clusters. Bij de clusterindeling is deels de indeling van de beleidsprogrammering (VBTB/BPRW) gehanteerd. Dit betreft de clusters:

- Veiligheid;
- Waterkwaliteit en gezonde watersystemen;
- Scheepvaart en vaarwegbeheer.

Daarnaast zijn in gebruik de generieke clusters:

- Ruimtelijke inrichting en gebruik;
- Generiek instrumentarium;
- Nationale basisinformatievoorziening.

#### **Toelichting clusters Basisinformatie natte infrastructuur**

##### *Cluster veiligheid*

Dit cluster omvat projecten die zorgdragen voor het inwinnen, bewerken en beheren van informatie die nodig is om een goed beleid m.b.t. de veiligheid van Nederland te kunnen voeren. Doel van dit cluster is om toegesneden basisinformatie en infrastructuur te hebben nu en in de toekomst en om goed te kunnen inspelen op toekomstige beleids- en uitvoeringsontwikkelingen op het gebied van veiligheid.

##### *Cluster Waterkwaliteit en gezonde watersystemen*

Dit cluster omvat projecten die zorgdragen voor het inwinnen, bewerken en beheren van informatie die nodig is om een goed beleid m.b.t. de waterkwaliteit van de Rijkswateren te kunnen voeren. Doel van dit cluster is om toegesneden basisinformatie en infrastructuur te hebben nu en in de toekomst en om goed te kunnen inspelen op toekomstige beleids- en uitvoeringsontwikkelingen op het gebied van waterkwaliteit.

#### *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.

#### *Cluster Ruimtelijke inrichting en gebruik*

Dit cluster omvat de producten waarbij de ruimtelijke component dominant is.

#### *Cluster Generiek Instrumentarium*

De ingewonnen informatie van de diverse monitoringprogramma's worden gebruikt in een scala van informatie- en adviesproducten. Diverse nationaal en internationaal vereiste rapportages over de toestand en ontwikkeling van de Nederlandse wateren worden opgesteld en bijdragen worden geleverd aan beleidsevaluerende studies en rapportages.

#### *Cluster Nationale Basisinformatievoorziening*

De Nationale basisinformatievoorziening is als een apart cluster onderscheiden omdat de producten binnen dit cluster gewaarmerkt zijn als potentiële authentieke registraties.

### **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 2007 een eenmalige impuls van € 100 mln. beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen.

De «Tijdelijke regeling éénmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» die hiertoe met de NBW-partijen is opgesteld is met ingang van 1 april 2004 open gesteld.

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 bodemdalings-

effecten te compenseren worden extra werken uitgevoerd. De uitgaven die daaruit voortvloeien worden vergoed door de Nederlandse Gasunie;

- Stortgelden IJsseloog;
- 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).
- Ontvangsten Verkeersbegeleidingstarief

**Tabel: overzicht van de verwachte (geschatte) ontvangsten (bedragen in € 1000):**

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x 1000 €)	2005
* Proses	1 000
* Inrichting Veluwe Randmeer	989
* Investering SRK	9 157
* Vergroten spuicapaciteit	275
* Diverse ontvangsten t.b.v. projecten	5 166
* VBS-tarief	8 123
<i>Totaal Aanleg</i>	<i>24 710</i>
* WVO	29 537
* Overig beheer en onderhoud	7 935
<i>Totaal Beheer &amp; onderhoud</i>	<i>37 472</i>
<i>Totaal Ontvangsten IF 02.02</i>	<i>62 182</i>

**Tabel: Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x € 1000) voor de WVO in 2005**

	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	1 050	15,88	16 674
Bedrijven en communaal ongezuiverd	405	31,76	12 863
<b>Totaal</b>			<b>29 537</b>



T.o.v. de raming 2004 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*

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x €1000)							
Produktartikel 02.02 Waterbeheren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>660 324</b>	<b>867 882</b>	<b>572 942</b>	<b>648 458</b>	<b>739 999</b>	<b>884 710</b>	<b>897 872</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>706 962</b>	<b>677 825</b>	<b>782 887</b>	<b>761 232</b>	<b>855 932</b>	<b>883 576</b>	<b>897 872</b>
<b>02.02 Produktuitgaven</b>	<b>286 457</b>	<b>339 917</b>	<b>366 628</b>	<b>371 301</b>	<b>432 866</b>	<b>447 549</b>	<b>502 467</b>
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen realisatie	135 566	181 183	197 242	133 289	151 181	146 540	150 984
– 02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen realisatie	150 891	148 734	149 386	208 012	241 685	301 009	351 483
– 02.02.07 Watersystemen		10 000	20 000	30 000	40 000		
<b>02.02 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>420 505</b>	<b>337 908</b>	<b>416 259</b>	<b>389 931</b>	<b>423 066</b>	<b>436 027</b>	<b>395 405</b>
– 02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen verk./planstudie	15 498	11 948	10 604	8 166	8 065	8 168	8 166
– 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen realisatie	54 100	31 933	34 548	27 891	26 266	24 843	23 075
– 02.02.03 B&O waterbeheren en vaarwegen voorbereiding	30 206	28 057	23 346	23 078	24 336	25 301	26 181
– 02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen realisatie	228 700	168 795	255 129	240 455	273 658	285 804	240 532
– 02.02.05 Bediening vaarwegen	54 600	56 102	54 846	53 725	53 181	52 780	56 881
– 02.02.06 Basisinformatie	37 401	41 073	37 786	36 616	37 560	39 131	40 570
<b>02.02 Ontvangsten</b>	<b>75 583</b>	<b>123 387</b>	<b>62 182</b>	<b>68 930</b>	<b>48 963</b>	<b>48 963</b>	<b>48 963</b>
– ontvangsten waterbeheren en vaarwegen	75 583	123 387	62 182	68 930	48 963	48 963	48 963

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
02.02 Waterbeheren en vaarwegen		2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		782 887		761 232		855 932		883 576		897 872	
2. Waarvan apparaatsuitgaven		416 259		389 931		423 066		436 027		395 405	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>366 628</b>		<b>371 301</b>		<b>432 866</b>		<b>447 549</b>		<b>502 467</b>	
Waarvan op 1 januari 2005:											
4. juridisch verplicht		56%	205 312	19%	70 547	14%	60 601	11%	49 230	9%	45 222
5. complementair noodzakelijk		0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)		22%	80 000	31%	115 000	32%	140 000	31%	140 000	3%	15 000
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)		22%	81 316	50%	185 754	54%	232 265	58%	258 319	88%	442 245
8. beleidsmatig nog niet ingevuld		0%		0%		0%		0%		0%	
9. Totaal (=3)		100%	366 628	100%	371 301	100%	432 866	100%	447 549	100%	502 467

## 03 MEGAPROJECTEN

### 03.01 WESTERSCHELDETUNNEL

#### *a. Relatie product en beleid*

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

- artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- artikel 06 Versterken netwerk personenvervoer.

#### *b. Het actuele programma*

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

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

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
Produktartikel 03.01 WST	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>8 878</b>	<b>4 683</b>					
<b>Uitgaven</b>	<b>37 428</b>	<b>9 700</b>					
<b>03.01 Produktuitgaven</b>	<b>32 228</b>	<b>9 700</b>					
– 03.01.00	32 228	9 700					
<b>03.01 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>5 200</b>						
– 03.01.00	5 200						
<b>03.01 Ontvangsten</b>	<b>1</b>						
– ontvangsten WST	1						

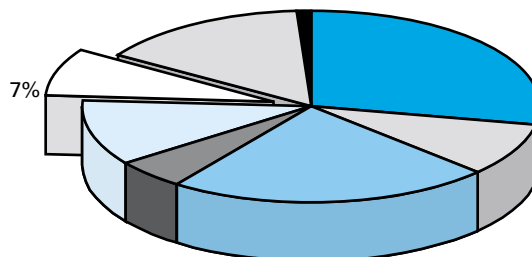
### 03.02 BETUWEROUTE

#### 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 2005 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.

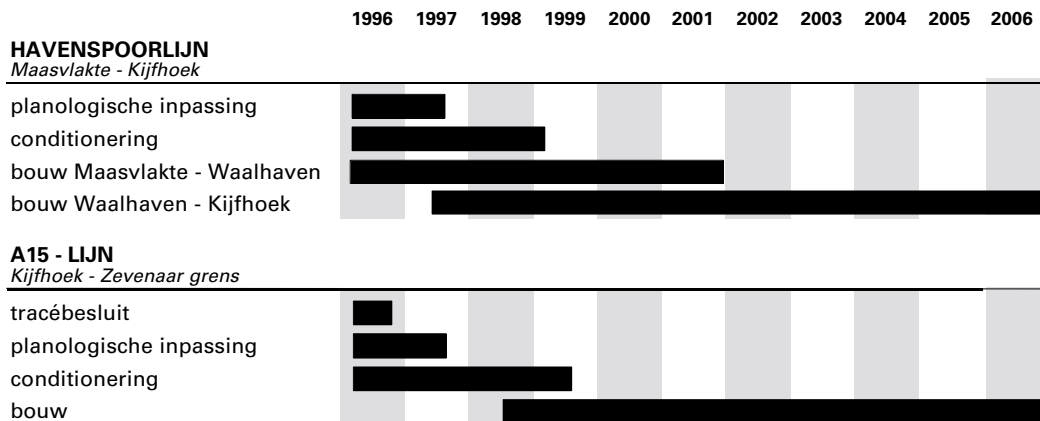
De verwachting is dat de havenspoorlijn medio 2004 in dienst kan worden genomen, zij het nog niet geëlektrificeerd en voorzien van een interim beveiligingssysteem. Het geëlektrificeerd en in dienst nemen met het beveiligingssysteem ETCS level 2 is afhankelijk van het in dienst nemen van het A15 deel.

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 indienststeldingsdatum van de gehele Betuwelijn is december 2006. Met ingang van deze begroting worden onderhoudsactiviteiten gedurende de bouw (circa € 36 mln.) verantwoord op dit artikel.

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 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 uitgegaan van € 169 mln.

Bij het besluit tot aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch kanaal is bepaald dat in de extra kosten voor € 7,7 mln. wordt bijgedragen door de Provincie Gelderland.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x €1000)							
Produktartikel 03.02 Betuweroute	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>389 322</b>	<b>33 702</b>	<b>10 401</b>	<b>9 131</b>	<b>1 794</b>	<b>77</b>	<b>2 292</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>564 760</b>	<b>439 608</b>	<b>430 536</b>	<b>333 261</b>	<b>199 899</b>	<b>5 298</b>	<b>2 292</b>
<b>03.02 Produktuitgaven</b>	<b>560 095</b>	<b>434 588</b>	<b>426 400</b>	<b>327 267</b>	<b>199 828</b>	<b>5 298</b>	<b>2 292</b>
– 03.02.00	560 095	434 588	426 400	327 267	199 828	5 298	2 292
<b>03.02 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>4 665</b>	<b>5 020</b>	<b>4 136</b>	<b>5 994</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
– 03.02.02	4 665	5 020	4 136	5 994	71	0	0
<b>03.02 Ontvangsten</b>	<b>10 378</b>	<b>23 750</b>	<b>33 000</b>	<b>17 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
– ontvangsten Betuweroute	10 378	23 750	33 000	17 000	0	0	0

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

- Reguliere SVV middelen (€ 899 mln.);
- Bijdrage uit het FES (€ 2 814 mln.; dit bedrag is excl. de nog binnen het FES gereserveerde prijsbijstelling);
- Bijdrage bodemsanering vanuit FES (€ 36 mln.);
- Bijdrage private financiering voorgefinancierd uit FES (€ 828 mln.; dit bedrag is exclusief de nog binnen het FES gereserveerde prijsbijstelling);
- Bijdrage van de Europese Unie (€ 169 mln.);
- Bijdrage Gelderland (€ 8 mln.);
- Bijdrage VROM (€ 14 mln.) ten behoeve van geluidsmaatregelen Calandbrug;
- Bijdrage ProRail (€ 97 mln.).

Tot en met 2003 is door de EU € 103 mln. betaald. De bijdrage van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
03.02 Betuweroute	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	430	536	333	261	199	899	5	298	2	292
2. Waarvan apparaatsuitgaven	4	136	5	994	71		0			
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>426</b>	<b>400</b>	<b>327</b>	<b>267</b>	<b>199</b>	<b>828</b>	<b>5</b>	<b>298</b>	<b>2</b>	<b>292</b>
Waarvan op 1 januari 2005:										
4. juridisch verplicht	100%	426 400	100%	327 267	100%	199 828	100%	5 298	100%	2 292
5. complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%			
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%			
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%			
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9. Totaal (=3)	100%	426 400	100%	327 267	100%	199 828	100%	5 298	100%	2 292

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

### 03.03 Hogesnelheidslijn

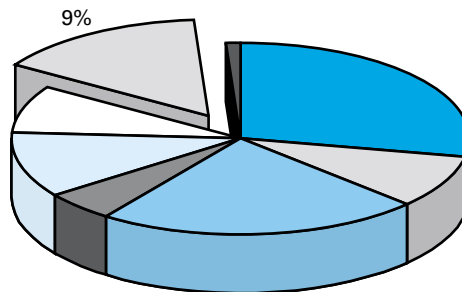
#### a. Relatie product en beleid

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 2005 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 2005 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.

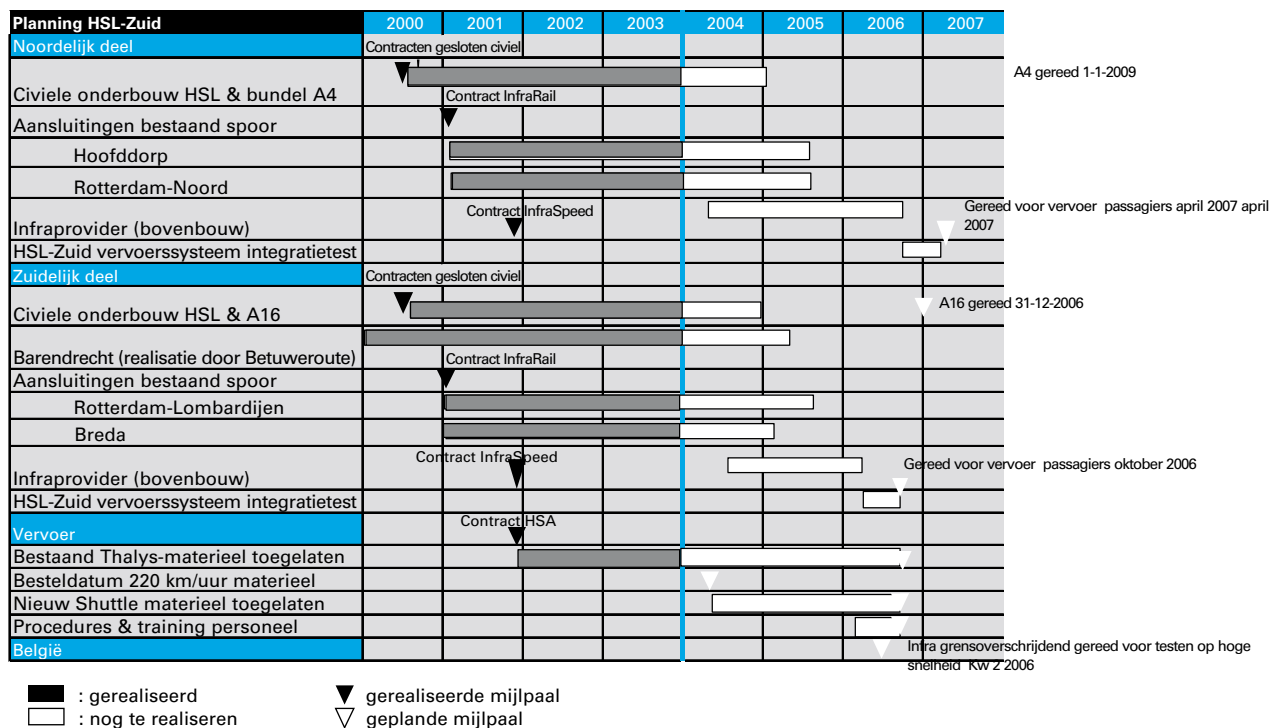
Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten.



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 14<sup>e</sup> Voortgangsrapportage.

Standlijn per 31 december 2003



### 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 worden op korte termijn enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen uitgevoerd. Het gaat o.a. om perronverlengingen in Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp, keervoorzieningen in Ede-Wageningen en Veenendaal Centrum en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem (kosten ca. EUR 25 mln). De financiering van het merendeel van de maatregelen ten behoeve van benutting om de capaciteit van de spoorbaan op te waarden, 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 treinverbinding

Op dit onderdeel werden de studies naar – en verkenningen van snelle treinverbindingen naar het noorden (Zuiderzeelijn) en in het westen (Rondje Randstad/Deltametropool) verantwoord. Met ingang van 2004 worden de voorbereidingskosten van de Zuiderzeelijn op een apart artikel (IF 03.06) geraamd.

Binnen de Deltametropool (in Nota Ruimte nu Randstad Holland genoemd) vindt een verschuiving plaats van beleidsontwikkeling naar uitvoering waarbij de prioriteit komt te liggen bij praktisch uit te voeren gebiedsgerichte plannen. Deze plannen worden in de Nota Ruimte ook aangeduid met de term ruimtelijke enveloppen. In de Nota Ruimte worden vooralsnog drie ruimtelijke «enveloppen» aangeduid: de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad en het Groene Hart.

De samenhang tussen infrastructuur en overige ruimtelijke ontwikkelingen doet zich vooral in de Noordvleugel sterk voor. De sterke groei van Almere en de beperkt aanwezige infrastructuur blijken uit de hiervoor opgestelde Verkenning tot grote capaciteitsproblemen te gaan leiden. Vandaar dat Verkeer en Waterstaat zich met name bij deze enveloppe zich zeer (pro-)actief zal opstellen.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
Produktartikel 03.03 HSL Zuid	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>582 973</b>	<b>439 529</b>	<b>224 314</b>	<b>93 853</b>	<b>179 321</b>	<b>213 972</b>	<b>231 177</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 399 975</b>	<b>857 597</b>	<b>550 515</b>	<b>138 782</b>	<b>184 121</b>	<b>213 972</b>	<b>231 177</b>
<b>03.03 Productuitgaven</b>	<b>1 319 675</b>	<b>781 263</b>	<b>465 966</b>	<b>107 559</b>	<b>56 684</b>	<b>7 428</b>	<b>97 697</b>
– 03.03.01 HSL-zuid	1 005 814	694 096	379 535	51 118	16 269	565	0
– 03.03.02 HSL-oost	567	4 150	5 062	10 123	5 062	4 911	95 746
– 03.03.03 HSL-zuid railwegen	34 848	14 897	17 698	33 346	15	15	15
– 03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	273 688	66 314	63 671	12 972	35 338	1 937	1 936
– 03.03.05 Snelle treinverbindingen	4 758	1 806					
<b>03.03 Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>80 300</b>	<b>76 334</b>	<b>84 549</b>	<b>31 223</b>	<b>127 437</b>	<b>206 544</b>	<b>133 480</b>
– 03.03.01 HSL-zuid	69 000	69 074	79 386	29 312	127 374	206 544	133 480
– 03.03.02 HSL-oost							
– 03.03.03 HSL-zuid railwegen	4 600	1 951	2 319	696			
– 03.03.04 HSL-zuid hoofdwegen	6 700	5 309	2 844	1 215	63		
– 03.03.05 Snelle treinverbindingen							
<b>03.03 Ontvangsten</b>	<b>41 332</b>	<b>17 923</b>	<b>21 449</b>	<b>21 988</b>	<b>65 000</b>	<b>87 000</b>	<b>109 000</b>
– ontvangsten Hogesnelheidslijn	41 332	17 923	21 449	21 988	65 000	87 000	109 000

#### *Hogesnelheidslijn-Zuid (art. ond. IF 03.03.01)*

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (€ 2 521mln.);

- een bijdrage uit het FES (€ 1 686 mln.; dit bedrag is exclusief de binnen het FES gereserveerde prijsbijstelling);
- de bijdrage uit private financiering voorgefinancierd uit FES (€ 937 mln.; dit bedrag is exclusief de binnen het FES gereserveerde prijsbijstelling);
- de bijdragen van de Europese Unie (€ 176 mln.);
- ontvangsten derden (€ 34 mln.);
- IP (€ 2 938 mln.)

*d. Budgetflexibiliteit*

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
03.03 Hogesnelheidslijn	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	550 515		138 782		184 121		213 972		231 177	
2. Waarvan apparaatuitgaven	84 549		31 223		127 437		206 544		133 480	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>465 966</b>		<b>107 559</b>		<b>56 684</b>		<b>7 428</b>		<b>97 697</b>	
Waarvan op 1 januari 2005:										
4. juridisch verplicht	100%	465 966	100%	107 559	100%	56 684	100%	7 428	100%	97 697
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%	
9. Totaal (=3)	100%	465 966	100%	107 559	100%	56 684	100%	7 428	100%	97 697

Alle grote bouwcontracten van de HSL-Zuid zijn gegund.

### 03.05 Betaald rijden

*a. Relatie producten en beleid*

Ontwikkeling is afhankelijk van de nota Mobiliteit.

*b. Het actuele programma*

n.v.t.

*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03.05 Betaald rijden	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verplichtingen	6 443						
Uitgaven	6 835						
Programma-uitgaven	6 835						
Apparaatsuitgaven							
Ontvangsten	5						

*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 2005 van Verkeer en Waterstaat (HXII).

#### *b. Het actuele programma*

Voor de snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden wordt in navolging op het kabinetsbesluit over de Nota Ruimte van 23 april 2004 een planstudie uitgevoerd. In deze planstudiefase wordt een geïntegreerde tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure doorlopen in nauwe samenwerking tussen rijk en regionale overheden. De samenwerking wordt vormgegeven in een publiek-publieke samenwerkingsovereenkomst.

Deze Samenwerkingsovereenkomst is in concept gereed. Met het ondertekenen hiervan wordt gewacht totdat de Tweede Kamer bij de behandeling van de Samenwerkings-overeenkomst de resultaten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten heeft kunnen betrekken. De eerste fase van de geïntegreerde procedure is een prijsvraag voor de hogesnelheidslijn (HSL) en de magneetzweefbaan (MZB). Het primaire doel van de prijsvraag is om de private haalbaarheid te toetsen binnen de randvoorwaarden van de gemaximeerde overheidsbijdrage (van rijk en regio) en het functioneel programma van eisen. Na de prijsvraag wordt een expliciet go/no go besluit genomen over het voortzetten van de geïntegreerde procedure. De Hanzelijn plus en Intercity zijn publieke referentie-alternatieven en kunnen bij de besluitvorming over de prijsvraag worden betrokken. Bij een go besluit wordt met de beste prijsvraagbiedingen de tweede fase van de geïntegreerde procedure ingegaan. Bij een no go besluit wordt de geïntegreerde procedure beëindigd. Het laatste go/no go moment van de geïntegreerde tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure is het tracébesluit.

Het rijk heeft voor de realisatie van een snelle verbinding met het Noorden € 2,73 mrd (prijspeil 2002, netto contante waarde 2010) gereserveerd, zie planstudietabel IF 03.03 Hogesnelheidslijn. De bijbehorende kasstromen staan gereserveerd in de periode 2008–2016. In 2002 en 2003 hebben in navolging van het kabinetsbesluit van eind 2001 voorbereidende werkzaamheden voor de planstudie (inclusief geïntegreerde procedure) plaatsgevonden. Deze voorbereidingskosten zijn verantwoord op artikel IF 03.03.05. De kosten van de nadere voorbereiding in 2004 en het uitvoeren van de geïntegreerde procedure alsmede de aanleg worden verantwoord op dit artikel.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03.06 Zuiderzeelijn	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>		<b>6 500</b>	<b>8 000</b>	<b>4 000</b>		<b>7 820</b>	<b>213 430</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>7 500</b>	<b>8 000</b>	<b>5 000</b>		<b>5 820</b>	<b>213 430</b>
Productuitgaven		7 000	6 800	4 500		5 820	213 430
Directe uitvoeringsuitgaven		500	1 200	500			
<b>Ontvangsten</b>							

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)									
03.06 Zuiderzeelijn		2005		2006		2007		2008	2009
1. Totaal geraamde kasuitgaven		8 000		5 000				5 820	213 430
2. Waarvan directe uitvoeringsuitgaven		1 200		500					
<b>3. Dus productuitgaven</b>		<b>6 800</b>		<b>4 500</b>				<b>5 820</b>	<b>213 430</b>
waarvan op 1 januari 2005									
4. juridisch verplicht									
5. complementair noodzakelijk									
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	100%	6 800	100%	4 500		100%	5 820	100%	213 430
7. Beleidsmatig gereserveerd									
8. beleidsmatig nog niet ingevuld									
<b>9. Totaal (=3)</b>	<b>100%</b>	<b>6 800</b>	<b>100%</b>	<b>4 500</b>		<b>100%</b>	<b>5 820</b>	<b>100%</b>	<b>213 430</b>

### **03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)**

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

In dit productartikel worden de producten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam beschreven. De doelstelling van het onderliggende beleid is terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 02 Optimaliseren netwerk goederenvervoer.

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

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam heeft een dubbele doelstelling: het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. In drie deelprojecten, te weten «Bestaand Rotterdams Gebied» (uitgevoerd door gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd door de Havenbedrijf Rotterdam NV) wordt deze dubbele doelstelling verwezenlijkt. Verkeer en Waterstaat is in het kader van de grote projecten procedure aangewezen als coördinerend projectministerie voor de Planologische Kernbeslissing Plus (PKB-plus) van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Eind 2003 heeft het Kabinet de bereidheid uitgesproken te participeren in de financiering.

Zo spoedig mogelijk na de afronding van de onderhandelingen met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf over de financiering en risicoverdeling van dit project wordt een Basisrapportage in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten aan de Kamer uitgebracht.

Na besluitvorming in de Ministerraad van 19 december 2003 zijn de onderhandelingen tussen het Rijk en de gemeente en de stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en de provincie Zuid-Holland over de financiering en de uitvoering van de drie deelprojecten van start gegaan. Deze onderhandelingen hebben eind juni 2004 geresulteerd in een bestuursakkoord PMR, waarin de gemaakte afspraken op hoofdlijnen zijn vastgelegd. Na het uitwerken van de hoofdlijnen kan de definitieve uitwerkingsovereenkomst worden ondertekend. Met het sluiten van deze overeenkomst zal PMR begin 2005 de uitvoeringsfase ingaan. De daadwerkelijke uitvoering van de landaanwinning start naar verwachting in 2006 na een besluit tot aanleg gebaseerd op de aanwezigheid van vraag uit de markt. De andere deelprojecten (Bestaand Rotterdams Gebied en 750 hectare natuur- en recreatiegebied) zijn hieraan gekoppeld.

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

Op dit artikel worden met ingang van 2004 door de V&W te verantwoorden projectkosten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) ondergebracht. Dit betreft de kosten die worden gemaakt ter voorbereiding van en vooruitlopend op de daadwerkelijke uitvoeringsfase en direct samenhangen met (de organisatie van) de realisatiefase van het project. Daarnaast zijn de kosten voor de natuurcompensatie (nulmeting Zee-reservaat) tevens op dit artikel ondergebracht. De bekostiging hiervan vindt plaats uit de FES-middelen. Met het oog op de nog lopende onderhandelingen wordt in deze begroting geen inzicht geboden in de voor dit project geraamde budgetten.



Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verplichtingen		3 990	1 867	14 907	12 737	13 087	12 087
Uitgaven		2 160	2 867	15 737	12 737	13 087	12 087
Product-uitgaven		2 160	2 867	15 737	12 737	13 087	12 087

d. Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	2005		2006		2007		2008		2009	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		2 867		15 737		12 737		13 087		12 087
2. Waarvan apparaatsuitgaven		–		–		–		–		–
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>2 867</b>		<b>15 737</b>		<b>12 737</b>		<b>13 087</b>		<b>12 087</b>
Waarvan op 1 januari 2005										
4. juridisch verplicht	42%	1 204	5%	787	0%	–	0%	–	0%	–
5. complementair noodzakelijk	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–
6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)	58%	1 633	95%	14 950	100%	12 737	100%	13 087	100%	12 087
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–	0%	–
9. Totaal (=3)	100%	2 837	100%	15 737	100%	12 737	100%	13 087	100%	12 087

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.

## 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	2009
Verplichtingen			mem	mem	mem	mem	
Uitgaven			mem	mem	mem	mem	
Productuitgaven			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. 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	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verplichtingen	41	435					
Uitgaven	6 844	3 846					
Productuitgaven	6 844	3 846					

### d. Budgetflexibiliteit

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.

Vanaf 2005 zijn geen middelen meer beschikbaar en is dus de budgetflexibiliteit niet van toepassing.

### **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.

#### *b. Het actuele programma*

##### *Verkenningen/planstudieprogramma*

#### **Terminalbeleid**

Uit de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR) blijkt dat er een behoefte bestaat aan enkele grote terminals op de primaire assen van het spoornetwerk. Voornamelijk ten behoeve van het faciliteren van de overslag van weg naar spoor en omgekeerd. Nieuwe industriegebieden zoals Maasvlakte II dienen te worden ontsloten. Verder is het RSC Maasvlakte aangelegd om de totale overslagcapaciteit voor het spoor op de Maasvlakte (ECT en RSC Maasvlakte) uit te breiden. De aanleg van de 1<sup>e</sup> fase is afgerond (eerste spoorbundel, stack- en overslagvoorzieningen). Een verkenning voor de 2<sup>e</sup> fase loopt. De aanvang van de realisatie van deze 2<sup>e</sup> fase is in 2005 voorzien.

##### *Realisatieprogramma*

#### **Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)**

Doel van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals was het bieden van de mogelijkheid om de capaciteit van het infrastructurele netwerk optimaal te benutten. Door het verstrekken van subsidies aan de openbare overslagterminals is het terminalnetwerk versterkt en is een modal shift gestimuleerd. Met behulp van deze subsidies zijn nieuwe openbare overslagterminals gerealiseerd en is de capaciteit van bestaande overslagterminals vergroot. De SOIT is tussentijds geëvalueerd en de Minister heeft in 2003 besloten de regeling niet in zijn 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. Ten aanzien van de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarweg-aansluitingen (SBV), dat zich richt op het verlagen van de investeringsdrempel voor een bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting, wordt verwezen naar artikel IF 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen.

##### *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.

Overzicht van budgettaire gevolgen (X € 1000)							
04.03 Intermodaal vervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>2 269</b>	<b>6 236</b>	<b>6 364</b>	<b>1 917</b>			
<b>Uitgaven</b>	<b>283</b>	<b>6 235</b>	<b>7 153</b>	<b>1 917</b>			
<b>Productuitgaven</b>	<b>283</b>	<b>6 235</b>	<b>7 153</b>	<b>1 917</b>			

d. Budgetflexibiliteit

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

Budgetflexibiliteit (x € 1000)						
04.03 Intermodaal vervoer		2005	2006	2007	2008	2009
1. Totaal geraamde kasuitgaven		7 153	1 917			
2. Waarvan apparaatuitgaven		–	–			
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>7 153</b>	<b>1 917</b>			
Waarvan op 1 januari 2005						
4. juridisch verplicht	33%	2 347	100%	1 917		
5. complementair noodzakelijk						
6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)						
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. wettelijke regeling of beleidsprogramma)						
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	67%	4 806				
9. Totaal (=3)	100%	7 153	100%	1 917		

**Juridisch verplicht**

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

**Beleidsmatig nog niet ingevuld**

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

## 04.05 Garanties infrastructuurfonds

### a. Relatie producten met 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 € 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 2004 bedraagt € 2,5 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling leiden.

Overzicht risico-ontwikkeling (in € 1000) met betrekking tot garantiebijeenkomst met het Rijk							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Garantieplafond	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689	22 689
Uitstaand risico 1/1	3 267	2 904	2 541	2 178	1 815	1 452	1 089
Vervallen/te vervallen	363	363	363	363	363	363	363
Uitstaand risico 31/12	2 904	2 541	2 178	1 815	1 452	1 089	726

#### 04.05.02 Garantie van rente en aflossing van een lening van € 7,74 mln. ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten

Het Rijk staat borg voor een lening afgesloten door Wagenborg passagiersdiensten voor de bouw van twee veerboten. De maatschappij betaalt deze lening jaarlijks af. De lening is afgesloten op annuïteitenbasis en heeft een looptijd van maximaal 20 jaar. Het uitstaande bedrag per 31 december 2004 bedraagt € 33 000. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

Overzicht risico-ontwikkeling (in € 1000) met betrekking tot garantiebijeenkomst met het Rijk							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Garantieplafond	7 736	7 736	7 736				
Uitstaand risico 1/1	1 343	700	33				
Vervallen/te vervallen	643	667	33				
Uitstaand risico 31/12	700	33	–				

#### 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 er toe geleid dat de toedeling van 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 bij voorbeeld 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 het ministerie van Financiën en Railinfrabeheer BV als ook een convenant risico-overname inzake het verstrekken van een geldlening aan Railinfrabeheer BV tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. 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 BV, als onderdeel van het convenant, een rekening-courant bij het ministerie van Financiën geopend.

Overzicht risico-ontwikkeling (x € 1 mln) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Garantie plafond	1 327	1 403	1 478	1 553	1 732	1 788	1 845
Uitstaand risico 1/1	1 233	1 226	1 302	1 377	1 452	1 631	1 688
Vervallen/te vervallen	375	46	25	25	0	100	166
Verlenen/te verlenen	368	122	100	100	179	157	223
Uitstaand risico 31/12	1 226	1 302	1 377	1 452	1 631	1 688	1 745

*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
04.05 Garanties infrastructuur	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verplichtingen	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Uitgaven	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Productuitgaven						
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten						

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.



#### **04.06 Prijsbijstelling projecten uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES)**

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

Dit artikel komt te vervallen, aangezien de prijsbijstelling voor via het Fonds Economische Structuurversterking gefinancierde projecten vanaf 2002 gecompenseerd wordt uit de uit 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

Het programma rond de regionale mobiliteitsfondsen valt uiteen in drie onderdelen:

#### 1. *Fondsen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)*

Voor de uitvoering van het BOR 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 miljoen beschikbaar gesteld. De voeding van de vier fondsen heeft in 2000 en 2001 plaatsgevonden, conform de afspraken uit het BOR en het feit dat de regio eerst haar bijdrage heeft geleverd, waarna het rijk die bijdrage heeft verdubbeld tot het maximum van € 454 miljoen.

In het kader van het BOR is daarnaast een bedrag gelijk aan de toenmalig geraamde opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegenet in de periode 2002–2010 in de begroting opgenomen, de zogenaamde terugsluisopbrengsten. Omdat de proef met het spitstarief niet is doorgegaan, is in dit kader € 81,6 miljoen gereserveerd om de BOR-regio's Noordelijke Randstad, Rotterdam en Haaglanden financieel te compenseren. De betreffende regio's zullen in 2005 de helft van deze compensatie ontvangen. Per ontvangende partij gaat het om een bedrag van € 13,6 miljoen. In 2006 volgt dan de tweede helft van de compensatie.

#### 2. *Fondsen in het kader van het amendement Dijsselbloem*

Als gevolg van het amendement Dijsselbloem is in 2001 in totaal € 136 miljoen gereserveerd voor acht nog op te richten regionale mobiliteitsfondsen in de zuidelijke en oostelijke provincies en kaderwetgebieden. Elke regio heeft recht op een rijksbijdrage van maximaal € 17 miljoen, ondermeer onder de voorwaarde dat de regio eerst haar bijdrage levert, waarna het rijk die bijdrage verdubbelt tot het maximum van € 17 miljoen. Inmiddels zijn acht fondsen opgericht. Zeven regio's hebben aan alle voorwaarden voldaan en hebben de rijksbijdrage van € 17 miljoen ontvangen. Het Knooppunt Arnhem–Nijmegen heeft € 11,32 miljoen aan rijksbijdrage ontvangen en moet nog een stortingsverzoek doen voor het resterende bedrag (€ 5,68 miljoen). De verwachting is dat deze bijdrage in 2004 aan het Knooppunt Arnhem–Nijmegen zal worden gedaan.

#### 3. *Fondsen (nieuw en bestaand) in het kader van de impuls voor regionale bereikbaarheid*

In het kader van de besteding van het Kwartje van Kok geeft Verkeer en Waterstaat een gerichte impuls voor regionale bereikbaarheid van in totaal € 360 miljoen tot en met 2010. In 2003 is met een aantal regio's (Regio Twente, Knooppunt Arnhem–Nijmegen, de regio's Rotterdam en Den Haag en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland)

afgesproken, dat een deel van deze impuls (€ 55 miljoen) zal worden ingezet voor netwerk/pakketmaatregelen in die regio's. De financiering van deze maatregelen verloopt via regionale mobiliteitsfondsen. Omdat het Samenwerkingsverband Noord-Nederland nog geen regionaal mobiliteitsfonds heeft zal daar een bestaand fonds worden omgebouwd of een nieuw fonds worden opgericht.

De middelen (€ 10 miljoen voor de Regio Twente, € 10 miljoen voor het Knooppunt Arnhem–Nijmegen, € 25 miljoen te verdelen over de regio's Rotterdam en Den Haag en € 10 miljoen voor het Samenwerkingsverband Noord-Nederland) zullen in de periode 2005–2007 beschikbaar worden gesteld, onder de bestaande voorwaarden van de regionale mobiliteitsfondsen.

*c. De budgettaire gevolgen van uitvoering*

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.07 Regio mob. fondsen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>81 128</b>	<b>23 260</b>	<b>51 933</b>	<b>76 246</b>	<b>13 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>81 128</b>	<b>23 260</b>	<b>51 933</b>	<b>76 246</b>	<b>13 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Productuitgaven</b>	<b>81 128</b>	<b>23 260</b>	<b>51 933</b>	<b>76 246</b>	<b>13 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
04.07.01 Rijksbijdrage	81 128	23 260	10 072	34 385	13 000	0	0
04.07.02 Terugsluis opbrengsten	0	0	41 861	41 861	0	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, de aanvullende afspraken met genoemde BOR-regio's en de afspraken met betreffende regio's over de impuls voor regionale bereikbaarheid.

## 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 V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

### b. Het actuele programma

De aandelen van Railinfrabeheer BV (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Railinfrabeheer BV kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen op de kapitaalmarkt.

Daarom was de mogelijkheid geschapen dat Prorail/Railinfrabeheer gebruik kon maken van zogenaamde schatkistleningen via een lening van Financiën aan Verkeer en Waterstaat.

Op dit artikel wordt de rente over en de aflossing van deze schatkistleningen verantwoord die in de periode 2001/2002 zijn verstrekt aan Prorail/Railinfrabeheer.

Het betreft hier de leningen die door Financiën aan Verkeer en Waterstaat beschikbaar zijn gesteld om vervolgens door Verkeer en Waterstaat aan Prorail/Railinfrabeheer te worden uitgeleend.

In totaal is op deze wijze € 806 mln via Verkeer en Waterstaat aan Prorail/Railinfrabeheer beschikbaar gesteld (€ 483 mln. in 2001 en € 323 mln. in 2002). De volledige aflossingen vinden plaats in 2011 en 2012. De uitgaven betreffen de betalingen van rente (en aflossing) van Verkeer en Waterstaat aan Financiën en de ontvangsten betreffen de betalingen van rente (en aflossing) van Prorail/Railinfrabeheer aan Verkeer en Waterstaat.

Vanaf 2003 leent Prorail/Railinfrabeheer rechtstreeks van Financiën onder garantstelling van Verkeer en Waterstaat. Deze garantstellingen zijn opgenomen onder artikel IF 04.05.03.

### c. De budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04.08 Railinfrabeheer	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Verplichtingen</b>	<b>17 316</b>	<b>40 197</b>	<b>40 119</b>	<b>40 215</b>	<b>40 226</b>	<b>40 124</b>	<b>40 293</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>30 566</b>	<b>40 197</b>	<b>40 119</b>	<b>40 215</b>	<b>40 226</b>	<b>40 124</b>	<b>40 293</b>
Productuitgaven	30 566	40 197	40 119	40 215	40 226	40 124	40 293
<b>Ontvangsten</b>	<b>30 566</b>	<b>40 197</b>	<b>40 119</b>	<b>40 215</b>	<b>40 226</b>	<b>40 124</b>	<b>40 293</b>

*d. Budgetflexibiliteit*

N.v.t. 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 2005 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan artikel 19.01 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	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ontvangsten	4 101 552	3 649 076	4 028 986	4 614 832	4 500 763	4 390 256	4 473 741

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 de begroting 2006 komt dit artikel te vervallen.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
05.03 Bijdrage ten laste van de begroting van VROM	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ontvangsten							

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)						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Betuwroute</b>	350 614	197 503				
HSL-Zuid	370 319	350 659	58 520			
Investeringsimpuls	162 975					
Impuls f 1,9 mld	150 629	90 595	31 492	4 764		
12 mld impuls	- 510 656	- 149 359	509 682	1 095 312	974 542	1 067 053
Hubertustunnel						
Bor	735 365	640 039	444 761	316 825	237 178	230 839
FES-bruggetje	187 729	192 694	247 607	322 891	346 563	288 369
Voorfinanciering GIS	80 000				- 32 000	- 33 000
Mobiliteit	84 000	162 000	246 000	246 000	246 000	246 000
Hoogmade	7 900					
BISK/Proces en systeem innovatie	2 200	2 060	2 610	2 610	2 030	3 890
<b>Totaal</b>	<b>1 621 075</b>	<b>1 486 192</b>	<b>1 540 671</b>	<b>1 988 403</b>	<b>1 774 313</b>	<b>1 803 152</b>

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Ontvangsten</b>	<b>2 529 762</b>	<b>1 621 075</b>	<b>1 486 192</b>	<b>1 540 671</b>	<b>1 988 403</b>	<b>1 774 313</b>	<b>1 803 152</b>

### c. De budgettaire gevolgen van de uitvoering

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 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			1 691 817	1 488 384	2 436 157	2 788 330	2 683 276	2 609 722
Amendementen/NvW			1 710					
1e suppl. wet 2004			433 811	- 35 140	- 253 983	- 253 981	81 060	335
Nieuwe mutaties			1 361 055	- 56 986	- 75 726	- 165 379	- 34 976	- 99 952
Stand ontwerp-begroting 2005	3 792 130	1 494 037	3 488 393	<b>1 396 258</b>	2 106 448	2 368 970	2 729 360	2 510 105

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
01.01 Rijkswegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		1 708 524	1 753 317	2 534 920	2 853 040	2 683 276	2 609 722
Amendementen/NvW		1 710					
1e suppl. wet 2004		84 693	- 3 080	- 1 373	- 1 371	83 090	4 225
Nieuwe mutaties		- 86 852	162 676	- 68 064	- 152 035	- 48 625	- 57 180
Stand ontwerp-begroting 2005	1 623 049	1 708 075	<b>1 912 913</b>	2 465 483	2 699 634	2 717 741	2 556 767

**Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)**

Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Loonbijstelling	2 532	2 850	2 983	3 027	2 905	2 905
2. Prijsbijstelling	19 498	20 021	29 567	33 456	31 430	31 430
3. Doelmatiger aanbesteden		- 59 517	- 86 685	- 141 926	- 102 411	- 85 311
4. Inkoopstaakstelling	- 683	- 1 559	- 1 639	- 1 618	- 1 589	- 1 529
5. Inpassen IF problematiek V&W	- 9 357	- 4 844	- 11 646	- 8 657	21 707	- 9 041
6. Bijdrage generale problematiek V&W	- 4 692	- 3 536	- 2 441	- 657	- 657	
7. Ondernemingsplan RWS					- 36 465	- 36 465
8. Lening B&O Waterbeheren en Vaarwegen	- 40 000	40 000				
9. T.b.v Randstadspoor					- 14 000	- 14 000
10. Overheveling WST	37 800	37 800	37 800	37 800	37 800	37 800
11. Inpassing latere ontv. regio A2 Holendrecht Oudenrijn	- 45 371		11 000	11 682	11 689	11 000
12. Overheveling naar HSL Wijzigingsprotocol A4				- 32 837		
13. Voorfinanciering A12 Ecoduct & Fietstunnel						6 165
14. Aanpassing uitgavenkaders aan ontvangstenraming	3 421	- 5 856	3 598	1 000	2 200	1 100
15. Kasschuif	- 50 000	140 000	- 45 000	- 45 000		
16. Kennistaakstelling		- 411	- 822	- 1 234	- 1 234	- 1 234
17. Efficiëntyaakstelling		- 2 272	- 4 774	- 7 071		
<b>Totaal</b>	<b>- 86 852</b>	<b>162 676</b>	<b>- 68 064</b>	<b>- 152 035</b>	<b>- 48 625</b>	<b>- 57 180</b>

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Deze mutatie houdt verband met een correctie van de bouwbudgetten voor de prijsdruk die ontstaat door ontwikkelingen in de bouw en doelmatig aanbesteden, conform Ministerraadbesluitvorming van 16 april 2004 over de Voorjaarsnota.
- ad 4 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 5 Betreft inpassing van de problematiek binnen het Infrastructuurfonds.
- ad 6 Bijdrage aan de Centrale problematiek V&W. Deze post heeft voornamelijk betrekking op IT-kosten en kosten op het gebied van kennis en integriteit.
- ad 7 De nieuwe werkwijze en de agentschapvorming conform het Ondernemingsplan RWS zullen leiden tot structurele efficiëntieverbeteringen vanaf 2008. De opbrengsten hiervan komen ten goede aan het budget van Beheer en Onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen, artikel IF 02.02.04.
- ad 8 Lening aan het programma Beheer en Onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen.

- ad 9 Lening aan het Aanleg Spoor programma t.b.v Randstadspoor (terugbetaling vanaf 2012).
- ad 10 Technische overboeking van de exploitatiebijdrage WST van Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds. De middelen worden ondergebracht op Beheer en Onderhoud Rijkswegen (IF 01.01.04).
- ad 11 Betreft een kasschuif om de uitgavenkaders aan te passen aan het kasritme waarin de ontvangsten ten behoeve van de aanleg RW2 Holendrecht- Ouderijn zullen binnenkomen.
- ad 12 Overheveling van budget naar het onderdeel HSL-Zuid Hoofdwegen, waar de werkzaamheden aan de A4 worden verantwoord.
- ad 13 Overheveling vanuit het Spoorprogramma IF 01.02.02 ten behoeve van inpassingsmaatregelen A12 Utrecht-Maasbergen (ecoducten en fietserstunnel).
- ad 14 Aanpassing van de uitgavenkaders op basis van een geactualiseerde ontvangstenraming.
- ad 15 Kasschuif als gevolg van actualisatie projectplanning.
- ad 16 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de VJN 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.
- ad 17 Betreft invulling van de efficiencytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
01.01 Rijkswegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		67 122	32 307	45 282	28 789	89 226	22 689
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		113 476					
Nieuwe mutaties		- 41 950	- 5 856	14 598	12 682	13 889	12 100
Stand ontwerp-begroting 2005	81 728	138 648	<b>26 451</b>	59 880	41 471	103 115	34 789

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Ontvangstenschuif RW2 Holendrecht Oudenrijn	- 45 371		11 000	11 682	11 689	11 000
2. Actualisering ontvangstenraming	3 421	- 5 856	3 598	1 000	2 200	1 100
<b>Totaal</b>	- 41 950	- 5 856	14 598	12 682	13 889	12 100

ad 1 Voor regiobijdrage voor RW2 Holendrecht-Oudenrijn is een overeenkomst in voorbereiding waarin deze regiobijdrage wordt gespreid over een periode vanaf 2006.

ad 2 Actualisering van de ontvangstenraming, welke wordt gesaldeerd met de uitgavenkaders.

## 01.02 RAILWEGEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01.02 Railwegen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004			2 864 065	1 598 808	2 184 355	1 014 761	980 284	
1e Suppl. wet 2004			10 044	1 710	7 710	1 710	1 710	
Nieuwe mutaties			- 186 873	682 109	246 953	264 099	- 7 070	
Stand ontwerpbegroting 2005	1 579 703	2 557 211	2 687 236	<b>2 282 627</b>	2 439 018	1 280 570	974 924	915 572

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
01.02 Railwegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004		1 420 246	1 552 932	1 807 538	1 747 791	1 677 536	1 658 013
1e Suppl. wet 2004		- 8 913	1 710	7 710	1 710	1 710	
Nieuwe mutaties		- 217 169	11 423	63 756	149 572	111 753	67 707
Stand ontwerpbegroting 2005	1 494 385	1 194 164	<b>1 566 065</b>	1 879 004	1 899 073	1 790 999	1 725 720

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Loonbijstelling 2004	1 317	1 267	1 365	1 311	1 245	1 245
2. Prijsbijstelling 2004	16 057	17 735	20 764	20 076	19 267	19 267
3. Betuweroute: Havenspoorlijn		- 5 300	- 1 600			
4. Dekking contract Railned	- 5 600					
5. Ontvangst Prorail EAT taakstelling	9 000	8 000	11 000	12 000	14 000	14 000
6. Bijdrage contractbeheer	500	500	500	500		
7. Naar Betuweroute : Sprinklerinstallaties		- 40 000	- 64 000			
Naar HSL: o.a. geluidschermen	- 50 000	- 35 000	- 28 000			
8. MR 16 april 2004: Doelmatiger aanbesteden		- 38 447	- 38 553	- 50 963	- 35 570	- 27 170
9. Aanvullende ZBO taakstelling	- 2 586	- 1 446	- 4 032	- 7 653	- 7 653	- 7 653
10. Oplossing problematiek IF	- 4 357	3 156	- 6 646	- 8 657	17 506	9 060
11. Dekking transitiekosten Prorail	- 5 500					
12. A2/versnelling Randstadrail					14 000	14 000
13. Prorail naar Infracore		76 893	76 893	76 893	76 893	76 893
14. MR 16 april 2004: Herschikking risicoreservering	- 176 000	26 000	75 000	75 000		
15. T.b.v. versnelling station Arnhem			10 000	20 000		- 30 000
16. Veiligheid spoor: impuls 40 mln			13 000	13 000	14 000	
17. Efficiencytaakstelling		- 1 935	- 1 935	- 1 935	- 1 935	- 1 935
<b>Totaal</b>	- 217 169	<b>11 423</b>	63 756	149 572	111 753	67 707

ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.

ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

- ad 3 Het gaat hier om een overboeking naar artikel 03.02 Betuweroute voor het beheer en onderhoud van de Havenspoorlijn.
- ad 4 Dit betreft een overboeking naar artikel XII 07 in verband met de voor het contract Railned benodigde middelen. Railned (onderdeel van Prorail) is verantwoordelijk voor de capaciteitstoe wijzing op het spoor.
- ad 5 Deze mutatie betreft de verwerking van de afspraak uit 2002 dat een deel van de kosten van de Betuweroute gedekt wordt uit efficiencymaatregelen bij Railinfrabeheer. Daartoe is het budget voor de Betuweroute verhoogd met 97 mln. en het budget voor het programma personenvervoer verlaagd met 6 mln. over een periode van 16 jaar. De terugbetaling door Prorail verloopt via de ontvangsten onder gelijktijdige verhoging van de uitgaven op artikel IF 01.02.02.
- ad 6 Deze mutatie betreft een bijdrage voor het beheer van een contract van HSL-Zuid.
- ad 7 Dit betreft enerzijds een overboeking uit de ruimte risico-reservering naar Betuweroute voor dekking van de meerkosten van extra veiligheidsmaatregelen door de installatie van sprinklerinstallatie. Anderzijds wordt geld overgeboekt naar HSL voor met name aanpassing geluidsschermen.
- ad 8 Deze mutatie houdt verband met een correctie van de bouwbudgetten voor de prijsdruk die ontstaat door ontwikkelingen in de bouw en doelmatig aanbesteden, conform Ministerraadbesluitvorming van 16 april 2004 over de Voorjaarsnota.
- ad 9 De aanvullende ZBO taakstelling die vooralsnog in de begroting 2004 geparkeerd was op artikel 20 Nominaal en onvoorzien van hoofdstuk XII, wordt nu in lijn met de ZBO taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord, verwerkt op artikel 01.02.04 Beheer en onderhoud.
- ad 10 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritmeproblematiek op het Infrastructuurfonds.
- ad 11 Dit betreft de dekking van de kosten die in 2004 gemoeid zijn met de transitie van Railinfrabeheer, Railned en Verkeersleiding tot één organisatie Prorail.
- ad 12 Deze mutatie betreft de uitwisseling met artikel 01.01 rijkswegen (A2) voor de versnelling van de aanleg van Randstadspoor, conform de afspraak uit het MIT-overleg met de Tweede Kamer van december 2003.
- ad 13 Omdat er door samenvoeging van de taakorganisaties (Verkeersleiding, Railinfrabeheer en Railned) voortaan sprake zal zijn van één beheervergoeding, zal die vergoeding op één artikel in het Infrastructuurfonds worden verantwoord. Hiertoe worden de budgetten overgeboekt vanuit hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds.

- ad 14 In 2004 is een beroep van € 50 mln. op het beschikbaar kasbedrag van € 226 mln. gedaan. Het restant wordt doorgeschoven naar 2005–2007. Deze herschikking is betrokken bij de invulling van de Ministerraadbesluitvorming van 16 april 2004 (Voorjaarsnota).
- ad 15 In 2009 zijn gelden naar voren gehaald voor de versnelling van de stationsaanpassingen Arnhem. Binnen het railartikel is de programmering aangepast.
- ad 16 Zoals toegezegd wordt vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek naar de maatregelen die nodig zouden zijn om de gevolgen van rood licht passages te beperken, in de periode 2006 tot en met 2008 het onderhoudsbudget verhoogd met in totaal € 40 mln.
- ad 17 Betreft invulling van de efficiëncytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden met name veroorzaakt door een actualisatie van de verplichtingenstanden.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
01.02 Railwegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004		1 000	1 000	5 000			
Nieuwe mutatie: zie ad 5		9 000	8 000	11 000	12 000	14 000	14 000
Stand ontwerpbegroting 2005	46 959	10 000	<b>9 000</b>	16 000	12 000	14 000	14 000

## 01.03 REGIONALE EN LOKALE INFRASTRUCTUUR

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03 Reg/lok. Infrastructuur	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			526 404	374 884	539 245	708 260	880 262	721 388
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			617	- 5 000	- 2 500			
Nieuwe mutaties			- 38 290	- 310 276	- 390 568	- 448 912	- 563 642	- 468 027
Stand ontwerp-begroting 2005	2 443 350	419 016	488 731	<b>59 608</b>	146 177	259 348	316 620	253 361

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
01.03 Reg/lok. Infrastructuur		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			539 357	469 226	705 464	967 654	890 262	721 388
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			111 700					
Nieuwe mutaties			- 47 690	- 322 258	- 373 568	- 440 912	- 500 260	- 468 027
Stand ontwerp-begroting 2005		476 910	603 367	<b>146 968</b>	331 896	526 742	390 002	253 361

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1. Loonbijstelling	33	37	36	35	36	36	
2. Prijsbijstelling	6 611	5 760	8 666	11 880	10 927	10 927	
3. Taakstelling Ministerraadbesluit 16/4/2004			- 8 824	- 8 847	- 9 124	- 10 964	- 10 964
4. Inkoopstaakstelling	- 15	- 18	- 17	- 16	- 16	- 19	
5. Kasschuif Vathorst	- 350	350					
6. Aanloopkosten GDU	- 4 000						
7. Motie Haersma Buma	- 1 000	- 4 000					
8. Bestuurlijke toezegging	2 000	4 000	2 000				
9. Naar Spoor t.b.v. veiligheid spoor € 40 mln (ATB)			- 13 000	- 13 000	- 14 000		
10. T.b.v. Natte bruggen uit intensivering regionale samenwerking	- 1 000	- 1 000	- 15 000	- 25 000	- 33 000	- 15 000	
11. T.b.v. chipkaart uit intensivering regionale samenwerking			- 16 000	- 24 000	- 20 000		
12. T.b.v. Interim regeling Duurzaam Veilig (Hoofdstuk XII)	- 20 587						
13. Naar IF 04.07		- 9 000	- 33 000	- 13 000			
14. Lening B&O Waterbeheren en Vaarwegen	- 16 332		12 000	4 000	332		
15. T.b.v. EIISS regeling	- 13 050				13 050		
16. T.b.v. SWOV				- 400	- 400		
17. T.b.v. kasritme problematiek					- 13 800	- 18 100	
18. Efficiencytaakstelling		- 27	- 51	- 71			
19. Vorming BDU		- 309 536	- 310 355	- 372 216	- 432 425	- 434 907	
<b>Totaal</b>		- 47 690	<b>- 322 258</b>	- 373 568	- 440 912	- 500 260	- 468 027



- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Deze mutatie houdt verband met een correctie van de bouwbudgetten voor de prijsdruk die ontstaat door ontwikkelingen in de bouw en doelmatig aanbesteden, conform Ministerraadbesluitvorming van 16 april 2004 over de Voorjaarsnota.
- ad 4 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 5 Betreft een kasschuif ten behoeve van de reservering van middelen voor het project Vathorst.
- ad 6 Dit betreft een overboeking vanuit het onderdeel verkenning en planstudies (IF 01.03.01) naar artikel XII 06.01.03 ten behoeve van het project Bewuste vervoerswijze keuze.
- ad 7 Met motie nr. 31 op de begroting 2004 van het kamerlid Van Haersma Buma c.s. is de regering verzocht € 5 mln. uit het budget voor regionale samenwerking toe te voegen aan het budget voor het Aanvalsplan Sociale Veiligheid. Dit om een extra impuls te geven aan de aanpak van sociale veiligheid op spoorlijnen met een verhoogd veiligheidsrisico.
- ad 8 Betreft een overboeking van IF 04.07 ten behoeve van de financiering van de bestuurlijke toezegging met betrekking tot het programma regionale bereikbaarheid Amersfoort.
- ad 9 Overboeking naar IF 01.02 Railwegen ter verbetering van ATB (Automatische Trein Beïnvloeding) bij het spoor.
- ad 10 Betreft de nadere verdeling van de ten behoeve van regionale samenwerking gereserveerde middelen. Conform de toezegging van de Minister aan de Kamer is extra geld vrijgemaakt voor vervanging van «natte» bruggen. De middelen worden toegevoegd aan IF 02.02.04.
- ad 11 Betreft de nadere verdeling van de voor regionale samenwerking gereserveerde middelen. Ten behoeve van de ontwikkeling van de chipcard wordt 60 mln. toegevoegd aan XII 07.01.
- ad 12 De in de begroting 2004 geraamde middelen van Duurzaam Veilig (IF 01.03.03) worden ingezet voor de Interimregeling Duurzaam Veilig (DV). Dit houdt verband met het pas in 2005 van start gaan van de tweede fase DV. De interim regeling DV wordt, in lijn met voorafgaande jaren, verantwoord op artikel XII 05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers, aangezien het om meer gaat dan alleen de harde infrastructuur.
- ad 13 Betreft de nadere verdeling van de voor regionale samenwerking gereserveerde middelen. De overboeking naar IF 04.07.01 gebeurt ten gunste van de invulling van de regionale mobiliteitsfondsen (Twente, KAN, SNN en Zuidvleugel).

- ad 14 Lening aan het programma Beheer en Onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen.
- ad 15 Kasschuif ten behoeve van kasritme problematiek op artikel XII 07, met name van de EIS-regeling (Extra Investeringsimpuls Infrastructuur Stad- en streekvervoer).
- ad 16 Met deze boeking is het amendement 28 600 XII nr. 24 op de begroting van 2003 t.b.v. de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) structureel verwerkt.
- ad 17 Deze mutatie betreft een overboeking ter oplossing van infrafonds kasritme problematiek.
- ad 18 Betreft invulling van de efficiencytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004.
- ad 19 Betreft overboeking naar XII ten behoeve van de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V).

## 02 Natte Infrastructuur

### 02.01 WATERKEREN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.01 waterkeren	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			227 322	207 732	252 787	199 019	406 908	600 128
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			92 625	- 4 070	- 46 716	- 16	- 12	
Nieuwe mutaties			4 423	- 9 195	- 144	- 8 670	- 9 183	- 7 628
Stand ontwerp-begroting 2005	221 602	252 636	324 370	<b>194 467</b>	205 927	190 333	397 713	592 500

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.01 waterkeren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		288 281	289 842	238 464	270 712	406 908	600 128
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		27 078	- 128	- 16	- 16	- 12	
Nieuwe mutaties		- 5 562	- 88	- 144	- 3 670	- 8 183	- 7 628
Stand ontwerp-begroting 2005	337 714	309 797	<b>289 626</b>	238 304	267 026	398 713	592 500

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1 Looncompensatie	388	477	355	424	539	539	
2 Prijscompensatie	3 172	3 252	2 710	3 056	4 655	4 655	
3 Taakstelling ministerraadbesluit 16/4/04		- 8 094	- 4 407	- 8 494	- 11 433	- 8 733	
4 Inkoopstaakstelling	- 69	- 155	- 145	- 129	- 127	- 136	
5 Bijdrage generale problematie VenW	- 454	- 342	- 236	- 64	- 64		
6 Ondernemingsplan RWS					- 3 953	- 3 953	
7 Lening B&O Waterbeheren en Vaarwegen	- 11 299	5 000	2 000	2 099	2 200		
8 Ontvangsten Maaswerken	2 700						
9 Efficiencytaakstelling		- 226	- 421	- 562			
<b>Totaal</b>	<b>- 5 562</b>	<b>- 88</b>	<b>- 144</b>	<b>- 3 670</b>	<b>- 8 183</b>	<b>- 7 628</b>	

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

- ad 3 Deze mutatie houdt verband met een correctie van de bouw-budgetten voor de prijsdruk die ontstaat door ontwikkelingen in de bouw en doelmatig aanbesteden, conform Ministerraad-besluitvorming van 16 april 2004 over de Voorjaarsnota.
- ad 4 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnen-akkoord (Balkenende II).
- ad 5 Bijdrage aan de Centrale problematiek V&W. Deze post heeft voornamelijk betrekking op IT-kosten en kosten op het gebied van kennis en integriteit.
- ad 6 De nieuwe werkwijze en de agentschapvorming conform het Ondernemingsplan RWS zullen leiden tot structurele efficiencyverbeteringen vanaf 2008. De opbrengsten hiervan komen ten goede aan het budget van Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen, artikel IF 02.02.04.
- ad 7 Kasschuif met het programma Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen IF 02.02.04 om het tekort op het budget voor 2004 aan te vullen.
- ad 8 Betreft een saldering van de uitgaven en ontvangsten ten behoeve van de Maaswerken.
- ad 9 Betreft invuling van de efficiencytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.01 Waterkeren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		13 210	1 865	1 561	1 561	1 561	1 561
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		1 574					
Nieuwe mutaties		2 700					
Stand ontwerp-begroting 2005	23 100	17 484	<b>1 865</b>	1 561	1 561	1 561	1 561

De nieuwe mutatie een saldering van de uitgaven en ontvangsten ten behoeve van de Maaswerken.

## 02.02 WATERBEHEREN EN VAARWEGEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.02 Waterbeheren en Vaarwegen	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			577 428	633 180	681 392	783 325	839 863	841 028
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			81 617	2 008	- 21 275	- 40 017	94	
Nieuwe mutaties			208 837	- 62 246	- 11 659	- 3 309	44 753	56 844
Stand ontwerp-begroting 2005	1 330 994	660 324	867 882	<b>572 942</b>	648 458	739 999	884 710	897 872

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
02.02 Waterbeheren en Vaarwegen		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			655 962	808 787	753 000	846 111	839 863	841 028
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			- 55 568	25 846	4 241	1 139	1 160	
Nieuwe mutaties			77 431	- 51 746	3 991	8 682	42 553	56 844
Stand ontwerp-begroting 2005		706 962	677 825	<b>782 887</b>	761 232	855 932	883 576	897 872

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Looncompensatie		2 025	2 722	2 538	2 788	2 813	2 813
2. Prijscompensatie		6 430	7 878	7 175	8 042	8 435	8 435
3. Taakstelling ministerraadbesluit 16/4/04			- 10 118	- 5 508	- 8 493	- 7 622	- 5 822
4. Inkoopstaakstelling		- 433	- 1 268	- 1 199	- 1 237	- 1 268	- 1 316
5. Bijdrage generale problematiek VenW		- 2 422	- 1 826	- 1 260	- 339	- 339	
6. Ondernemingsplan RWS						40 418	40 418
7. Leningen B&O Waterbeheren en Vaarwegen		67 631	- 53 332	- 10 000	- 2 099	- 2 200	
8. Natte bruggen uit 01.03			5 000	15 000	15 000	15 000	25 000
9. Bijdrage Inland ECDIS en RIS		900	900	450			
10. LOA paal		3 300					
11. Kennistaakstelling			- 606	- 1 213	- 1 819	- 1 819	- 1 819
12. Efficiencytaakstelling			- 1 096	- 1 992	- 3 161	- 10 865	- 10 865
<b>Totaal</b>		<b>77 431</b>	<b>- 51 746</b>	<b>3 991</b>	<b>8 682</b>	<b>42 553</b>	<b>56 844</b>

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

- ad 3 Deze mutatie houdt verband met een correctie van de bouw-budgetten voor de prijsdruk die ontstaat door ontwikkelingen in de bouw en doelmatig aanbesteden, conform Ministerraad-besluitvorming van 16 april 2004 over de Voorjaarsnota.
- ad 4 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnen-akkoord (Balkenende II).
- ad 5 Bijdrage aan de Centrale problematiek V&W. Deze post heeft voornamelijk betrekking op IT-kosten en kosten op het gebied van kennis en integriteit.
- ad 6 De nieuwe werkwijze en de agentschapvorming conform het Ondernemingsplan RWS zullen leiden tot structurele efficiencyverbeteringen vanaf 2008. De opbrengsten hiervan komen ten goede aan het budget van Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen, artikel IF 02.02.04.
- ad 7 Leningen, via kasschuif, aan het programma Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen uit diverse programma's (IF 01.01 en 02.01) om het tekort op het budget voor 2004 aan te vullen.
- ad 8 Toevoeging uit artikel IF 01.03 (enveloppe regionale mobiliteit) ten behoeve van het programma natte bruggen. Een en ander is conform de toezegging van de Minister aan de Kamer.
- ad 9 Betreft een bijdrage vanuit HXII (01.01.03) ten behoeve van project Inland ECDIS en RIS.
- ad 10 Betreft een toevoeging uit het artikel IF 04.03 ten behoeve van het project LOA-palen, dat voortaan op het IF zal worden verantwoord.
- ad 11 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de VJN 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.
- ad 12 Betreft invulling van de efficiencytaakstelling als gevolg van MR-besluitvorming van 26-8-2004

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
02.02 Waterbeheren en Vaarwegen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		81 587	54 059	60 807	40 840	40 840	40 840
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		33 677					
Nieuwe mutaties		8 123	8 123	8 123	8 123	8 123	8 123
Stand ontwerp-begroting 2005	75 583	123 387	<b>62 182</b>	68 930	48 963	48 963	48 963

De nieuwe mutatie betreft overheveling van de ontvangstentaak van het Verkeersbegeleidingstarief op de begroting Hoofdstuk XII (artikel 01.03) naar het Infrastructuurfonds. De uitgaven die tegenover deze ontvangsten staan, worden al verantwoord op het Infrastructuurfonds.

### 03 Megaprojecten

#### 03.01 WESTERSCHELDETUNNEL

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.01 Westerscheldetunnel	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			4 625					
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004								
Nieuwe mutaties			58					
Stand ontwerp-begroting 2005	28 551	8 878	4 683					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.01 Westerscheldetunnel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		4 625					
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		5 017					
Nieuwe mutaties		58					
Stand ontwerp-begroting 2005	37 428	9 700					

De nieuwe mutatie betreft de toevoeging van loon- en prijscompensatie.



### 03.02 BETUWEROUTE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004				99 107	168 675	48 075	6 221	6 221
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			23 572	7 401	- 1 233	- 1 000	- 500	
Nieuwe mutaties			10 130	- 96 107	- 158 311	- 45 281	- 5 644	- 3 929
Stand ontwerp-begroting 2005	1 487 614	389 322	33 702	<b>10 401</b>	9 131	1 794	77	2 292

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.02 Betuweroute	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Stand ontwerp-begroting 2004		413 970	536 731	257 696	140 099	6 221	6 221	
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004		- 59 212	48 500	49 500	48 500	- 1 000		
Nieuwe mutaties		84 850	- 154 695	26 065	11 300	77	- 3 929	
Stand ontwerp-begroting 2005	564 760	439 608	<b>430 536</b>	333 261	199 899	5 298	2 292	

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1. Looncompensatie	20	10	12	0	0		
2. Prijscompensatie	5 088	6 600	3 167	1 723	77	77	
3. Uit risicoreservering voor TTI		40 000	64 000				
4. Uit B&I Spoor t.b.v. onderhoud		5 300	1 600				
5. Kasschuif	129 742	- 146 605	7 286	9 577			
6. Aanpassing ontvangstenraming							- 4 006
7. Actualisatie projectraming	- 50 000	- 60 000	- 50 000				
<b>Totaal</b>	<b>84 850</b>	<b>- 154 695</b>	<b>26 065</b>	<b>11 300</b>	<b>77</b>	<b>- 3 929</b>	

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

ad 3 De keuze voor sprinklerinstallatie in de tunnel leidt ertoe dat uit de risicoreservering (IF 01.02.02) een bedrag van € 104 mln. overgeheveld

- ad 4 Betreft een overboeking vanuit het spoorprogramma (IF 01.02.) voor beheer en onderhoud van wel opgeleverde maar nog niet in dienst genomen infrastructuur.
- ad 5 Dit betreft een actualisering van de kasraming.
- ad 6 Betreft een verlaging van de ontvangstenraming welke in de uitgavenkaders wordt gecorrigeerd.
- ad 7 Het betreft een nadere uitwerking van de bij Voorjaarsnota opgenomen aanbestedingsmeevaller op het project.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.02 Betuweroute	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		22 807	26 076	2 269			
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		26 604					
Nieuwe mutaties		- 25 661	6 924	14 731			
Stand ontwerp-begroting 2005	10 378	23 750	<b>33 000</b>	17 000			

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Ontvangsten	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Ontvangstenverlaging		- 4 006					
2. Ontvangstenschuif		- 21 655	6 924	14 731			
<b>Totaal</b>		- 25 661	<b>6 924</b>	14 731			

- ad 1 Betreft een verlaging van de ontvangstenraming welke in de uitgavenkaders wordt gecorrigeerd.
- ad 2 Betreft een aanpassing van de ontvangstenraming, als gevolg van de latere ontvangst van de bijdrage van Gelderland en de ontvangstprognose vanuit de EU.

### 03.03 HOGESNELHEIDSLIJN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 HSL	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004			289 819	207 621	102 955	149 940	211 372	234 742
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004			29 232					
Nieuwe mutaties			120 478	16 693	- 9 102	29 381	2 600	- 3 565
Stand ontwerp-begroting 2005	2 021	582 973	439 529	<b>224 314</b>	93 853	179 321	213 972	231 177

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
03.03 HSL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Stand ontwerp-begroting 2004		792 167	493 822	109 884	149 940	211 372	234 742	
Amendementen/NvW								
1e suppl. wet 2004		22 052						
Nieuwe mutaties		43 378	56 693	28 898	34 181	2 600	- 3 565	
Stand ontwerp-begroting 2005	1 399 975	857 597	<b>550 515</b>	138 782	184 121	213 972	231 177	

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1. Looncompensatie	18	18	5	0	0	0	
2. Prijscompensatie	9 860	6 175	1 393	1 844	2 600	2 600	
3. Wijzigingsprotocol A4				32 837			
4. Beheer contracten HSL-Zuid	- 500	- 500	- 500	- 500			
5. Actualisatie kasritme	- 16 000	16 000					
6. Inpassingsmaatregelen A11						- 6 165	
7. Uit risicoreserve t.b.v. o.a. geluidsschermen	50 000	35 000	28 000				
<b>Totaal</b>	<b>43 378</b>	<b>56 693</b>	<b>28 898</b>	<b>34 181</b>	<b>2 600</b>	<b>- 3 565</b>	

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Betreft de financiële verwerking van het wijzigingsprotocol A4. Hiermee wordt de aanpassing verbreding van de A4 vanuit dit artikel betaald.

- ad 4 Voor het beheer van het vervoerscontract, wordt een structurele jaarbijdrage aan het programma Railwegen (IF 01.02) beschikbaar gesteld.
- ad 5 Dit betreft een actualisatie van het kasritme.
- ad 6 Betreft de terugboeking naar het wegenprogramma van de voorgefinancierde bijdrage ten behoeve van inpassingsmaatregelen A12 Utrecht-Maarsbergen. De maatregelen worden in de jaren 2006–2008 uit het wegenprogramma betaald.
- ad 7 Dit betreft de toevoeging uit de risicoreservering voor tegenvallers bij contracten, raakvlakproblemen tussen onder- en bovenbouw en tussen HSL en de omgeving en maatregelen om vogels te beschermen tegen de geluidsschermen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
03.03 HSL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		16 910	21 449	21 988	65 000	87 000	109 000
Amendementen/NvW							
1e suppl. wet 2004		1 013					
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerp-begroting 2005	41 332	17 923	<b>21 449</b>	21 988	65 000	87 000	109 000

### 03.05 BETAALD RIJDEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03.05 Betaald rijden	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004				0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2005	153	6 443	0	0	0	0	0	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03.05 Betaald rijden	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004							
Stand ontwerpbegroting 2005	6 835	0	0	0	0	0	

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03.05 Betaald rijden	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004							
Stand ontwerpbegroting 2005	5	0	0	0	0	0	

### 03.06 ZUIDERZEELIJN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03.06 Zuiderzeelijn	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004						26 000	148 000
Nieuwe mutaties		6 500	8 000	4 000		- 18 180	65 430
Stand ontwerpbegroting 2005		6 500	<b>8 000</b>	4 000	0	7 820	213 430

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03.06 Zuiderzeelijn	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004						26 000	148 000
Nieuwe mutaties		7 500	8 000	5 000		- 20 180	65 430
Stand ontwerpbegroting 2005		7 500	<b>8 000</b>	5 000	0	5 820	213 430

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Voorbereidingskosten		7 500	8 000	5 000		- 20 500	
2. Indexering							65 430
3. Prijsbijstelling						320	
<b>Totaal</b>		7 500	<b>8 000</b>	5 000	0	- 20 180	65 430

ad 1 De mutatie betreft een schuif met het generale IF beeld ten behoeve van de dekking van de voorbereidingskosten Zuiderzeelijn.

ad 2 Deze mutatie houdt verband met de indexering.

ad 3 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

De verplichtingen mutatie wijkt af van de kasmutatie omdat in 2003 en in 2004 verplichtingen zijn en worden aangegaan voor voorbereidingskosten Zuiderzeelijn met effecten in latere jaren. Een deel van de verplichtingen zijn ten laste van artikel 03.05 Snelle treinverbindingen aangegaan.

### 03.07 MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (X € 1000)								
03.07 Mainportontwikkeling Rotterdam	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004								
1e suppl. wet 2004								
Nieuwe mutaties			3 990	1 867	14 907	12 737	13 087	12 087
Stand ontwerp-begroting 2005			3 990	<b>1 867</b>	14 907	12 737	13 087	12 087

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (X € 1000)							
03.07 Mainportontwikkeling Rotterdam		2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004							
1e suppl. wet 2004							
Nieuwe mutaties		2 160	2 867	15 737	12 737	13 087	12 087
Stand ontwerp-begroting 2005		2 160	<b>2 867</b>	15 737	12 737	13 087	12 087

Specificatie nieuwe mutaties (X € 1000)							
Uitgaven		2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Inrichting artikel t.b.v. PMR		2 160	2 867	15 737	12 737	13 087	12 087
<b>Totaal</b>		2 160	<b>2 867</b>	15 737	12 737	13 087	12 087

ad 1 Deze mutatie vloeit voort uit de besluitvorming in de Minister-raad. Met betrekking tot het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) zal VenW de benodigde middelen voorfinancieren. Op dit artikel worden alle projectkosten ondergebracht. Deze kosten hebben nog voornamelijk betrekking op de uitvoeringsorganisatie en lopen vooruit op de daadwerkelijk realisatie van het project. Daarnaast zijn onder andere de kosten voor de natuurcompensatie (nulmeting Zeereservaat) op dit artikel ondergebracht en gefinancierd uit de FES-middelen.

## 04.01 SALDO VAN AFGESLOTEN REKENINGEN

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
04.01 Saldo van afgesloten rekeningen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004							
1e Suppl. wet 2004		228 135					
Stand ontwerp-begroting 2005		228 135	mem	mem	mem	mem	

Specificatie (x € 1000)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Stand ontwerp-begroting 2004	53 429	80 340	- 94 000				
1. Hogere uitgaven/ontvangsten	188 364						
<b>Totaal</b>	<b>241 793</b>	<b>80 340</b>	<b>- 94 000</b>				

ad 1 Deze mutatie betreft het saldo van hogere uitgaven en ontvangsten voor diverse artikelen (reeds geregeld in de Voorjaarsnota 2004).



## 04.02 BODEMSANERING

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.02 Bodemsanering	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2003			399					
Nieuwe mutaties			36					
Stand ontwerpbegroting 2004		41	435					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.02 Bodemsanering	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2003		2 937					
1e suppl. wet 2003		873					
Nieuwe mutaties		36					
Stand ontwerpbegroting 2004	6 844	3 846					

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004

### 04.03 INTERMODAAL VERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (X € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004	23	2 735	6 771	6 277	0			
1e suppl wet 2004					900			
Nieuwe mutaties			- 535	87	1 017			
Stand ontwerpbegroting 2005		2 269	6 236	<b>6 364</b>	1 917			

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (X € 1000)								
04.03 Intermodaal vervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Stand ontwerpbegroting 2004	3 865	6 770	7 066	1 005				
1e suppl. wet 2004		2 682		900				
Nieuwe mutaties		- 3 217	87	12				
Stand ontwerpbegroting 2005	283	6 235	<b>7 153</b>	1 917				

Specificatie nieuwe mutaties (X € 1000)							
Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1. Overheveling t.b.v. LOA-palen	- 3 300						
2. Prijsbijstelling	83	87	12				
<b>Totaal</b>	<b>- 3 217</b>	<b>87</b>	<b>12</b>				

- ad 1 Dit betreft een overheveling naar artikel 02.02 voor de «LOA-Paal» ten behoeve van de Verkeersregeling Zeescheepvaart.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

#### 04.06 PRIJSBIJSTELLING FONDS ECONOMISCHE STRUCTUUR- VERSTERKING

Opbouw kas en verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.06 Prijsbijstelling FES	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004								
Nieuwe mutaties								
Stand ontwerpbegroting 2005								

## 04.07 REGIONALE MOBILITEITSFONDSEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004			2 207	46 364	44 695			
1e Suppl. wet 2004			23 027					
Nieuwe mutaties			- 1 974	5 569	31 551	13 000		
Stand ontwerpbegroting 2005		81 128	23 260	<b>51 933</b>	76 246	13 000		

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Stand ontwerpbegroting 2004		2 207	46 364	44 695				
1e Suppl. wet 2004		23 027						
Nieuwe mutaties		- 1 974	5 569	31 551	13 000			
Stand ontwerpbegroting 2005	81 128	23 260	<b>51 933</b>	76 246	13 000			

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/Uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1. Enveloppe Regionale bereikbaarheid		9 000	33 000	13 000			
2. Amersfoort (Impuls)	- 2000	- 4 000	- 2000				
3. Prijsbijstelling	26	569	551				
<b>Totaal</b>	- 1 974	<b>5 569</b>	31 551	13 000			

- ad 1 Dit betreft een bijdrage uit de Enveloppe regionale bereikbaarheid aan de regionale mobiliteitsfondsen Twente, Knooppunt Arnhem/Nijmegen (KAN), Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) en Zuidvleugel.
- ad 2 Het gaat hier om de invulling van de bestuurlijke toezegging met betrekking tot Amersfoort.
- ad 3 Betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

## 04.08 RAILINFRABEHEER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04.08 Railinfrabeheer	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004			23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
1e Suppl. wet 2004			16 299	16 221	16 317	16 328	16 226	16 395
Stand ontwerpbegroting 2005	828 914	17 316	40 197	<b>40 119</b>	40 215	40 226	40 124	40 293

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.08 Railinfrabeheer	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004		23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
1e Suppl. wet 2004		16 299	16 221	16 317	16 328	16 226	16 395
Stand ontwerpbegroting 2005	30 566	40 197	<b>40 119</b>	40 215	40 226	40 124	40 293

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
04.08 Railinfrabeheer	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerpbegroting 2004	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898	23 898
1e suppl wet 2004		16 299	16 221	16 317	16 328	16 226	16 395
Stand ontwerpbegroting 2005	30 566	40 197	<b>40 119</b>	40 215	40 226	40 124	40 293

**05.01 BIJDRAGE TEN LASTE VAN DE BEGROTING VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
05.01 Bijdrage t.l.v. VenW	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528	
Amendementen en nota van wijziging		1 710					
1e suppl. wet 2004		- 221 376	70 788	58 352	47 352	82 918	
Nieuwe mutaties		- 99 263	- 340 663	- 377 218	- 461 950	- 505 190	
Stand ontwerp-begroting 2005	4 101 552	3 649 076	<b>4 028 986</b>	4 614 832	4 500 763	4 390 256	4 473 741

Voor de toelichting wordt verwezen naar artikel 19 van de Verdiepingsbijlage bij de begroting van VenW (XII).

### 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	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004							
Stand ontwerp-begroting 2005	0						

## 05.04 BIJDRAGEN VAN HET FONDS ECONOMISCHE STRUCTUUR- VERSTERKING

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
05.04 Bijdragen van het Fonds Economi- sche structuurversterking	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stand ontwerp-begroting 2004		1 610 975	1 442 132	1 476 061	1 923 793	1 710 283	
1e suppl. Wet 2004		10 100	2 060	2 610	2 610	2 030	
Nieuwe mutaties		0	42 000	62 000	62 000	62 000	1 803 152
Stand ontwerp-begroting 2005	2 529 762	1 621 075	<b>1 486 192</b>	1 540 671	1 988 403	1 774 313	1 803 152

De nieuwe mutatie betreft de ophoging van de FES-Brug als gevolg van het VPB-pakket en de FES-bijdrage 2009. Zie voor een uitsplitsing beleidsartikel 05.04 onder b. Het actuele programma.



### **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
18. Realisatieprogramma Aanleg Waterkeren
20. Realisatieprogramma Ruimte voor de rivier
21. Realisatieprogramma Maaswerken
22. Realisatieprogramma Project Mainportontwikkeling R'dam
23. Planstudie Project Mainportontwikkeling R'dam
24. Planstudieprogramma Waterkeren

## 1. Verkenningenprogramma 2005–2009

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
<b>(Inter)nationaal</b>					
Eindbeeld onderzoek primaire goederenspoorverbinding Rotterdam België (ROBEL)	Onvoldoende kwaliteit, capaciteitstekort, externe veiligheid, leefbaarheid	Rail goederen	Rail goederen	V&W	2004
Overdracht spooransluitingen	Toegankelijkheid spoornet	Rail goederen	Motie	V&W	2004
<b>Landsdeel West</b>					
Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust	Kustuitbreiding	Waterkeren	Motie	V&W + regio	2005
Spooraansluiting Tweede Maasvlakte	Ontsluiting Europese spoorwegennet	Rail Goederen	Tweede Maasvlakte	V&W	2005
Vervolgfase van de Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte	Capaciteitstekort	Rail Goederen		V&W	2003
<b>Landsdeel Zuid</b>					
A27 Breda–Utrecht	Bereikbaarheid	HWN	Bestuurlijk overleg	V&W	2004
Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water (BERZOB)	Bereikbaarheid	Vaarwegen	Convenant	V&W + regio	2004
Integrale Verkenning Maas (IVM)	Duurzame hoogwaterbescherming	Waterkeren		V&W	2005
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (Proses)	Veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid	Waterbeheren	MvO Vlaanderen-Nederland	V&W	2004

**2. Planstudie Rijkswegen  
IF 01.01.01 (voor tracébesluit) en 01.01.02 (na tracébesluit)**

Project	Beschrijving	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering		
		min.	max.		2004	2005	2006	2007	2008	2009	later		Periode	
	CATEGORIE 1													
	<b>Projecten (inter)nationaal</b>													
	Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid <sup>14</sup>			286										2004-2010
	Spoedwet Wegverbreding/Fileplan ZSM			1 030										2003-2010
	<b>Projecten landsdeel Noord</b>													
	<b>Voor tracébesluit</b>													
	Rw7 Rondweg Sneek			72	tb/pr									2009-2013
	Rw31 Zurich-Harlingen			29		tb		pr						2006-2008
	<b>Na tracébesluit</b>													
	Rw7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1			115										2004-2009
	<b>Projecten landsdeel Oost</b>													
	<b>Voor tracébesluit</b>													
	Rw34 omleiding Ommen in combinatie met rw35			252	tn		tb		pr					2007-2010
	Rw50 Ewijk-Vaiburg-Grijsoord <sup>10</sup>								tb		pr			2008-2011
	<b>Na tracébesluit</b>													
	Rw35 Zwolle-Almelo in combinatie met rw34 en exclusief gedeelte rw35 Wierden-Almelo (zie Real.programma) <sup>9</sup>			166		pr								2007-2013
	<b>Projecten landsdeel West</b>													
	<b>Voor tracébesluit</b>													
	Rw1/6/9 Craag benutting incl. brug Muiden, ism benutting rw9 Velsen-Badhoevedorp <sup>3, 11</sup>			400	wab		pr							2005-2006
	Rw2 Oudenrijn-Deijl <sup>1, 3, 6</sup>			168		tb		pr						2007-2011
	Rw4/9 Knooppunt Badhoevedorp <sup>3, 4</sup>			101										2007-2008
	Rw7 benutting Zaanstad-Purmerend <sup>11</sup>							wab/pr						2005
	Rw9 Velsen-Badhoevedorp benutting ism Craag benutting <sup>3, 4, 11</sup>			62		wab/pr								2004-2006
	Rw9 Koedijk-De Stolpen					tb		pr						2004-2008
	Rw11 Leiden-Alphen a/d Rijn						tn		tb					2005-2008
	Rw12 Benutting Den Haag-Gouda <sup>3, 11</sup>			103				wab/pr						2006-2008
	Rw12 Utrecht west benutting ism Woerden-Gouda <sup>3, 4, 11</sup>			101		wab/pr								2005-2008
	Rw12 Utrecht-Maarsbergen en Veenendaal-Ede <sup>1, 3, 11</sup>			313		wab		pr						2008-2015
	Rw15 Maasvlakte-Vaanplein <sup>1, 12</sup>			526					tb		pr			2007-2009
	Rw50 Ramspol-Ens			41		tn		tb		pr				2002-2011
	Na tracébesluit													
	Rw4 Burgerveen-Leiden <sup>1, 7, 8</sup>			582		tb		pr						

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.		2004	2005	2006	2007	2008	2009	later		Periode
Beschrijving			Taak- stellend budget									
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
<b>Voor tracébesluit</b>												
Rw61 Hoek-Schoondijke			103	tb	pr							2007-2010
Rw74 Venlo ism rw73 zuid, N68 en Oosttangent Roermond				pr								2005-2007
<b>Na tracébesluit</b>												
Rw2 Tangenten Eindhoven <sup>1</sup>			549	pr								2006-2011
Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom, onderdeel omliegging Halsteren			61	pr								2006-2007
Rw57 Veersedam-Middelburg			142	pr								2006-2010
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>5 202</b>									
CATEGORIE 2												
<b>Voor tracébesluit</b>												
<b>Projecten landsdeel Noord</b>												
Rw7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	317	1 058		tn								na 2010
Rw31 Leeuwarden	151	207			tb	pr						na 2010
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Rw1 Barneveld-Deventer <sup>1</sup>	116	361		tn	tb			pr				na 2010
Rw1 Deventer-Hengelo <sup>1</sup>	58	128		tn	tb			pr				na 2010
Rw12 Ede-Duitse grens		271		sn				pr	tn	tb		na 2010
Rw28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel en kortsluiting A28/A32 <sup>15</sup>												na 2010
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Rw1 Eemnes-Barneveld <sup>1</sup>	60	326		tn	tb	pr						na 2010
Rw2 Holendrecht-Oudemrijn <sup>1</sup>	25	343		tn	tb			pr				na 2010
Rw4 De Hoek-Prins Clausplein <sup>1</sup>	137	730		tn	tb							na 2010
Rw12 Maarsbergen-Veenendaal <sup>1</sup>		110			tb	pr						na 2010
Rw15 Maasvlakte-Vaanplein <sup>12</sup>	0	298			tb	pr						na 2010
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Rw2 Den Bosch-Eindhoven <sup>1</sup>	57	162		tn,wab/ pr	tb	pr						2005-2006, na 2010
Rw2 Leenderheide-Budel <sup>1</sup>	18	144		tn	tb	pr						na 2010
Rw2 Grathem-Urmond <sup>1</sup>	254	368		tn	tb			pr				na 2010
Rw2 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek <sup>1</sup>	301			tb	pr							na 2010

Project	Raming kosten in € mln	Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
			2004	2005	2006	2007	2008	2009	later		Periode
Beschrijving	min.	max.									
CATEGORIE 3											
<b>Projecten (inter)nationaal</b>											
Schiphol/Almere (inclusief Hollandse Brug)			pm	pm							pm
<b>Projecten landsdeel Oost</b>											
Rw15 Varsseveld-Enschede		50							tb		2010-pm
<b>Projecten landsdeel West</b>											
Rw4 Delft-Schiedam <sup>5</sup>				tn	tb	tb	tb	pr	pr		2008-2012 2007-2012
Rw5 Westrandweg i.c.m. de Coentunnel <sup>5</sup>					tb						
Rw6/rw9 (Toitunnel) <sup>3</sup>											
Rw9 Badhoevedorp-Holendrecht <sup>3</sup>											
Rw10 Coentunnel i.c.m. de Westrandweg <sup>5</sup>				tb		pr		pr	tb	pr	2007-2012
Rw10 Zuidas (hoofdweggedeelte)									tb	pr	na 2010
Rw13/16 Rotterdam <sup>5</sup>											
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Rw2 Passage Maastricht <sup>5</sup>					tb		pr				2007-2012
Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom (toi) <sup>3</sup>											
Rw61 Sluiskil				tb		pr					2006-2009

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

<sup>3</sup> Project in het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

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

<sup>5</sup> De reservering van rijksmiddelen (productieuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven) is als volgt: RW13/16 = € 30 mln; RW2 Passage Maastricht = € 296 mln.; RW4 Delft-Schiedam = PU € 468 mln; Voor de Coentunnel is sprake van een rijksproject ad € 1 113 mln inclusief een bijdrage van de regio ad € 85 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> Exclusief het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.

<sup>9</sup> Uitgaande van voorfinanciering door de regio in 2005 en 2006; gedeelte rw35 Wierden-Imelo (€ 82 mln) is overgegaan naar het Realisatieprogramma.

<sup>10</sup> Taakstellend budget betreft gedeelte Ewijk-Valburg.

<sup>11</sup> Spoedwet 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>14</sup> Het taakstellend budget is PU en DUU.

<sup>15</sup> De kortsluiting A28/A32 maakt onderdeel uit van ZSM II.

#### Legenda

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

wab weg aanpassingsbesluit

pr procedures rond

### 3. Realisatie Rijkswegen IF 01.01.02

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP	
CATEGORIE 0												
<b>Projecten landsdeel Noord</b>												
Rw31 Leeuwarden-Drachten	112	7	15	20	30	26	14			2008	*3	
Rw37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens <sup>2</sup>	158	86	14	24	22	12				2006	2005	
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Rw2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	378	13	14	20	77	74	79	54	47	2010	2010	
Rw30, ged. Rw12-Postweg (omlegging Ede)	125	101	22	2						2004	2004	
Rw35 Wierden-Almelo <sup>5</sup>	82	7				10	17	21	27	2010		
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Rw2 Holendrecht-Oudenrijn	992	62	24	22	62	119	161	191	351	2012	2012	
Rw2 Knpt. Oudenrijn-knpt. Everdingen, incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats 1)2)	119	105	12	2						2004	2004	
Rw11 Alphen a.d. Rijn-Bodegraven, betaling PPS-constructie	70	5	2		6	12	25	20		2004	2004	
Rw14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	382	236	26	44	40	27	9			2007	2007	
Rw15 Europaweg (Dintelhavenbrug, Calandtunnel en 3 aansluitingen) <sup>1, 2</sup>	600	447	79	46	28					2005	2004	
Rw15 Aansluiting Vondelingenplaat	86	67	15	4						2004	2004	
Rw15 Reconstructie aansluitingen bij H-Giessendam en Slidrecht	178	103	23	26	12	14				2006	2006	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Rw2 Rondweg Den Bosch	294	8	10	12	44	66	53	55	46	2010	2010	
Rw50 Eindhoven-Oss asw 2x2 <sup>2</sup>	433	350	42	19	22					2005	2005	
Rw59 Rosmalen-Geffen, PPS <sup>4</sup>	249	22	13	13	13	13	13	13	149	2005	2005	
Rw73/74 Venlo-Maasbracht ism Rw74, N68 en OTR	828	63	70	149	236	200	110			2007	2007	
<b>Overig</b>												
Dynamisch Verkeersmanagement <sup>2</sup>	130		112	18						nvt	nvt	
Kleine projecten/Afronding projecten	76		52	22	2					nvt	nvt	
Aflossing tunnels			50	50	50	50	50	50		nvt	nvt	
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>5 292</b>		<b>595</b>	<b>493</b>	<b>644</b>	<b>623</b>	<b>531</b>	<b>404</b>	<b>620</b>			
Planstudieprojecten na tracébesluit	2 821	76	89	227	334	446	539	372	738			
Planstudieprojecten vóór tracébesluit	4 379	53	44	201	307	424	568	711	2 071			
Directe uitvoeringsuitgaven			230	235	256	257	229	200				
<b>Begroting (IF 01.01.02)</b>			<b>958</b>	<b>1 156</b>	<b>1 541</b>	<b>1 750</b>	<b>1 867</b>	<b>1 687</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.

<sup>5</sup> Projectonderdeel van rw 35 Zwolle-Almelo; Op basis van voorfinanciering door de regio zal de huidige uitvoeringsperiode van 2007-2010 vervroegd worden naar 2005-2008.

#### 4. Planstudie Waterbeheeren en Vaarwegen IF 02.02.01

Project	Raming kosten in € mln.		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.		Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode
<b>WATERBEHEREN CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			252		pb			uo			2008–2013	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Speciedepot Maasdal			40			pb	pr			uo	na 2008	
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>292</b>									
<b>VAARWEGEN CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Sanering depots			20			pb	uo				2007–2010	
<b>Projecten landsdeel Noord</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Vaarweg Lemmer–Delfzijl; verruiming tot klasse Vb			110	tb		uo					2006–2011	
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			20–35				pb	pr	uo		2009–2012	
<b>na projectbesluit</b>												
Waal, toekomstvisie			146			uo					2006–2012	
<b>Projecten landsdeel West</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Walradar NZK			6	pb	uo						2005–2007	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
<b>voor projectbesluit</b>												
Burgemeester Delenkanaal Oss <sup>1</sup>				pm		tn	pb				na 2008	
Zuid Willemsvaart, gedeelte Maas–Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen–Veghel			262		tb		pr	uo			2008 e.v.	
Wilhelminakanaal Tilburg			52		pr		uo				2007–2011	
<b>na projectbesluit</b>												
Maasroute, modernisering fase 2 – Verruimen tot klasse Vb			455		uo						2005 e.v.	
Bouw 4 <sup>e</sup> sluisolk Ternaaien			8		pb			uo			2008 e.v.	
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>1 059</b>									
<b>VAARWEGEN CATEGORIE 2</b>												
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) <sup>2</sup>			35	tn/pb						uo	na 2010	
Twenthekanaal <sup>2</sup>			27							uo	na 2010	

Project	Raming kosten in € mln.		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.		Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) <sup>2</sup>			pm								uo	na 2010
De Zaan <sup>1</sup>			pm									na 2010
Lekkanaal/3 <sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis <sup>2</sup>			67-77	tb							uo	na 2010
Vaarroute Ketelmeer, fase 2 <sup>2</sup>			10								pb	na 2010
Zeepoort IJmond			pm									na 2010

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

<sup>2</sup> Als gevolg van de herprioritering van het MIT (naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003) zijn deze projecten uitgesteld tot na 2010.

Legenda

tn trajectnota of projectnota

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)



## 5. Realisatie Waterbeheren en Vaarwegen IF 02.02.02

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP	
<b>WATERBEHEREN (Projecten incl. duu's)</b>												
<b>CATEGORIE 0</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	23	1	6	3	4	4	5			2008	2008	
Sanering waterbodems	408	40	25	25	25	25	24	23	221	divers	divers	
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	31	1	1	1	1	5	6	6	10			
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	103		18	22	21	19	16	7		2009		
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Vispassages Amerongen en Hagestein	8	3	5							2004	2003	
Inrichting IJsselmonding	11	8	1	2						2005	2004	
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Integrale inrichting Veluwerandmeer (IIVR)	38	3	3	4	4	5	5	5	9	2011	2010	
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	25	17	7	1						2004	2004	
Depot Averijhaven	8	7	1							2004	2003	
Natuurvriendelijke Oevers Noordzeekanaal	4	2	2							2004	n.v.t.	
Depot Hollandsch Diep	82	12	10	20	20	10	6	4		2007	2007	
Haringvliet De Kier	35	4	3	10	10	6	2			2006	2005	
Klein Profijt	2		2							2004		
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden (excl. DUU's)	49	19	15	15						2005	2005	
Gemaal Gouda	4	1	3							2004	2004	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koegorspolder)	32	15	1	2	4	4	3	3		2007	2007	
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	11	6	3						2004	2004	
Vispassages Grave en Borgharen	7		3	4						2005	2005	
<b>Overig</b>												
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, excl. B&O-deel)	225	3		6	9	9	16	16	166	n.v.t.	n.v.t.	
Reserveren planstudies	2		1	1								
<b>Totaal Waterbeheren categorie 0</b>	<b>1 117</b>	<b>147</b>	<b>113</b>	<b>119</b>	<b>98</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>64</b>	<b>406</b>			
<b>VAARWEGEN (Projecten excl. duu's)</b>												
<b>CATEGORIE 0</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl (incl. spoorbrug Grou en no-regret) <sup>1</sup>	90	66	2	8	7	5	2			2006	2006	
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	15	9	2	1	1	1	1			2010	2 010	
Walradarsystemen	56		5	4	5	5	5	5	27	n.v.t.		
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Verruiming Twentekanalen	55	8	15	25	2	5				2007	2007	
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Aquaduct Veluwemeer (verwijderen Hardersluis)	25	24	1							2002	2002	
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	6	4	7						2005	2004	
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	229	202	12	15						2005	2004	
Tweede Krabbersgat sluis	66	66								2003	2003	
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	14		4	10						2005	2004	

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	18	4		7	4	3				2006	2006	
Maasroute fase 1, voorhavens en wacht- plaatsen	72	69	3							2004	2004	
Tweede Sluis Lith 2	57	54	2	1						2002	2002	
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel <sup>3</sup>	175	148	22	5						2006	2006	
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	55	21	3	11	15	5				2008	2008	
<b>Overig</b>												
Kleine projecten	51	46	4	1						n.v.t.	n.v.t.	
TBBV/SBV regeling	34	23	6	5						n.v.t.	n.v.t.	
Vaarwegen duu's	61	37	15	5	2	2						
<b>Totaal Vaarwegen categorie 0</b>	<b>1 090</b>	<b>783</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>27</b>			
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>2 207</b>	<b>930</b>	<b>213</b>	<b>224</b>	<b>134</b>	<b>113</b>	<b>91</b>	<b>69</b>	<b>433</b>			
Ruimte voor planstudies na TB (cat.1)				5	15	28	39	52	518			
Ruimte voor planstudies voor TB (cat.1)				3	12	36	42	53	731			
<b>Begroting (IF 02.02.02)</b>			<b>213</b>	<b>232</b>	<b>161</b>	<b>177</b>	<b>172</b>	<b>174</b>				

<sup>1</sup> Functioneel gereed. Bijkomende werken worden later uitgevoerd. Tevens worden enkele no-regret werkzaamheden uitgevoerd, vooruitlopend op planvaststellingsfase.

<sup>2</sup> Sluis in gebruik in 2002. Kosten in 2004 betreffen inpassing.

<sup>3</sup> Dit betreft zonder extra aanvulling Herstel & Inrichting.

## 6. Planstudie Railwegen Personenvervoer IF 01.02.01

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering
	min.	max.		Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
<b>CATEGORIE 1</b>											
<b>Projecten Landsdeel West</b>											
Amsterdam Zuidas: deel station (t.b.v. NSP)			62								2006–2010
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keerspoeren			151								2007–2011
Hilversum (Hoge Larenseweg)			12								2006–2007
<b>Projecten Landsdeel Zuid</b>											
Breda Centraal t.b.v. NSP <sup>1</sup>			18		pb/pr	uo					2006–2008
<b>CATEGORIE 2</b>											
<b>Projecten (inter)nationaal</b>											
BB21/Beter Benutten programma			465								na 2010
<b>Projecten Landsdeel Oost</b>											
Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising			pm								pm
<b>Projecten Landsdeel West</b>											
Rijswijk–Schiedam incl. Tunnel Delft <sup>2</sup>			323								na 2010

<sup>1</sup> Het definitieve budget wordt bepaald op basis van het toetsresultaat van het nog op te stellen voorlopig ontwerp.

<sup>2</sup> Het bedrag van € 323 mln (prijspeil 2004) is gereserveerd voor de Spoortunnel Delft.

### Legenda

pb projectbesluit

pr procedures rond

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

## 7. Realisatie Railwegen Personenvervoer IF 01.02.02

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP	
<b>CATEGORIE 0</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
<b>Benutten</b>												
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	270	188	30	18	18	16					divers	divers
Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) <sup>1</sup>	197	13	11	20	32	44	27	22	28		divers	divers
Kleine projecten <sup>2</sup>	45	12	2	7	8	8	5	3			divers	divers
Stationsstallingen (kwaliteit)	82					21	20	20	21		divers	divers
2 <sup>e</sup> fase Betrouwbaar Benutten	1 088				123	140	181	191	453		divers	
<b>Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen</b>												
Integrale spooruitbreiding Amsterdam Utrecht	965	480	80	77	107	42	74	72	32		2006	2007
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>												
Kleine stations <sup>3</sup>	80		6	9	5	5	10	10	35		divers	divers
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>												
Afdekking risico's spoorprogramma's AKI-plan en veiligheidsknelpunten <sup>4</sup>	594			239	197	135		23				
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	340	117		30	30	63	41	30	29		divers	divers
Ontsnippering	41	15	7	5	4	6	4				divers	
	71						7	7	57		divers	
<b>Projecten landsdeel Noord</b>												
Groningen-Sauwerd <sup>7</sup>	50	45	3	1	1	1	1				2003	2003
<b>Projecten Landsdeel Oost</b>												
<b>Utrecht-Arnhem-Zevenaar</b>												
Arnhem West vrije kruising	62				1	5	17	20	19		2010	na 2008
Arnhem 4 <sup>e</sup> perron	172	8	0	15	25	31	29	23	41		2007/2010	na 2008
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	24			5	10	9					2007	
<b>Projecten Landsdeel West</b>												
<b>Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht</b>												
Rotterdam Zuid-Dordrecht: 4/6-sporig <sup>5</sup>	382	356	12	10	4						1997	1997
<b>Rotterdam/Den Haag-Utrecht</b>												
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	155	85	25	21	17	7					2005	2005
<b>Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen</b>												
Aanpassingen Houten Castellum	19	17	2								2001/2003	2001/2003
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. Randstadspoor) <sup>6</sup>	951	4	27	43	53	78	92	110	544		2005 e.v.	2007 e.v.
<b>Amsterdam/Schiphol- Den Helder/Hoorn</b>												
Hemboog	145	126	7	4	3	2	3				2003	2003
Uitgeest de Kleis (Regionet 1 <sup>e</sup> fase)	27	12	7	6	1	1					2005	2004
<b>Haarlemmermeer-Almere</b>												
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2 <sup>e</sup> eilandperron)	51			15	25	5	6				2006	
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>												
Amsterdam CS spoor 10/15	78	56	9	5	3	1	4				2004	2004
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	2			1	1						2006	
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	82			4	15	30	25	8			2008	
Den Haag emplacement	21		2	12	6	1					2006	2006

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP
Fietsenstalling Amsterdam CS	27			2	3	1	5	7	9	2006/2010	na 2008
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	160			5	15	45	50	35	10	2010	
Transfercapaciteit Amsterdam CS	12								12	2007	2007
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	252			2	5	25	60	75	85	2010	
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>											
Flevolijn Gooiboog	81	71	6	2	1	1				2003	2003
Hanzelijn	885	11	8	15	30	80	80	120	541	2012/2013	na 2008
Nootdorpboog <sup>7</sup>	55	13	18	11	2	5	3	2		2005	2005
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	170			8	35	35	40	20	32	divers	
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>7 633</b>	<b>1 629</b>	<b>261</b>	<b>592</b>	<b>780</b>	<b>843</b>	<b>784</b>	<b>798</b>	<b>1 948</b>		
<b>Ruimte voor planstudies</b>				<b>0</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>46</b>			
<b>Begroting (IF 01.02.02)</b>			<b>261</b>	<b>592</b>	<b>789</b>	<b>871</b>	<b>822</b>	<b>844</b>			

<sup>1</sup> Inclusief € 60 mln in het kader van het Strategisch Akkoord 2002 en € 25 mln in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003.

<sup>2</sup> Het betreft de projecten: Opstelsterrein Binckhorst, knelpunt Baarn, Purmerend Overwhere (Regionet 1<sup>e</sup> fase), Holendrecht (Regionet 1<sup>e</sup> fase) en Hilversum Larenseweg.

<sup>3</sup> Tot en met 2006 zal een beschikking worden afgegeven voor de stations Den Haag Ypenburg, Arnhem Zuid en Helmond Brandevoort. Verdere invulling van het programma zal omstreeks 2006 plaatsvinden.

<sup>4</sup> Opgenomen is het programma tot en met 2010 alsmede de middelen vanuit NaNOV voor verdiepte ligging spoor bij Almelo.

<sup>5</sup> Dit project bestaat uit 3 delen; R'dam Zuid-Dordrecht deel NS-R, Trajectdeel Barendrecht en Wisselcomplex Kijfhoek.

<sup>6</sup> Inclusief de halten Vathorst, def. Halte Leidsche Rijn west en Leidsche Rijn Centrum.

<sup>7</sup> Verschil betreft afrondingen.

## 8. Planstudie Hogesnelheidslijn IF 03.03 en 03.06

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.	Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode	
<b>CATEGORIE 1A</b>												
<b>Hogesnelheidslijn</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
HSL-Oost <sup>1</sup>	465	938									pm	
Zuiderzeelijn		2 840					tn	ot	tb/pr		pm	
<b>Totaal categorie 1A</b>	<b>465</b>	<b>3 778</b>										

<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

tn trajectnota of projectnota  
ot ontwerp-tracébesluit of ontwerp-projectbesluit  
tb/pb tracébesluit/projectbesluit  
pr procedures rond

## 9. Realisatie Hogesnelheidslijn IF 03.03

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP	
<b>CATEGORIE 0</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
<b>HSL-Zuid (03.03.01)</b>												
Reguliere SVV middelen (incl. FESBOR)	2 526	1 974	371	116	- 60	16	92	17				
FES regulier <sup>1</sup>	1 686	1 952	- 188	36	- 114							
Privaat <sup>1</sup>	936		513	251	172							
EU-ontvangsten	176	136	17	16	7							
Ontvangsten derden	34	29		5								
Infraprovider (IP) <sup>2</sup>	3 024				76	129	115	116	2 588			
Risicoreservering	113		50	35	28							
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>8 495</b>	<b>4 091</b>	<b>763</b>	<b>459</b>	<b>109</b>	<b>145</b>	<b>207</b>	<b>133</b>	<b>2 588</b>			
<b>HSL-Oost (03.03.02)</b>	<b>182</b>	<b>57</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>96</b>				
<b>HSL-Zuid (railpersonenvervoer) (03.03.03)</b>	<b>113</b>	<b>70</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>6</b>							
<b>HSL-Zuid (Hoofdwegen) (03.03.04)</b>	<b>925</b>	<b>734</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>14</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>2</b>				
<b>Snelle treinverbindingen (03.03.05)</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>2</b>									
<b>Begroting (IF 03.03)</b>			<b>858</b>	<b>550</b>	<b>139</b>	<b>185</b>	<b>214</b>	<b>231</b>				

<sup>1</sup> Deze bedragen zijn exclusief de binnen het FES gereserveerde prijsbijstelling voor de HSL.

<sup>2</sup> Het kasritme van deze reeks moet nog nader worden aangepast.

## 10. Planstudie Railwegen Goederenvervoer IF 01.02.01

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.		Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode
<b>CATEGORIE 1/1A</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (GoeNoord)			60								uo	2009–2013
Aslasten cluster III			46								pr/uo	2010–2015
Roosendaal/Antwerpen (VERA)			182									2009–2015
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)			115								uo	2010–2015
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)			pm		tb		pr					pm
<b>Totaal categorie 1/1A</b>			<b>403</b>									

### Legenda

tb/pb tracébesluit/projectbesluit  
 pr procedures rond  
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)



## 11. Realisatie Railwegen Goederenvervoer IF 01.02.02

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
<b>Projecten internationaal</b>											
Aslasten cluster II	43	11	7	6	7	5	4	3		2009	2009
PAGE risico reductie	19	4	1	5	3	3	3			divers	divers
Pilot Fluistertrein <sup>1</sup>	7	4	2		1					2006	2006
<b>Projecten landsdeel West</b>											
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	21	3	2	9	6	1				2007	2007
Verbindingssporen ECT	12	10	1	1						2005	2003
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Sloelijn	51		2	10	27	11	1			2008	2008
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>153</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>44</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>3</b>			
Ruimte voor planstudies <sup>2</sup>			10	1	0	0	0	14			
Begroting (IF 01.02.02)			25	32	44	20	8	17			

<sup>1</sup> Project gefinancierd uit milieudrukgeden.

<sup>2</sup> Planstudies 2004: € 10 mln spooransluitingen.

**12. Realisatie Multi- en intermodaal vervoer IF 04.03**

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>Multi- en modaalvervoer</b>											
Regionale terminals	21	12	4	3	2					divers	divers
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>						
Ruimte voor planstudies			3	4							
<b>Begroting (IF 04.03)</b>			<b>6</b>	<b>7</b>	<b>2</b>						

### 13. Realisatie Betuweroute IF 03.02

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
<b>Betuweroute</b>											
Reguliere SVV-middelen	869	173	65	172	283	169	5	2		<b>2006</b>	<b>2006</b>
FES-middelen <sup>1</sup>	2 814	2 808	103	- 97							
Privaat <sup>1</sup>	828	290	248	290							
Financiering Prorail	97			33	33	31					
Bijdrage Gelderland	8		8								
Bijdrage VROM	14	14									
EU-ontvangsten	169	103	16	33	17						
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>4 799</b>	<b>3 388</b>	<b>440</b>	<b>431</b>	<b>333</b>	<b>200</b>	<b>5</b>	<b>2</b>			
<b>Begroting (IF 03.02)</b>			<b>440</b>	<b>431</b>	<b>333</b>	<b>200</b>	<b>5</b>	<b>2</b>			

<sup>1</sup> Deze bedragen zijn exclusief de binnen het FES gereserveerde prijsstelling voor de Betuweroute.

**14. Planstudie Regionale/lokale infrastructuur IF 01.03.01**  
**≥ € 112,5 mln/€ 225 mln**

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln		Planning							Uitvoering
	min.	max.	basis voor rijksbijdrage	max. rijksbijdrage	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode
<b>CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Heerhugowaard–Alkmaar (HAL – deel B) (VINEX)	50	150				pr						2006–2010
Hilversum Mediapark <sup>1</sup>			50			tn	tb	pr	uo			vanaf 2008
Rijn–Gouwelijn oost <sup>2</sup>			140				uo					2006–2010
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>190</b>									
<b>CATEGORIE 2</b>												
<b>Projecten landsdeel Oost</b>												
Nijmegen, doortrekking A73	158	226			pr					uo		na 2010
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>												
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE) <sup>3</sup>	46	318	50		tn	tb	pr				uo	na 2010
Maaskruisend verkeer, Maastricht	36	272			ot	tb					pr/uo	na 2010

Voor alle projecten geldt: het is afhankelijk van de uitkomsten van de planstudie en de beschikbare middelen of een project in aanmerking kan komen voor een rijksbijdrage.

<sup>1</sup> Reservering naar aanleiding van bestuurlijke afspraken in oktober 2003.

<sup>2</sup> Rijksbijdrage komt beschikbaar na 2010. De financiële inpassing hiervan wordt meegenomen in het kader van het verlengd MIT.

<sup>3</sup> € 50 mln. gereserveerd uit envelop Regionale Bereikbaarheid; voorwaarde van Tweede Kamer is dat regio in voorjaar 2005 met analyse komt van nut, noodzaak, draagvlak en oplossing.

**Legenda**

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracébesluit of ontwerp-projectbesluit

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

**15. Realisatie Regionale/lokale infrastructuur IF 01.03.02**  
**≥ € 112,5/€ 225 mln**

Project	Budget in € mln										Planning gereed	
	moda- liteit	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>												
<b>Projecten landsdeel West</b>												
Beneluxmetro (VINEX) <sup>1,3</sup>	ov	660	595	41	23	1					2002	2002
N201 <sup>5</sup>	own	140			4	38	26	20	23	29	2010	2010
Noord-Zuidlijn Noord- WTC <sup>1,2</sup>	ov	1 128	177	58	80	140	250	145	160	118	2011	2011
RandstadRail, 1e fase	ov	844	194	16	29	142	240	196	27		2006/2008	2010
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	148	148								2002	2002
Zuidtangent kerntraject fase 2	ov	93	92	1							2002	2002
<b>Overig</b>												
Categorie-projecten > € 11,4 mln en < € 225 mln <sup>4</sup>			1 303	61								
Directe uitvoerings- uitgaven			7	1	1	1	1	1	1	7		
«Experimenteerfonds»			0	5	5	5	5	5	5	25		
<b>Totaal categorie 0</b>		<b>3 013</b>	<b>2 516</b>	<b>183</b>	<b>142</b>	<b>327</b>	<b>522</b>	<b>367</b>	<b>216</b>	<b>179</b>		
Ruimte voor planstudies								18	32			
<b>Begroting (IF 01.03.02)</b>				<b>183</b>	<b>142</b>	<b>327</b>	<b>522</b>	<b>385</b>	<b>248</b>			

<sup>1</sup> (deels) Investeringsimpuls 1994.

<sup>2</sup> (deels) Investeringsimpuls 1998.

<sup>3</sup> Exclusief € 4,3 mln bodemsanering.

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

<sup>5</sup> Inclusief bijdrage van de Zuidtangent Oost-West.

**18. Realisatie Waterkeren IF 02.01.02**

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/ SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
Deltaplan grote rivieren	641	575	32	22	11	1				2006	
<b>Maatregelen i.r.t. rivierversuiming</b>											
<b>Projecten landsdeel Oost</b>											
Doorlatend maken Oosterbeek	51	45	5	1						2004	2004
NURG, aankoop en inrichting	119	38	0	14	7	7	7	7	39	2015	2015
Bijdrage Waalsprong	91	91									
<b>Overige no-regret projecten</b>											
<b>Projecten (inter)nationaal</b>											
Participatie	17	1	2	1	2	1	2	1	7		
<b>Projecten landsdeel West</b>											
Inrichting Sliedrechtse Biesbosch	6	6								2003	
Pontonnierskazerne	7	7								2003	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Keent	13	0	1	2	4	3	3			2008	
<b>Dijkversterking</b>											
<b>Projecten landsdeel West</b>											
Flevoland en Noordoostpolder	93	61	18	14						2005	2007
<b>Herstel steenbekleding</b>											
<b>Projecten (inter)nationaal</b>											
Onderzoek Hydraulische randvoorwaarden (HR 2006)	7	1	2	2	2					2006	
Onderzoek Sterkte en Belasting Waterkeringen (SBW)	2	1	1							2004	
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)	12	7	5							2004	
<b>Projecten landsdeel West</b>											
Noordoostpolder en Flevoland	59	16	17	17	9					2006	2007
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Westerschelde	437	198	21	20	25	30	30	30	83	2015	
<b>Overig</b>											
<b>Kleine projecten</b>											
Subsidie primaire waterkering	3	3								2003	
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>1 579</b>	<b>1 059</b>	<b>110</b>	<b>96</b>	<b>63</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>129</b>		
Ruimte voor planstudies <sup>1</sup>			1	11	32	72	121	229	1 952		
<b>Begroting (IF 02.01.02)</b>			<b>111</b>	<b>107</b>	<b>95</b>	<b>114</b>	<b>163</b>	<b>267</b>			
<sup>1</sup> Hierin is opgenomen Zwakke schakels kust	743						16	22	705		

## 20. Realisatie Ruimte voor de Rivier IF 02.01.05

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/ SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
<b>Ruimte voor de Rivier</b>										<b>2015</b>	<b>2015</b>
<b>Uitvoering PKB en lopende projecten</b>											
1) Realisatiekosten	1 821				2	14	84	211	1 510		
* Hondsbroeksche Pleij	47		10	1	2	15	19				
* Anticiperende grondaankoop	4		4								
<b>Planstudie</b>											
2) Projectburo en planstudie lopende projecten	57	25	17	12	2	1					
* Dijkteruglegging Lent											
* Lexkesveer											
* Rosandepolder											
* Toegangsdam stuw Amerongen											
* Bato's erf											
* Aansluiting Sliedrechtse Biesbosch											
* Zuiderklip											
* Batenburg											
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>1 929</b>	<b>25</b>	<b>31</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>103</b>	<b>211</b>	<b>1 510</b>		
<b>Begroting (IF 02.01.05)</b>			<b>31</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>103</b>	<b>211</b>			

**21. Realisatie Maaswerken IF 02.01.06**

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/ SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Grensmaas	71	43	3	1	1	1	1	3	18	2022	2022
Zandmaas	471	119	29	51	39	27	35	17	154	2015	2015
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>542</b>	<b>162</b>	<b>32</b>	<b>52</b>	<b>40</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>172</b>		
<b>Begroting (IF 02.01.06)</b>			<b>32</b>	<b>52</b>	<b>40</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>20</b>			



## 22. Realisatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam IF 03.07

Project	Budget in € mln									Planning gereed	
	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Huidig MIT/ SNIP	Vorig MIT/SNIP
<b>CATEGORIE 0</b>											
<b>Projecten (Inter)nationaal</b>											
Uitvoeringsorganisatie <sup>1</sup>	2		2	pm	pm	pm	pm	pm	pm	2004	
750 ha	28			2	2	2	2	2	18	pm	
Groene verbinding <sup>2</sup>	27						7	7	13	2011	
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) <sup>3</sup>	10				1	1	1	1	6	pm	
<b>Landaanwinning</b>											
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	2		0	1	1					2006	
Natuurcompensatie uitvoering	45				12	9	3	2	19	pm	
Onderhoud Zeewering	0								pm		
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>114</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>56</b>		
<b>Begroting (IF 03.07)</b>			<b>2</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>12</b>			

<sup>1</sup> De kosten van de uitvoeringsorganisatie à € 2 mln per jaar worden, conform afspraak, jaarlijks door het ministerie van Financiën toegevoegd.

<sup>2</sup> Totaal bedrag wordt verdeeld over 4 jaar.

<sup>3</sup> Totaal bedrag wordt verdeeld over 15 jaar.

### 23. Planstudie Project Mainportontwikkeling Rotterdam IF 03.07

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering	
	min.	max.	Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode	
<b>CATEGORIE 1A</b>												
<b>Projecten (inter)nationaal</b>												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam			pm			uo					2006–2020	
<b>Totaal categorie 1A</b>			<b>pm</b>									

Legenda

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

## 24. Planstudie Waterkeren IF 02.01.01

Project	Raming kosten in € mln		Budget in € mln	Planning							Uitvoering
	min.	max.	Taak- stellend budget	2004	2005	2006	2007	2008	2009	later	Periode
<b>CATEGORIE 1</b>											
<b>Projecten (inter)nationaal</b>											
Zwakke Schakels Nederlandse Kust			743	sn		pb	pr				2007–2020
Overige steenzetting <sup>1</sup>			292								2009–2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma 1e en 2e toetsing <sup>1</sup>			489								2005–2020
Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten <sup>2</sup>			413								2004–2020
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>											
Oosterschelde <sup>3</sup>			481								2006–2015
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>2 418</b>								

<sup>1</sup> Het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de overige steenzettingen worden uitgevoerd door de waterschappen. Het betreft verschillende projecten met verschillende looptijden en oplevermomenten.

<sup>2</sup> Het betreft verschillende projecten met verschillende looptijden en oplevermomenten die worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

<sup>3</sup> De Oosterschelde betreft een project welke wordt uitgevoerd door projectbureau zeekeringen (RWS). Hierbij worden jaarlijks een aantal projecten voorbereid en het jaar erna of later in één werkseizoen in uitvoering genomen.

### Legenda

sn startnotitie of studieplan

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond