

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

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

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 jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het infrastructuurfonds voor het jaar 2007 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2007. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2007.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2007 vastgesteld. De in die begroting opgenomen productartikelen worden in onderdeel van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

1.	Inleiding en leeswijzer	4
2.	Infrastructuuragenda	6
3.	Afkortingenlijst	20
4.	Productartikelen	23
5.	Verdiepingshoofdstuk	106
6.	Bijlage: Overzichtconstructie Nota Ruimte: Noordvleugel	126
7.	Bijlage: Overzichtconstructie Kustwacht Nederland nieuwe stijl	130

1. INLEIDING EN LEESWIJZER

Inleiding

Naast de beleidsbegroting van VenW, hoofdstuk XII van de rijksbegroting, kent VenW ook een Infrastructuurfonds. Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Infrastructuurfonds, te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

Zo mag het fonds jaarlijkse saldi («meer of minder uitgegeven in enig jaar») overhevelen – in tegenstelling tot de begroting van VenW: XII – waardoor (kasmatische) vertragingen en versnellingen van projecten niet meteen leiden tot budgettaire knelpunten.

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van VenW (artikel 39.01) en verder uit bijdragen 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, het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), prijsbeleid en Zuidas. Tenslotte wordt voor een aantal projecten de uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstaties en de Europese Unie.

Leeswijzer

De fondsbegroting begint met de Infrastructuuragenda. Hierin zijn de uitvoeringsprioriteiten beschreven, waarbij zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven (XII).

Dit jaar is nadrukkelijk gekeken naar het wegnemen van de verschillende vormen van overlap, met name tussen de beleidsagenda van begrotingshoofdstuk XII en de uitvoeringsagenda van het Infrastructuurfonds. Dit heeft er toe geleid dat VenW de uitvoeringsagenda aanzienlijk in omvang heeft kunnen terugbrengen en deze zich nu beperkt tot de Infrafonds brede onderwerpen die hier feitelijk aan de orde zijn.

Vervolgens worden de productartikelen behandeld¹. Nieuw is dat deze nu zijn ingericht naar het rijksbrede format dat ook wordt gehanteerd bij de beleidsbegrotingen.

Bij de tabel «Budgettaire gevolgen van uitvoering» is rekening gehouden met het verzoek van de Kamer om meer inzicht in de overhead bij wegen en spoor. Ik kom hieraan tegemoet door in mijn begroting van 2007 het inzicht in de uitvoeringskosten van aanlegprojecten zichtbaar te maken. Dit is gedaan door voor het artikelonderdeel aanleg de agentschapsbijdrage (BLD-bijdrage) separaat inzichtelijk te maken. Daarnaast heb ik in aanvulling, en dat is nieuw ten opzichte van de vorige begroting, ook de uitvoeringskosten van het aanlegprogramma Spoor dat door ProRail wordt uitgevoerd apart inzichtelijk gemaakt.

Voor de overzichtelijkheid zijn tevens de projectoverzichten direct achter de producten opgenomen. Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan 10% van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln of meer dan een jaar afwijken van de eerder afgesproken oplevering².

De begroting kent verder een verdiepingshoofdstuk, waarin de overzich-

¹ Omdat de begroting 2005 nog werkte met de «oude» instrumentenstructuur, zijn de realisatiecijfers voor het jaar 2005 in deze begroting (tabellen budgettaire gevolgen van uitvoering) omgezet van de oude structuur (het jaarverslag 2005) naar de nieuwe structuur (deze begroting). Net als voor de begroting 2006, is dit op basis van een verdeelsleutel technisch geconverteerd.

² In het MIT-SNIP-projectenboek is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Hierin zijn de belangrijkste besismomenten van de infrastructuurprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neem af naarmate het project verder wordt uitgewerkt.

ten met de opbouw van de beschikbare bedragen zijn opgenomen. Mits politiek relevant is er een ondergrens van € 2 mln gehanteerd voor het toelichten van begrotingsmutaties.

Het verkeersmanagement en beheer en onderhoud van het hoofdwatersystemen (artikel 11), het hoofdwegennet (artikel 12) en de hoofdvaarwegen (artikel 15) wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken met de beleidsdiensten. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het beheer en onderhoud zich moet bevinden. De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q). In de begroting 2007 is het genoemde tarief mede gebaseerd op het beschikbare begrotingsbedrag.

Tenslotte geldt dat de begroting van het Infrastructuurfonds ook digitaal beschikbaar is op www.rijksbegroting.nl. Om de toegankelijkheid verder te vergroten zijn in de digitale versie waar nuttig en mogelijk hyperlinks aangebracht naar achterliggende documenten.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

1. Inleiding

Infrastructuur is één van de middelen die VenW inzet om de beleidsdoelstellingen te realiseren. VenW financiert in dat kader niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/ lokale infrastructuurprojecten.

De infrastructuuragenda 2007 bevat een korte en bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van het ministerie van VenW op het gebied van infrastructuur. Het is een invulling met fysieke producten die voortvloeien uit de prioriteiten in de beleidsagenda. Met de agenda wordt inzicht geboden in de wijze waarop VenW inhoudelijk op programmaniveau met infrastructuur wil omgaan. Het gaat hierbij om de algemene kaders op basis waarvan het programma concreet met infrastructuurprojecten wordt vormgegeven. Daarnaast wordt in deze agenda op projectniveau aandacht besteed aan te realiseren mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Het accent ligt op het uitvoeringsjaar 2007. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2007 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2007 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Voor een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten, wordt verwezen naar het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport)/SNIP (Spelregels Natte Infrastructuur Projecten) Projectenboek 2007.

2. Algemene kaders

2.1 Infrastructuur als instrument

Bij de rijksinfrastructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Dit sluit aan op de nieuwe indeling van het Infrastructuurfonds, waarbij ervoor gekozen is om de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren afzonderlijk zichtbaar te maken. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkerenprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar 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 VenW met de rijksinfrastructuur omgaat:

1. de bestaande infrastructuur wordt beheerd en onderhouden om een bepaalde basiskwaliteit voor die infrastructuur in stand te kunnen houden;
2. om het gebruik van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur te optimaliseren worden vervolgens benuttingsmaatregelen getroffen (voor hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen);
3. ten slotte wordt, indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn, de bestaande capaciteit uitgebreid door nieuwe infrastructuur aan te leggen. Het gaat hierbij zowel 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).

2.2 Herijking aanbestedingsresultaten

Eind 2004 is de Kamer (Tweede Kamer, 2004–2005, 29 800 XII, nr. 43) geïnformeerd over de verwachte berekende aanbestedingsresultaten à € 1,4 miljard (prijspeil 2004). Hierbij is aangegeven dat er nog een nader onderzoek plaats vindt inzake de te verwachten aanbestedingsresultaten bij het onderdeel aanleg spoor. De analyse voor dit onderdeel was destijds nog niet afgerond. Opvolgend is bij Voorjaarsnota 2005 (Tweede Kamer, 2004–2005, 30 105 A, nr. 3) een verwacht resultaat aanleg spoor gemeld à € 140 miljoen in de periode 2005–2010. Daarmee is het totaal aan in de begroting verwerkte resultaat € 1,54 miljard (prijspeil 2004) voor de sectoren spoor, hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen in de periode 2005 tot en met 2010.

De verwachte aanbestedingsresultaten zijn onder meer ingezet om de door de Tweede Kamer ingediende amendementen op de begroting 2005 van dekking te voorzien. In het kader van de Voorjaarsnota 2005 is aangekondigd dat de berekening uit 2004 op twee momenten wordt herijkt. De eerste herijking vindt in 2006 plaats ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2007. De tweede herijking is voorzien in 2008 ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2009.

De (her)berekening van de verwachte aanbestedingsresultaten wordt hoofdzakelijk bepaald door:

- de omvang van de aan te gane verplichtingen (grondslag);
- de periode waarin een verplichting gerealiseerd wordt in kas (kasjaarreeks);
- de veronderstellingen ten aanzien van met name de mate van marktspanning.

Afgezien van een andere verdeling van verplichtingen voor de sector hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen in de periode 2005 tot en met 2010 wijkt in de herijking de totale grondslag aan verplichtingen niet veel af van die als gehanteerd bij de berekening in 2004. Ten aanzien van de periode waarin verplichtingen uit hoofde van aanbestedingen tot kasrealisaties leiden, is voor de sectoren hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen geconstateerd dat deze periode korter is dan eerder verondersteld.

De verwachte aanbestedingsresultaten zijn in 2004 per sector berekend met in achtneming van de conjunctuurontwikkeling (verminderde marktspanning) in de bouwsector, het effect van de herstructurering in de bouwsector en het in toenemende mate toepassen van innovatieve aanbestedingsvormen. Voor wat betreft de marktspanning in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) sector wordt inzake de sector hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen rekening gehouden met een iets verhoogde marktspanning in 2006 als gevolg van een zich positief ontwikkelende conjunctuur.

De herijking leidt tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen (prijspeil 2006) over de periode 2005 tot en met 2010. Het additioneel resultaat is verwerkt in voorliggende begroting en is ingezet voor een enveloppe voor maatregelen voortkomend uit de netwerk-analyses (€ 66 miljoen), voor het programma van maatregelen om de primaire waterkeringen weer aan de Wet op de waterkering te laten voldoen (€ 70 miljoen) en voor het programma Filevermindering (€ 135 miljoen).

2.3 Netwerkanalyses

In augustus 2006 zijn de (concept)rapportages van de netwerkanalyses opgeleverd. Deze zijn uitgevoerd in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, Utrecht, Groningen–Assen, Leeuwarden en omgeving, Twente, Arnhem–Nijmegen, Noord-Overijssel (inclusief Zwolle–Kampen), stedendriehoek Apeldoorn–Deventer–Zutphen, Brabantstad en Zuid-Limburg.

De netwerkanalyses maken onderdeel uit van de bestuurlijke overleggen MIT welke in oktober 2006 worden gehouden. De Kamer wordt na afloop van deze overleggen nader geïnformeerd over de uitkomsten.

2.4 Besluitvorming FES-impuls 2006

De kabinetsbesluitvorming over de FES-impuls 2006 leidt tot intensivering van diverse programma's binnen het Infrastructuurfonds. Deze impuls kan voor VenW worden onderverdeeld in:

1. *Toevoeging van FES-middelen voor een aantal benuttingsprojecten*
Vanuit het FES wordt in totaal € 115 miljoen toegevoegd voor het programma Filevermindering en voor de start van het programma dynamisch verkeersmanagement (DVM). Eveneens is voor een betere benutting van het spoor € 20 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op de spoorlijn Gouda–Rotterdam (Moordrecht).
2. *Toevoeging van FES-middelen voor de versnelling van aanleg en beheer en onderhoud in het Infrastructuurfonds.*
Het kabinet heeft besloten € 545 miljoen aan te wenden voor versnellingen in het Infrastructuurfonds op de terreinen hoofdwegen, spoorwegen en waterveiligheid. Door het inzetten van deze FES-middelen voor versnellingen in het Infrastructuurfonds in de periode tot en met 2011, en het later terug laten vloeien van deze middelen uit het Infrastructuurfonds naar het FES, ontstaat er na 2011 additionele ruimte in het FES die dan weer geheel wordt ingezet voor FES-waardige projecten. Daarnaast maakt deze constructie het budgettair mogelijk al in 2012–2014 versneld te starten met een aantal projecten binnen het hoofdwegenprogramma die zijn voorzien in de periode na 2014. Over de concrete invulling van de versnelling worden mede naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIT nadere afspraken gemaakt.

In de onderstaande tabel is een verbijzondering van de toevoeging uit het FES aan de begroting van het Infrastructuurfonds opgenomen.

Invulling FES-impuls (in € mln.)	2006–2011	na 2011
1. Toevoeging FES-middelen voor aantal benuttingsprojecten		
a. Programma filevermindering en DVM	115	
b. Benutting Spoorlijn Gouda – Rotterdam (Moordrecht)	20	
2. Toevoeging FES-middelen voor versnelling aanleg en BenO in IF		
c. Hoofdwegen (aanleg en benutting)	152	– 152
d. Versnelling onderhoud weg en spoor	107	– 107
e. Maatregelen primaire waterkeringen	109	– 109
f. Zwakke schakels	177	– 177

Toelichting tabel:

- Ad a. Dit betreft middelen voor een betere benutting van het hoofdwegennet in het kader van het programma Filevermindering (een nadere toelichting is opgenomen in bijlage 2 bij de begroting van HXII) en voor de start van het DVM-programma (met onder andere verbetering van aansluitingen en uitbreiding verkeerssignalering).
- Ad b. De maatregel betreft de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda–Rotterdam. Deze spoorwegovergang is per uur 15 tot 20 minuten gesloten. In 2020 zullen naar verwachting 36 000 motorvoertuigen de spoorlijn kruisen. De belangrijkste bate van deze maatregel is tijdswinst voor het wegverkeer.
- Ad c. Betreft een verschuiving van middelen binnen het aanleg- en benuttingsprogramma wegen om de middelen beter te laten aansluiten bij het actuele programma.
- Ad d. In de uitkomsten van de Midterm Review van de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud is aangegeven dat een verschuiving van middelen voor de sectoren spoor en weg noodzakelijk is om de beschikbare middelen beter te laten aansluiten op het onderhoudsprogramma.
- Ad e. Betreft een verschuiving van middelen om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor waterkeringen. Dit op basis van de uitkomsten van de wettelijke (tweede) toetsing op de waterkeringen.
- Ad f. De middelen ten behoeve van de bijdrage van VenW voor de aanpak van de zwakke schakels aan de kust worden meer in lijn gebracht met de meest actuele inzichten in de plannings van de provincies.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

Medio 2006 is het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en Onderhoud Infrastructuur afgerond. Centrale vraagstelling van het IBO was hoe de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud van infrastructuur beter kan worden onderbouwd. In het kader van het IBO is een aanzet gedaan tot het ontwikkelen van een kosten-batenanalyse voor onderhoud. Hoe het kabinet hiermee wil omgaan zal nader worden uitgewerkt in de nog op te stellen kabinetsreactie op de rapportage van de IBO-werkgroep.

Als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2007 is de «Midterm review Beheer en Onderhoud» (MTR) opgenomen. Dit betreft een tussentijdse evaluatie van de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud 2004–2010 (bijlage Infrastructuurfonds 2004). De MTR richt zich op de jaren 2004 en 2005. Het doel van de MTR is om na te gaan of de aanpak van het wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vervanging verloopt conform de plannen van aanpak, de maatregelen en de inzet van middelen voldoende effectief zijn en of de verdeling van de middelen binnen de modaliteiten moet worden heroverwogen (fasering en omvang).

Uit de MTR blijkt dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen bij spoor, wegen en waterwegen op schema ligt. Als de Plannen van Aanpak (inclusief de tweede fase Herstelplan Spoor) geheel worden uitgevoerd, kent het Nederlandse vervoerinfrastructuur-netwerk in 2010 voor wegen en in 2012 voor spoor een goed onderhoudsniveau dat klaar is voor de ambities van de Nota Mobiliteit. Voor waterwegen geldt dat in 2010 nog niet alle achterstand is ingelopen. De uitvoering van de Nota Mobiliteit en het Waterbeleid 21e eeuw leidt ertoe dat deze achterstanden wél worden ingelopen in de periode 2011–2020.

In lijn met de Plannen van Aanpak en de later gemaakte afspraken met de Kamer en de sector wordt de komende jaren verdere uitvoering geven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor, wegen en waterwegen. Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de tweede fase Herstelplan Spoor om zo de doelstellingen in 2010/2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Hierover is door ProRail, afgestemd met Verkeer en Waterstaat en de sector, een nadere uitwerking opgesteld.

De Kamer wordt via de reguliere begrotingsmomenten geïnformeerd over de resterende periode 2006–2010 van de uitvoering van de Plannen van Aanpak.

In 2007 wil VenW onder meer de volgende maatregelen uit de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud uitvoeren/in uitvoering nemen:

Hoofdwegen

- 555 km asfaltonderhoud

Spoorwegen

- uitvoeren van bovenbouwvernieuwingen
- uitvoeren van groot en klein onderhoud

- uitvoeren van STS-programma (ter voorkoming van passages stoptonende seinen)
- uitvoeren van programma UPGE (plaatsen van geluidsschermen op emplacementen)
- uitvoeren van kleine projecten
- oplossen van capaciteitsknelpunten

Rijkswaterwegen

Vorbereidende en uitvoerende werkzaamheden van de volgende projecten:

- Amsterdam–Lemmer en IJsselmeer (baggeren)
- IJssel (baggeren)
- Noordzeekanaal (baggeren)
- Amsterdam Rijnkanaal/Lek (baggeren en renoveren sluizen en oevers),
- Kanaal Gent–Terneuzen (baggeren en oevers)
- Maas (baggeren en kunstwerken)
- Masterplan Haringvliet (conserveren vizierschuiven en renovatie)
- Rotterdam–België/Zeeland (baggeren voorhaven Kreekrak en Antwerpskanaalpand)
- Rotterdam–Duitsland (baggeren en oevers)
- Renovatie stuwen in de Lek
- Vervanging vaartuigen
- Wrakken Noordzee

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken Beheer en Onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIT/SNIP Projectenboek 2007.

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen die VenW op de diverse projecten binnen de in de Infrastructuurfonds onderkende sectoren.

Hoofdwatersystemen

In 2007 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (eind 2007/begin 2008) ● Peilbesluit Veerse Meer ● Ruimte voor de Rivier; onder voorwaarde dat PKB is vastgesteld. Vooruitlopend hierop 10 koplopers. ● Uitvoering maatregelen naar aanleiding van tweede toetsing Hoogwaterbeschermingsprogramma en Wet op de Waterkeringen ● Volkerak Zoommeer ● Zwakke Schakels Kust; na besluit uitvoeringsvolgorde en dekking van de ruimtelijke kwaliteit door de provincies
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● Kleine Hoogwaterbeschermingsprojecten Delfzijl en Den Helder ● Natte Natuurprojecten IJsselmeergebied
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none"> ● Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Hoofdwegennet

In 2007 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omleiding Halsteren● A7 Zaanstad-Purmerend, benutting (ZSM)● N37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">● A2 Oudenrijn-Deil, gedeelte Everdingen-Deil● A12 Den Haag-Gouda● A12 Utrecht west benutting i.s.m. Woerden-Gouda● A74 Venlo● N9 Koedijk-De Stolpen● N57 Veersedam-Middelburg
Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none">● A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Oudenrijn) 2x5 rijstroken● A2 Leenderheide-Budel (ZSM)● A2 Oudenrijn-Deil, gedeelte Oudenrijn-Everdingen● A4 Delft-Schiedam● A4 Den Haag-Leiden● A12 Maarsbergen-Veenendaal (ZSM)● A28 Hattenmerbroek-Zwolle-Meppel en kortsluiting A28/A32 (ZSM)● A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord● A74 Venlo● N31 Leeuwarden● N50 Ramspol-Ens● N61 Hoek-Schoondijke● N61 Sluiskil

Spoorwegen

In 2007 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● Amsterdam CS spoor 10/15 (perronkap) (personen)● Arnhem 4e perron, tijdelijke voorzieningen (personen)● HSL-Zuid (personen)● Pilot Fluistertrein (goederen)● Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte (goederen)● Traject Oost (perronverbredingen) (personen)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">● Aslastencluster III (goederen)

Regionale/lokale infrastructuur (> € 112,5/€ 225 miljoen)

Voor de grote regionale/lokale infrastructuurprojecten (> € 112,5/€ 225 miljoen) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale/lokale overheid. VenW levert een bijdrage in de aanlegkosten van het project.

In 2007 verwacht VenW dat de volgende mijlpalen zullen worden gerealiseerd:

Mijlpaal	Project
Afgifte beschikking	<ul style="list-style-type: none">• N 201• RijnGouwelijn Oost
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none">• Eindhoven Bose• Maaskruisend verkeer, Maastricht• Nijmegen 2e stadsbrug

Hoofdvaarwegennet

In 2007 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen• Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt• Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Wilhelminakanaal Tilburg• Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none">• Burgemeester Delenkanaal Oss

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIT/SNIP Projectenboek 2007.

3.3 Randvoorwaarden

Bij de infrastructurele investeringen door VenW worden de (wettelijke) randvoorwaarden van milieu (met name geluid en lucht) en natuur en landschap (inpassing en ontsnippering) in acht genomen. Daarbij wordt zoveel mogelijk getracht kosteneffectieve en innovatieve maatregelen in te zetten.

Innovatieprogramma lucht

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) werkt in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. De focus ligt op snelwegen bij dichtbevolkte gebieden (zogenaamde «hot spots»). Daar zal bronbeleid pas op termijn toereikend zijn om de luchtkwaliteit wat betreft stikstofdioxide en fijn stof aan de normen te laten voldoen.

Met het beschikbare onderzoeksbudget identificeert, selecteert, stimuleert en beproeft het IPL kansrijke ideeën voor oplossingen. Het IPL werkt daarvoor samen met kennis- en onderzoeksinstituten, andere departementen, provincies, gemeenten en marktpartijen.

Het IPL heeft op dit moment zes pilots in uitvoering:

- Katalytische afbraak NOX langs snelwegen;
- Optimalisatie geluidsschermen voor een betere luchtkwaliteit;
- Invloed vegetatie langs snelwegen op luchtkwaliteit;
- Effect reinigen snelweg op fijn stof concentratie;
- Snelwegen overkappen en lucht behandelen;
- Dynamisch verkeersmanagement op basis van het luchtbericht.

In 2007 zullen resultaten van de bovenstaande pilots bekend worden. Daarnaast heeft IPL een database aangelegd met tal van (inter)nationale ideeën en projecten op het gebied van Luchtkwaliteit. Eind 2008 stopt het IPL. De focus komt in de periode 2008–2011 te liggen op toepassing en doorontwikkeling van de nieuwe luchtkwaliteitsmaatregelen, zoals ontwikkeld in het IPL.

Innovatieprogramma geluid

Bij de begroting 2004 is een Innovatieprogramma Geluid (IPG) 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 innovatieve geluidsmaatregelen bij wegen.

In 2007 worden de volgende producten geleverd en activiteiten ontplooid:

- De beproeving van stille dunne deklagen op rijkswegen als kostenbesparend alternatief voor ZOAB en tweelaagsZOAB, die bij gunstig resultaat uitmond in de vrijgave van dunne deklagen voor het hoofdwegennet;
- De beproeving en ontwikkeling van super stille wegdekken op een testterrein bij Kloosterzande;
- De stimulering van het gebruik van stillere autobanden in lijn met het hierover gesloten convenant met de koplopers uit de branche en in samenhang met het programma «Het nieuwe rijden»;
- Het monitoren van de eigenschappen van de bestaande stille wegdekken op het hoofdwegennet;
- De duurbeproeving van LL en K remblokken op goederenwagens (de zogenaamde fluistertreinprojecten, geluidreductie circa 7 decibel);
- De duurbeproeving van stiller gemaakte treinen van NS Reizigers;
- De ontwikkeling en in gebruik name van een mobiele geluidmeetpost voor het meten van railverkeersgeluid;
- Beproeving van monitoringssystemen voor railruis;
- Inzet op aanscherping van Europese geluidsrichtlijnen en eisen voor banden en weg- en spoorvoertuigen;
- De afbouw van het programma en overdracht van projecten, activiteiten en verantwoordelijkheden aan de staande organisaties;
- De ontwikkeling van nieuwe oplossingen voor geluidreductie op spooreplacements;
- Een internationaal slotcongres.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

In 2007 zal VenW enkele ontsnipperingsmaatregelen opleveren. Dit zijn onder andere een aantal faunatunnels onder Rw 37, Rw 7 en Rw 2. In 2007

wordt bovendien een pakket van 9 of 10 ecoobjecten (in Gelderland, Utrecht, Overijssel en Noord-Holland) aanbesteed.

4. Grote projecten

4.1 Afdekking risico's grote spoorprojecten

De omvang van de reservering wordt bepaald door de waardering van de onderliggende risico's bij de Betuweroute (BR) en de HSL-Zuid, gerelateerd aan de kans dat deze risico's optreden.

In de 18e Voortgangsrapportage HSL is melding gemaakt van de definitieve afrekening met betrekking tot de maatregelen voor de geluidsschermen als gevolg van de vogelproblematiek. Deze is nu verwerkt. In de 19e voortgangsrapportage HSL is verder gemeld dat € 29 miljoen vrijvalt als gevolg van een gewijzigd risicoprofiel. Deze middelen zullen binnen spoor worden ingezet voor de noodzakelijke vergoeding voor exploitatie en onderhoud HSL in verband met areaaluitbreiding.

Tenslotte is een overboeking opgenomen zoals gemeld in de 18e voortgangsrapportage Betuweroute omtrent de kosten voor engineering, administratie en toezicht (EAT).

Afdekking risico's spoorprogramma (in € mln)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2006	0	0	90	143	0	6	239
- HSL: gewijzigd risicoprofiel			- 29				- 29
- HSL: afrekening vogelproblematiek			17				17
- BR: EAT			- 25	- 12			- 37
Stand begroting 2007	0	0	53	131	0	6	190

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2006 (mutaties > € 15 mln).

Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het Verdiepingshoofdstuk.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerp-begroting 2006		6 352 508	6 645 284	6 545 011	6 631 096	6 812 701	6 487 662
Amendementen		50 000					
Mutaties 1e suppletore wet 2006		- 204 539	175 056	114 759	292 723	132 159	- 68 392
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		2 556	203 271	683 993	530 000	727 871	363 764
1. Looncompensatie	Div.	14 225	12 566	12 840	12 764	13 137	13 137
2. Prijscompensatie	Div.	43 574	45 421	44 573	45 114	46 645	46 645
3. Luchtproblematiek wegen	12	- 47 243	- 319 565	85 161	85 000		65 770
4. Kasritmeproblematiek IF	12			- 18 406	1 311	4 122	- 23 436
5. Lening HWN en HVWN	12	- 45 000		45 000			
	15	45 000		- 45 000			
6. Kasschuif Spoor	13	48 000	- 25 000	- 23 000			
7. BDU: Mediapark Hilversum	14		- 25 000				
8. Voorfinanc. Prijsbijstelling PMR	16	1 025	819	125	204	65	28 673
9. Kasschuif Ruimte voor de Rivier	16	1 455	42 187	14 032	4 866	2 194	
10. Kasschuif ZZL	17		25 000	25 000	- 150 000	80 000	20 000
11. Meevaller Betuweroute, VGR 18	17	- 25 000					
12. BTW	13		422 000	401 000	408 000	402 000	402 000
13. Naar Risicoreserv.: Vogelprobl. HSL	17	- 17 000					
14. Progr. Filevermindering	12	11 671	44 006	31 993			
15. Dynamisch Verkeersmanagement	12		20 000	30 000			
16. Benutting spoor, Moordrecht	13				10 000	10 000	
17. Primaire waterkeringen	11			74 000	73 000	107 176	25 000
18. Zwakke schakels	11			20 000	50 000	52 000	55 000
19. Netwerkanalyses	12		37 000	29 000			
20. Versnelling BenO	112, 13						107 000
21. Herijking aanbestedingsresultaten	11, 12, 15		- 50 000	- 50 000	- 25 000	- 24 000	
22. Extrapolatiebijstelling	12, 15						- 990 911
23. Leenfaciliteit RWS	11, 12 en 15	- 23 733	- 22 705	11 132	18 209	21 779	16 781
24. Leningen ProRail	18	- 4 418	- 3 458	- 3 457	- 3 467	12 752	495 780
II Overige mutaties		23 273	20 823	- 12 986	- 7 213	13 580	- 6 013
Totale mutaties		25 829	224 094	671 007	522 787	741 451	357 751
Stand ontwerp-begroting 2007		6 223 798	7 044 434	7 330 777	7 446 606	7 686 311	6 777 021

ad 1. Dit betreft de loonbijstelling, tranche 2006.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstelling, tranche 2006.

ad 3. Door de problematiek rond de luchtkwaliteit is het kasritme van de aanleg van hoofdwegenprojecten aangepast.

- ad 4. Deze mutatie is aangebracht voor de oplossing van kasritme-problematiek op het IF.
- ad 5. Het gaat hier om een intertemporele schuif tussen het hoofdwegennet (artikel 12) en het Hoofdvaarwegennet (artikel 15). De terugbetaling geschiedt in 2008.
- ad 6. Deze intertemporele schuif is noodzakelijk om de middelen voor Beheer en Instandhouding beter aan te laten sluiten op de financiële behoefte van ProRail zoals die blijkt uit het beheerplan 2006.
- ad 7. Het Mediapark Hilversum valt onder het BDU regime. In dit kader worden de middelen nu overgeboekt naar de BDU (hoofdstuk XII).
- ad 8. De opgenomen reeks heeft betrekking op de door VenW voorgefinancierde prijsbijstelling (prijspeil 2005) voor het project mainport Rotterdam (PMR), die vanaf het jaar 2011 door het Fonds Economische Structuurversterking weer aan de begroting van het Infrastructuurfonds (ontvangstenartikel 19.10) wordt toegevoegd.
- ad 9. Bij de 1e suppletore wet 2006 is € 25,5 mln. van het Amendement Gerkens c.s. (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 43), overgeboekt naar Ruimte voor de Rivier. Voor de doorwerking van de opgestarte projecten worden in deze begroting uit 2015 en 2016 gelden naar voren gehaald.
- ad 10. Deze kasschuif binnen het budget Zuiderzeelijn is aangebracht ten behoeve van de kasritmeproblematiek op het Infracfonds.
- ad 11. Door middel van de 18e voortgangsrapportage is de Kamer reeds geïnformeerd over deze meevaller bij de Betuweroute. Deze wordt ingezet voor een kortingsregeling bij spoor goederenvervoer voor de stijging van de gebruiksvergoedingstarieven op artikel 13.
- ad 12. Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderdelen exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit het BTW-compensatiefonds van Financiën naar de begrotingen van VenW. Bij de structurele compensatie blijft voor de HSL en BR het oude compensatieregime (op declaratiebasis) gelden. Dit omdat deze projecten aflopen op korte termijn. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoorden kan de BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld.
- ad 13. In de 18e Voortgangsrapportage HSL is melding gemaakt van de definitieve afrekening met betrekking tot de maatregelen voor de geluidsschermen als gevolg van de vogelproblematiek. Dit

wordt nu verwerkt door middel van een overboeking naar artikel 13 (afdekking risico's spoorprogramma's).

- Ad 14. Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen.
- Ad 15. Met het investeringsprogramma voor meer dynamisch verkeersmanagement kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gerichter worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Het totale op te stellen programma heeft weliswaar een looptijd tot 2020, maar VenW wil in 2007 een voortvarende start maken met enkele quick wins zoals signalerings- en monitoringsmaatregelen. Deze uitgaven worden uit het FES gefinancierd.
- Ad 16. De maatregel betreft de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda-Rotterdam. Deze spoorwegovergang is per uur 15 tot 20 minuten gesloten. In 2020 zullen naar verwachting 36 000 motorvoertuigen de spoorlijn kruisen. De belangrijkste bate is tijdwinst voor het wegverkeer. Deze uitgaven worden uit het FES gefinancierd.
- Ad 17. Betreft enerzijds een verschuiving van middelen om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor waterkeringen. Dit op basis van de uitkomsten van de wettelijke (2e) toetsing op de waterkeringen. Daarnaast is hiervoor door het ministerie van Financiën € 100 mln extra vrijgemaakt en wordt een deel van de additioneel aanbestedingsresultaat (€ 70 mln) door VenW hiervoor aangewend. In de periode t/m 2011 is er nu € 420 mln beschikbaar.
- Ad 18. De middelen ten behoeve van de bijdrage van VenW voor de aanpak van de zwakke schakels aan de kust worden meer in lijn gebracht met de meest actuele inzichten in de plannings van de provincies.
- Ad 19. De regionale netwerkanalyses voor de belangrijkste stedelijke gebieden moeten inzicht bieden in de beste manieren om bestaande en toekomstige knelpunten in de verbindingen van deur-tot-deur op te heffen, met gebruik van verschillende vervoerwijzen en door een betere samenhang tussen lokale, regionale en nationale infrastructuur waarbij de inzet is de toegang tot de steden te verbeteren. Met dit bedrag kan een nader te bepalen selectie van maatregelen die uit de netwerk-analyses komen, worden uitgevoerd.
- Ad 20. In de uitkomsten van de Midterm Review van de plannen van aanpak Beheer en Onderhoud is aangegeven dat een verschuiving van middelen voor de sectoren spoor en weg noodzakelijk is om de beschikbare middelen beter te laten aansluiten op het onderhoudsprogramma. Met deze kasschuif geeft VenW hieraan een eerste gedeeltelijk invulling.

- Ad 21. De herijking van de in 2004 berekende aanbestedingsresultaten heeft geleid tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen over de periode 2005 tot en met 2010. Dit bedrag wordt ingezet voor maatregelen aanpak primaire waterkeringen, de uitkomsten van de netwerkanalyses en het Programma Filevermindering..
- Ad 22. De reservering in het FES voor PMR, de Noordvleugel (incl. Zuidas) en de enveloppe Nota Mobiliteit kunnen op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, en daarmee de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.
- Ad 23. Rijkswaterstaat is per 1 januari 2006 een baten-lastendienst geworden. Als baten-lastendienst heeft RWS een (initiële) lening afgesloten bij het Ministerie van Financiën voor de financiering van de activa. Daarnaast doet RWS een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën voor nieuwe investeringen. Zowel de initiële lening als het beroep op de leenfaciliteit voor nieuwe investeringen zijn in deze begroting verwerkt.
- Ad 24. In 2005 is een deel van de schatkistleningen van ProRail, die via de IF-begroting lopen, vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie ProRail. De nu opgenomen mutaties zijn opgebouwd uit de rentevrijval als gevolg van de vervroegde aflossing en correcties voor nog niet in de begroting opgenomen aflossing en rente.

3. AFKORTINGENLIJST

A.

AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
ATB	=	Automatische treinbeveiligingssystemen

B.

BDU	=	Brede doeluitkering
BERZOB	=	Bereikbaarheid Zuid-Oost Brabant over water
B&O	=	Beheer en onderhoud
BISK	=	Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur
BKL	=	Basis kustlijn
BLS	=	Baten-Lastenstelsel
BPRW	=	Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	=	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BRG	=	Bestaand Rotterdams Gebied

C.

CS	=	Centraal station
----	---	------------------

D.

DGG	=	Directoraat-generaal goederenvervoer
DGP	=	Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	=	Deltaplan grote rivieren
DRIP	=	Dynamische route informatie panelen
DUU	=	Directe uitvoeringsuitgaven

E.

EISR	=	Economische Impactstudie Railgoederenvervoer
ERTMS	=	European Rail Traffic Management System
ETCS	=	European Train Control System
EU	=	Europese Unie

F.

FES	=	Fonds economische structuurversterking
FTE	=	Full-time equivalent

G.

GDU	=	Gebundelde doeluitkering
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GPS	=	Global Positioning System
GVB	=	Gemeentelijk Vervoerbedrijf

H.

ha	=	Hectare
HBR	=	Havenbedrijf Rotterdam
H&I	=	Herstel & Inrichting
HSA	=	High Speed Alliance
HSL	=	Hogesnelheidslijn

I.

ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
IF	=	Infrastructuurfonds
IODS	=	Integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam
IPO	=	Interprovinciaal overleg

IRMA	=	INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IVM	=	Integrale Verkenning Maas
K.		
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
M.		
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MHW	=	Maatgevend hoogwater
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma ontsnippering
MLN	=	Miljoen
MTR	=	Mid-term review Beheer en Onderhoud
N.		
NAP	=	Nieuw Amsterdams Peil
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe sleutelprojecten
NV	=	Naamloze vennootschap
NVVP	=	Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.		
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAGE	=	Plan van aanpak goederen emplacementen
PKB	=	Planologische kernbeslissing
PMR	=	Project mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	=	Publiek private samenwerking
PU	=	Productuitgaven
PVVP	=	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
R.		
RIT	=	Rail Infra Trust
RVVP	=	Regionaal verkeers- en vervoersplan
RW	=	Rijkswegen
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
SOIT	=	Subsidieregeling openbare inland terminals
SNIP	=	Spelregelkader natte infrastructuurprojecten
SUBBIED	=	Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied
SVB	=	Stimulering verwerking baggerspecie
SVV	=	Structuurschema verkeer en vervoer
T.		
TCI	=	Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten
TEN	=	Transeuropese netwerken
U.		
UWO	=	Uitwerkingsovereenkomst
V.		
VBS	=	Verkeersbegeleidende Systemen
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VINEX = Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG = Vereniging Nederlandse Gemeenten
VROM = Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer

W.

WB21 = Waterbeheer 21e eeuw
WST = Westerscheldetunnel
WTC = World trade centre

Z.

ZSM = Zichtbaar, slim en meetbaar
ZZL = Zuiderzeelijn

4. PRODUCTARTIKELEN

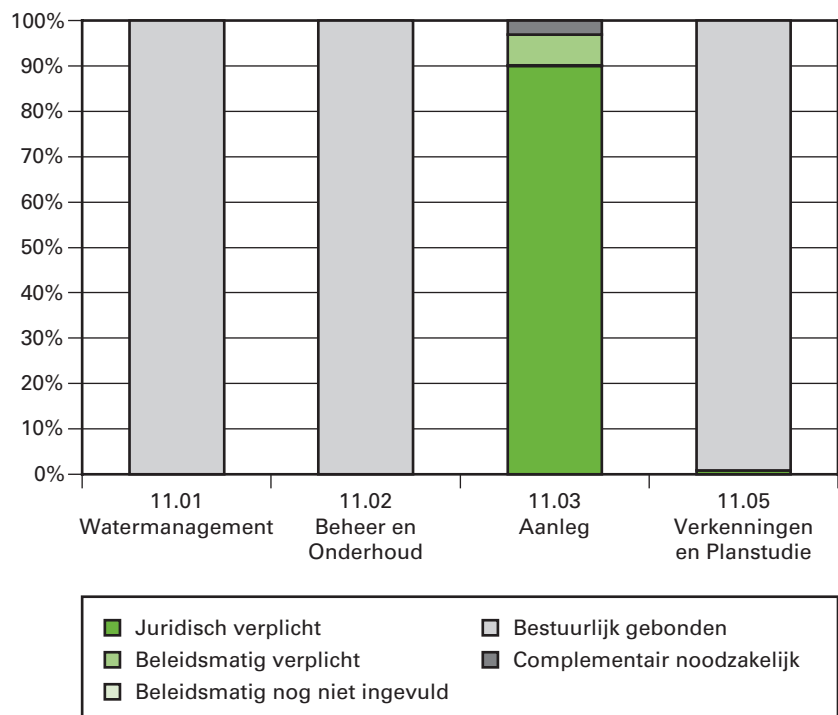
11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van hoofdwatersystemen verantwoord. Dit betreft de onderdelen watermanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc. Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 31 (integraal waterbeleid) op de VenW begroting (Hoofdstuk XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
11. Hoofdwatersystemen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		451 261	386 118	652 199	743 192	825 483	719 375
Uitgaven	568 571	672 650	530 791	675 107	743 838	800 733	719 375
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>90 080</i>	<i>61 456</i>	<i>69 281</i>	<i>81 035</i>	<i>84 398</i>	<i>84 268</i>	<i>97 5 15</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	90 080	61 456	69 281	81 035	84 398	84 268	97 515
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>308 897</i>	<i>231 176</i>	<i>173 981</i>	<i>188 133</i>	<i>180 750</i>	<i>193 907</i>	<i>211 424</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	123 323	148 191	95 888	101 617	93 507	103 261	88 576
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheren	152 241	74 904	54 493	53 488	55 426	67 394	122 845
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	33 332	8 081	23 600	33 028	31 817	23 252	3
11.03 Aanleg	155 995	368 379	225 887	303 359	297 750	345 872	250 796
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	83 654	200 681	96 962	177 743	211 153	277 554	192 675
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren	72 341	167 698	128 925	125 616	86 597	68 318	58 121
11.05 Verkenning en planstudie	13 599	11 639	61 642	102 580	180 940	176 686	159 64 0
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen		2 127	1 000	950			
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	5 218	6 094	55 135	95 508	175 502	171 248	156 762
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	8 381	3 418	5 507	6 122	5 438	5 438	2 878
Van totale uitgaven:							
– Agentschapsbijdrage	0	331 193	254 882	284 740	274 368	3 13 394	350 162
– Restant	0	341 458	275 909	390 367	469 470	487 339	369 213
11.09 Ontvangsten		6 156	1 293	966	66	66	



11.01 Watermanagement

Motivering

Het reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en de kwaliteit van het water.

Producten

Basispakket Watermanagement

De volgende activiteiten worden uitgevoerd:

- peilbeheer en bediening van objecten;
- monitoring en informatieverstrekking;
- crisisbeheersing en -preventie.

Meetbare gegevens

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang
Watermanagement	Km ² water	65 250

Areaal-eenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Km ² water	65 250	1,062	69 281

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2007
Watermanagement	In 2008 hebben en uitvoeren van plannen en houden van oefeningen voor calamiteiten op het gebied van scheepvaart, waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	%	100
	De beschikbaarheid en kwaliteit van de in- en externe informatievoorziening vindt plaats conform de afspraken in het basisinfolan	%	100
	Het hebben en nakomen van actuele afspraken over waterverdeling en waterkwaliteit. Peilbesluiten worden uitgevoerd en waterakkoorden zijn actueel en worden nageleefd.	%	100

11.02 Beheer en onderhoud

Motivering

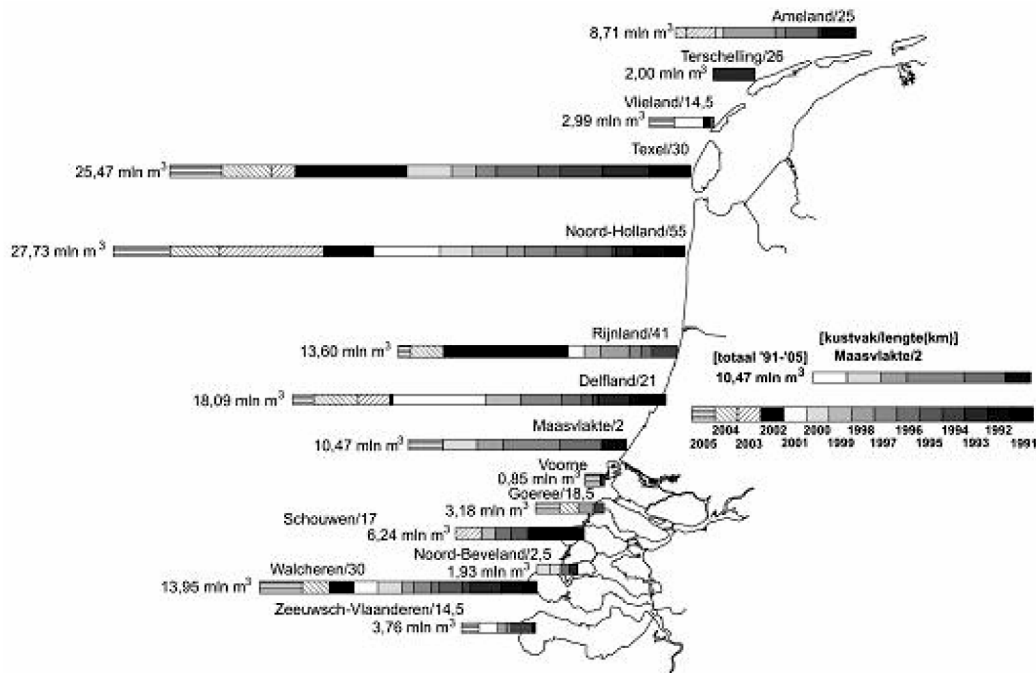
Het in een dusdanige conditie houden van het hoofdwatersysteem dat noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie waterkeren en waterbeheeren.

Meetbare gegevens

Suppleren voor kustlijnzorg in 1000m ³	2005	2006	2007*
Strand	4 380	3 400	3 020
Onderwater	7 600	7 350	10 100

* Dit betreft eerste schatting en is nog in voorbereiding. Besluitvorming vindt plaats door de bewindslieden in het najaar voorafgaand aan het uitvoeringsjaar

Suppletie overzicht 1991–2005



Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	480	45,7	21 926
	Stormvloedkeringen	4	7 084	28 335
	Niet primaire waterkeringen in km	268	18,88	5 062
	Suppleren voor kustlijnzorg in m³	13 120 000	0,00 309	40 565

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2007
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Suppleren van zand per jaar volgens jaarlijks vastgesteld landelijk suppletieprogramma.	Aantal m³ per jaar	13 120 000
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keran, blijven in de kerende staat zoals blijkt uit de toetsing 2006.	%	100
	De primaire waterkeringen die niet direct water keran en de niet primaire waterkeringen blijven in de kerende staat zoals als die was bij aanvang 2006	%	100

Producten

Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

1. Kustlijnhandhaving (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990);
2. beheer en onderhoud stormvloedkeringen en rijkswaterkeringen (conform de Wet op de waterkering).

ad 1. Handhaven kustlijn

Het handhaven van de kustlijn wordt gerealiseerd door het suppleren van zand op het strand of in de vooroever (onder water). Het Nederlandse kuststelsel kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Vanaf 2001 wordt ook zand gesuppleerd om de zandverliezen op dieper water te compenseren. Daarmee wordt de zandhoeveelheid in het kustfundament op peil gehouden en wordt het effect van de zeespiegelstijging te niet gedaan.

Ook zijn er activiteiten zoals bestortingen, onderhoud van dammen en strandhoofden, eveneens met het doel om structurele kusterosie te bestrijden.

ad 2. Stormvloedkering en rijkswaterkeringen

● 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.

● Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 325 km primaire waterkeringen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat een aantal niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Wet op de waterkering omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater, maar ook deze waterkeringen moeten wel aan een bepaald veiligheidsniveau voldoen.

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheer

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem in een dusdanige conditie te houden welke noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie integraal waterbeheer. Hierbij valt te denken aan beheer en onderhoud van:

- rijkswateren t.b.v. maatgevend hoogwater (MHW);
- stuwende en spuiende kunstwerken;
- rijkswateren ten behoeve van waterkwaliteit;
- oevers en bodems;
- vergunningverlening en handhaving.

Bovendien valt onder het basispakket de voorbereiding van de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken.

Kustwacht

De besluitvorming over de Kustwacht Nederland heeft geleid tot een aantal concrete afspraken die verder uitgewerkt worden. Het bestaande samenwerkingsverband tussen zeven betrokken departementen maakt plaats voor één gezamenlijke organisatie. Verkeer en Waterstaat voert de regie over de totstandkoming van geïntegreerde beleidsplannen,

activiteitenplannen en de (meerjarige) begroting. In het kader van deze rol is in hoofdstuk 7 de overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe stijl aan deze begroting toegevoegd. Het beheer van de middelen komt in één hand te liggen bij Defensie. Om de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht (namens de Minister van Defensie) voor de uitvoering van het activiteitenplan waar te kunnen maken krijgt deze de onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwacht-taken uitvoeren. Daarnaast krijgt hij trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op de zeegaande betonningsvaartuigen van Rijkswaterstaat en schepen en helikopters van Defensie. De vliegtuigen van Verkeer en Waterstaat (nu nog één) gaan volledig over naar de Kustwacht. De ingestelde Raad voor de Kustwacht richt zich op de vertaling van het integrale beleid in activiteitenplan. De Ministerraad stelt deze vervolgens formeel vast.

Groot Variabel onderhoud

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud etc.). Hieronder vallen ook de projecten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke is bijgevoegd bij de begroting 2004. De huidige stand van zaken van de uitvoering van dit plan van aanpak is beschreven in de Mid Term Review, welke bij deze begroting als bijlage is bijgevoegd.

In 2007 wordt gewerkt aan het opstellen van een programma van groot variabel onderhoudsactiviteiten. Dit programma loopt vanaf 2011 en volgt op het Plan van Aanpak dat tot 2010 loopt. De uitkomsten van de uitwerking van het programma kan in de ontwerpbegroting 2008 leiden tot reallocatie van onderhoudsmiddelen.

Waterbeheren

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2007
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	J/N	J
	Het percentage van de vergunningverlening in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, Ow, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen	%	80

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Vergunningen	2 799	12,910	36 136
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	248,068	18 357

In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering
Stuwen Lek	2004–2010	2007
Haringvliet	2004–2011	2005

11.03 Aanleg

Motivering

Om een bijdrage te leveren aan het voldoen aan de wettelijke normen van de primaire waterkeringen en die een bijdrage leveren aan het beheer van de rijkswateren.

Producten

Realisatie Waterkeren

Op dit artikelonderdeel worden diverse projecten uitgevoerd. Deze projecten hebben betrekking op:

1. rivierverruiming;
2. dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding;
3. overige onderzoeken en kleine projecten;
4. resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren;
5. zwakke schakels kust;
6. hoogwaterbeschermingsprogramma.

De projecten worden nader toegelicht in het MIT/SNIP-projectenboek 2007.

ad. 1. Rivierverruiming

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden projecten uitgevoerd met als doel rivierverruiming om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen. Andere projecten die in het kader van de rivierverruiming worden uitgevoerd betreffen de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. De realisatie van de natuurontwikkeling moet uiterlijk 2015 afgerond zijn. Voorbeelden van projecten die worden uitgevoerd om deze doelstelling te realiseren zijn de projecten Hemelrijkse Waard, Batenburg en het Lexkesveer. Naast deze projecten wordt een grootschalige rivierverruiming voorbereid in het project Ruimte voor de Rivier en voor de Maas zijn de meeste rivierverruimende maatregelen ondergebracht in het project Maaswerken (zie artikel 16 IF).

ad. 2. Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

Verbetering van dijken bestaat uit verhoging en/of versterking van de dijk of uit vervanging van de bestaande steenbekleding. Het programma herstel en onderzoek steenbekleding Westerschelde en Oosterschelde loopt in 2007 door. Het herstel van de steenbekledingen in Zeeland wordt in 2015 opgeleverd. In totaal zal langs de Wester- en Oosterschelde dan 321 kilometer steenbekleding zijn vervangen.

ad. 3. Overige onderzoeken en kleine projecten

- Veiligheid Nederland in Kaart-2 (VNK). Met dit studieproject worden de kansen op en de gevolgen van overstromingen van de dijkringen en een aantal kades langs de Maas in Nederland in kaart gebracht volgens een nieuwe methode (TK 2005–2006, 27 625 nr. 60).

- Sterkte en belasting waterkeringen, waarbij onder andere het inzicht in de golfvoortplanting in de Waddenzee en langs de Noordzeekust wordt verbeterd.
- Hydraulische randvoorwaarden. De Wet op de waterkering stelt (o.a.) dat VenW verantwoordelijk is voor het uitbrengen van hydraulische randvoorwaarden en andere instrumenten die door waterkeringbeheerders worden gebruikt bij de vijfjaarlijkse toetsing van de veiligheid van de primaire waterkeringen en die worden gebruikt bij het ontwerp van die waterkeringen.

ad. 4. Resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren

De werken langs de grote rivieren met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m³/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. In het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden zijn langs de kust en in het benedenriviereengebied nog enkele werken in uitvoering. Daarnaast wordt nog een aantal subsidies verstrekt en bijdragen verleend in het kader van de afronding van het Deltaplan Grote Rivieren.

ad. 5. Zwakke Schakels Kust

Voor toelichting van de Zwakke Schakels Kust wordt verwezen naar hoofdstuk 11.05.02.

ad. 6. Hoogwaterbeschermingsprogramma

Er worden subsidies verstrekt in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die voortkomen uit de vijfjaarlijkse toetsingen conform de Wet op de waterkeringen (zie ook resultaat 1e toetsing Kamerstuk 2002–2003, 18 106, nr. 124). De resultaten van deze tweede toetsing worden eind september 2006 aan de Tweede Kamer gestuurd.

Deze toetsing laat opnieuw een forse investeringsbehoefte zien, onder meer om de Markermeerdijken, de Afsluitdijk en een aantal andere waterkeringen weer aan de Wet op de waterkering te laten voldoen. Dit kabinet heeft een programma opgesteld om voortvarend de meest urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Daarvoor is in deze begroting € 420 mln. beschikbaar gesteld.

De volgende belangrijke mutaties in de realisatietabel waterkeren zijn:

Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart-2 (VNK-2)

Voor het vervolgonderzoek van VNK, VNK-2 is € 10 mln toegevoegd vanuit de vrijval binnen de programma's: aanleg bagger depots (koegorspolder), depot Hollands diep en dijkversterking Flevoland.

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Totaal is € 420 mln. aan het hoogwaterbeschermings-programma toegevoegd om de meest urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Dit bedrag is opgebouwd uit:

- € 50 mln. overheveling uit het FES (amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff);
- € 70 mln. uit de additionele verwachte aanbestedings-resultaten over de periode 2005 tot en met 2010;
- € 100 mln. uit de algemene middelen. Door het kabinet is € 100 mln. vrijgemaakt om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor de waterkeringen;
- € 200 mln. overheveling uit de reservering overige steenzettingen op het planstudiebudget (11.05.02). Een deel van dit bedrag (ad € 109

mln.) is via de FES-impuls 2006 in de periode 2006–2011 versneld beschikbaar voor het hoogwaterbeschermingsprogramma. Dit bedrag vloeit in de periode 2012–2014 weer terug in het FES.

Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten

Betreft een correctie op de begroting 2006. In de begroting 2006 was abusievelijk € 18 mln. in de planstudietabel opgenomen. Hiervoor heeft nu een correctie plaatsgevonden, waarbij de financiële randvoorwaarden ongewijzigd zijn.

Realisatieprogramma Waterbeheren

Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

1. projecten Herstel en Inrichting watersystemen. Per 2006 is hier het gehele herstel en inrichting-programma opgenomen;
2. saneren van waterbodems incl. SUBBIED (Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied), GVB (landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie) en SVB (stimulering verwerking baggerspecie);
3. Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast verantwoord.

ad. 1. projecten Herstel en Inrichting watersystemen

Het programma Herstel & Inrichting (H&I) is gericht op het ecologisch herstel van de Rijkswateren en bestaat voornamelijk uit verbetering van de hydromorfologie van de watersystemen (ontwikkeling van door water gevormde structuren in waterlopen en de hiermee samenhangende omgevingen). De prioriteit ligt bij de realisatie van de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en met name bij de doelstellingen voor beschermde gebieden. Zolang deze doelstellingen niet zijn vastgesteld wordt gewerkt aan de volgende maatregelen:

- het creëren van langsverbindingen (dit zijn verbindingen in de stroomrichting van het watersysteem);
- het beschermen en creëren van natuurlijke land-waterovergangen en dwarsverbindingen;
- het creëren van natuurlijke stromingspatronen;
- het herstellen van natuurlijke peildynamiek (meren, zoetwatergetijde).

In 2005 is het programma van Herstel en Inrichtingsprojecten verder ingevuld voor de jaren 2006–2010, dat moet bijdragen aan de doelen uit de Vierde nota Waterhuishouding en anticipeert op de doelen van de Kaderrichtlijn Water.

ad. 2. Saneren van waterbodems

Hiervoor worden projecten uitgevoerd die te maken hebben met waterbodemsaneringen en met het bergen en verwerken van vervuilde baggerspecie (o.a. depot Hollandsch Diep, projecten uit het saneringsprogramma rijkswateren en diverse subsidieregelingen (SUBBIED en SVB).

De landelijke proef grootschalige «verwerking baggerspecie» (GVB) is in 2004 gestart.

ad. 3. Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

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 pakken. In dit kader heeft het kabinet heeft een eenmalige impuls van € 100 mln. beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen.

Deze «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» die hiertoe met de NBW-partijen is opgesteld is met ingang van 1 april 2004 opengesteld (Staatscourant 27 februari 2004 nr. 40/pag. 21). Op 1 juli 2004 is het volledige budget vastgelegd in beschikkingen aan 67 gemeenten en waterschappen. In de gehonoreerde aanvragen zijn 307 projecten opgenomen. De 307 projecten zullen allemaal uiterlijk in 2007 gestart zijn en naar verwachting in 2010 zijn gerealiseerd. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water.

De volgende belangrijke mutaties in de realisatietabel waterbeheren zijn:

Sanering waterbodems

Budgetbijstelling voor overheveling van de reservering uitvoeringskosten € 35 mln. baggerdepot Maasdal en de correctie (toevoeging) van € 5 mln. op grond van het kabinetsstandpunt waterbodems vanuit SVB en de verlaging € 8,4 mln voor de uitvoering van de wettelijke regeling Kwalibo door de inspectie V&W.

Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)

Betreft een correctie op de begroting 2006. Het budget voor deze regeling is met € 5 mln verder verlaagd ten gunste van het saneringsprogramma waterbodems rijkswateren op grond van het kabinetsstandpunt waterbodems.

Aanleg baggerdepots

Project is nagenoeg afgewikkeld. Het resterende budget van ca € 4 mln. is ingezet bij VNK-2.

Projectoverzicht bij 11.03.01 Realisatieprogramma Waterkeren

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01													
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
(Deltaplan grote rivieren)	648	648	615	33								2006	2006
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming													
Projecten (inter)nationaal													
NURG	118	118	39	18	6	7	7	7	7	26		2015	2015
Participatie	17	17	4	2	1	1	1	1	1	5			
Projecten landsdeel Oost													
Doorlatend maken spoorbrug Oosterbeek	50	51	47	3									
Projecten landsdeel Zuid													
Keent	17	17	1	2	7	5	2					2010	2010
Dijkversterking													
Projecten landsdeel West													
Flevoland en Noordoostpolder	89	92	89									2005	2005
Herstel steembekleding													
Projecten (inter)nationaal													
Onderzoek Hydraulische randvoorwaarden (HR 2006)	8	8	6	2								2006	2006

Waterkeren (Hoofdwatersystemen)												
Realisatie IF 11.03.01												
Budget in € mln	Totaal										oplevering	
	MIT/SNIP										MIT/SNIP	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)	12	12	12								2005	2005
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart 2 (VNK-2)	10	0	0	5	2	3						
Projecten landsdeel West												
Noordoostpolder en Flevoland	56	59	49	7							2006	2006
Projecten landsdeel Zuid												
Oosterschelde en westerschelde	921	912	237	40	35	45	59	95	93	316	2015	2015
Hoogwaterbescherming												
Projecten (inter)nationaal												
Hoogwaterbeschermingsprogramma	830	394	10	74	35	102	127	166	82	234	2020	2020
Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten	154	134	2	8	10	14	15	8	8	88	2020	2020
Zwakke Schakels Nederlandse Kust												
Zeewering Den Helder	1	1	1								2005	2005
Overig												
Kleine projecten	21	21	14	6	0	0	0	1	0			
Totaal categorie 0	2 952		1 126	201	97	178	211	278	193	669		
Begroting (IF 11.03.01)				201	97	178	211	278	193			

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	3	6	6	7					2008	2008
Sanering waterbodems	432	401	76	34	24	25	19	29	23	202	divers	divers
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	6	11	2	1	1	1	2	1			2009	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	123	123	17	40	22	25	19	0			2010	2010
Projecten landsdeel Oost												
Inrichting IJsselmonding	13	13	9	4							2006	2006
Projecten landsdeel West												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	30	30	19	8	3						2007	2007
Depot Hollandsch Diep	75	78	14	17	27	10	7				2008	2008
Haringvliet De Kier	36	35	8	14	8	4	1				2008	2006
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	42	39	7	7	5	5	5	5	7		2011	2011
Klein Profijt	2	2	2								2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	49	49	49								2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	18	22	17	1							2007	2007
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	20	19	1							2004	2004
Vispassages Grave en Borgharen	7	7	3	4							2006	2006
Overig												
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, incl. verdrogingsgelden)	396	403	8	14	24	19	11	23	28	270	n.v.t.	
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	9	17	10	30	23	11			2010	2010
Totaal categorie 0	1 370		262	168	129	126	87	68	58	472		
BEGROTING (IF 11.03.02)				168	129	126	87	68	58			

11.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

Om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde op het gebied van Waterbeheer te verkennen en om daarna, indien nodig, uit alternatieven de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden voor de uitvoering.

Producten

Programma Hoofdwatersystemen

Op dit artikelonderdeel worden diverse projecten uitgevoerd. Deze projecten hebben betrekking op:

1. Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas;
2. Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust;
3. Integrale verkenning Maas (IVM);
4. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas;

5. Natuurontwikkelingsschets Eems;
6. Sluitregime Oosterscheldekering;
7. Zwakke Schakels Kust;
8. Natuurlijk Peilbeheer Veerse Meer;
9. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes);
10. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk;
11. Volkerak-Zoommeer.

De verkenningen en planstudies zijn ook opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek.

Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

ad. 1. Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas:

In het watersysteem Bovenmaas, dat gezamenlijk met België (Wallonië) wordt beheerd, spelen problemen met betrekking tot inrichting, welke betrekking hebben op waterbeheersing en ecologie. In de verkenning zal een aantal oplossingsrichtingen worden gezien, gericht op ecologisch herstel, waarbij de doelstellingen van de KRW (m.n. de hydromorfologische kant van de aquatische natuurdoelen) leidend zijn.

ad. 2. Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust:

Uitwerking van de motie Geluk (TK 29 200 XII, nr. 53 t/m 55) naar de mogelijkheden voor een kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen. In samenwerking met de provincie Zuid Holland richt de verkenning zich op het benoemen van voorwaarden waaraan voldaan moet worden om kustuitbreiding haalbaar te maken en nadrukkelijk niet op de realisatie van een kustuitbreiding. De afronding van de verkenning wordt eind 2006 verwacht.

ad. 3. Integrale verkenning Maas (IVM)

In de loop van de 21e eeuw (nadat de Maaswerken (2015) zijn uitgevoerd) worden als gevolg van de klimaatverandering hogere afvoeren door de Maas verwacht. De Integrale Verkenning Maas (IVM) is uitgevoerd met als doel de mogelijkheden in beeld te brengen voor het accommoderen van die hogere rivierafvoeren. Daarbij is geïnventariseerd welk ruimtebeslag er met deze maatregelen is gemoeid. In het najaar van 2006 formuleert het kabinet zijn reactie op deze verkenning.

ad. 4. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas (Noodoverloopgebieden)

Het systeem van de Nederlandse bedijkte grote rivieren is in 2015 uitgelegd op het veilig kunnen afvoeren van een afvoer die één maal per 1250 jaar voorkomt. De natuur is echter onvoorspelbaar en een extreme gebeurtenis blijft mogelijk. In een eerste kabinetsstandpunt over rampenbeheersing voor overstromingen (2003) zijn reserveringen gemaakt voor drie noodoverloopgebieden. Voor nadere besluitvorming bleek meer inzicht nodig in het technische en economisch rendement van noodoverloopgebieden, in vergelijking met andere opties voor rampenbeheersing zoals internationale afstemming, structurele normverhoging, organisatorische maatregelen en compartimentering. Het hierop ingezette onderzoek is in 2006 afgerond en zal de grondslag vormen voor een overkoepelende strategie voor de rampenbeheersing bij overstromingen in een tweede kabinetsstandpunt (najaar 2006). Tussentijds is gebleken dat noodoverloopgebieden voor de Rijn een gering rendement hebben en daarmee als reservering konden vervallen (tussenbesluit 2005). Bovendien komt de aanleg van compartimenteringsdijken heel kansrijk uit het

onderzoek, mede in relatie tot bescherming en benutting van vitale infrastructuur; het kabinet heeft daarom in februari 2006 uit het FES € 2 mln beschikbaar gesteld voor nadere uitwerking van deze optie (oplevering voorzien in 2008)

ad. 5. Natuurontwikkelingsschets Eems

De verwachting is dat de druk van economisch gerichte activiteiten op de morfologie van het Eems-estuarium, zoals scheepvaart, verdiepingen en schelpenwinning, in de toekomst verder zal toenemen. Dit zal waarschijnlijk met negatieve effecten op de natuur gepaard gaan. In het natuurontwikkelingsplan wordt een pakket van concrete, locatiespecifieke herstel en inrichtingsmaatregelen beschreven die bijdragen aan de doelen voor de Kaderrichtlijn Water.

ad. 6. Sluitregime Oosterscheldekering

Een verkenning naar het effect van het sluitregime van de Oosterscheldekering wordt in 2006 opgestart. Directe aanleiding is de het mogelijk tekort aan hoogte van de dijken achter de kering. Aanpassing van het sluitregime zou een alternatief kunnen zijn van dijkverbetering.

Planstudieprogramma waterkeren

ad. 7. Zwakke Schakels Kust

De bescherming tegen overstromingen vanuit de zee is geregeld in de Wet op de waterkering, waarin normen zijn opgenomen waaraan de zeeweringen moeten voldoen. Echter, naar aanleiding van signalen over een sterkere golfbelasting op de kust, is in 2003 door de waterschappen nogmaals gekeken naar de sterkte van de zeeweringen. De inzichten hebben geleid tot tijdelijke maatregelen zoals diverse zandsuppleties. Daarnaast is er gesignaleerd dat er op 10 locaties langs de kust zogenoemde zwakke schakels zijn, waarvoor binnen een periode van 20 jaar versterking van de zeewering nodig is. Op 8 van deze 10 locaties ligt tevens een opgave tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, de zogenaamde prioritaire zwakke schakels.

Uitvoering zal plaatsvinden van 2007 t/m 2020. In totaal is voor het programma Zwakke Schakels kust een bedrag van € 742 mln. gereserveerd.

Bij de begrotingsbehandeling in december 2005 is toegezegd om de financiering voor de kosten voor de versterking van de zwakke schakels beschikbaar te stellen op het moment dat de provincie een uitvoeringsplan heeft én de provincie kan aangeven dat zij de financiering voor de ruimtelijke kwaliteit heeft geregeld. Om hieraan tegemoet te komen zijn in deze begroting middelen (€ 177 mln.) vanuit latere jaren naar de periode 2008–2011 verschoven.

Planstudieprogramma waterbeheeren

ad. 8. Natuurlijk Peilbeheer Veerse Meer

Het huidige tegennatuurlijke peilbeheer in het Veerse Meer brengt delen van het watersysteem uit evenwicht. Het peilbeheer is vrijwel volledig afgestemd op de afwateringsfunctie voor de landbouw in de winter en de recreatieve functie in het voorjaar en de zomer. Hierdoor komt de ecologische kwaliteit nauwelijks tot ontwikkeling en worden ook de recreatieve potenties nauwelijks benut. Een natuurlijker peilbeheer geeft de natuur de kans om een situatie te ontwikkelen die meer past bij een

watersysteem met (beperkt) getij. Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland voeren een planstudie/MER uit naar een meer natuurlijk peilbeheer. De planstudie is in 2006 gereed.

ad. 9. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes)

In het Memorandum van Overeenstemming van 11 maart 2005 tussen de Nederlandse en Belgische regeringen is afgesproken dat V&W zich krachtig zal inspannen om de noodzakelijke wettelijke procedures voor de verdieping in 2007 af te ronden, zodat de gewenste vaardiepte in 2009 kan worden verwezenlijkt (TK 2004–2005, 26 980, nr. 21). De Startnotitie MER «Verruiming vaargeul Westerschelde» is in april voor inspraak ter visie gelegd. Mede op basis van de inspraakreacties zijn de richtlijnen MER opgesteld. De uitvoering van het MER kan thans ter hand worden genomen en de oplevering wordt begin 2007 verwacht. Intussen wordt gewerkt aan de ratificatie van de verdragen van Middelburg die op 21 december 2005 met het Vlaams Gewest zijn ondertekend. Doel hiervan was om de uitvoering van deze projecten veilig te stellen, en om de hechte samenwerking van de laatste jaren met het Vlaamse Gewest rond beleid en beheer ten aanzien van het estuarium te bestendigen. Het is de bedoeling deze verdragen in het najaar van 2006 ter ratificatie aan de Staten-Generaal aan te bieden.

ad. 10. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk

In verband met de uitbreiding van de spuicapaciteit wordt een planstudie uitgevoerd. Met deze planstudie wordt de MER gemaakt op basis waarvan het dijkversterkingsplan conform de Wet op de waterkering wordt opgesteld. Nader onderzoek is vereist voor zowel de MER als ook ter voorbereiding van de realisatie. Verwacht wordt dat de planstudie naar de uitbreiding van de spuicapaciteit in de Afsluitdijk eind 2006 gereed is. De start van de realisatie is voorzien in 2008.

ad. 11. Volkerak-Zoommeer

Begin jaren '90 werd in toenemende mate in de zomer blauwalgenbloei aangetroffen. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van hoge nutriëntenconcentraties en de lange verblijftijd van het water. De blauwalgenbloei leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties (oever- en verblijfsrecreatie, wonen, natuur, landbouwwater). Er zullen twee alternatieven onderzocht worden: zoet doorspoelen en zout doorspoelen (Motie Van Lith, TK 2004–2005, 29 800 XII, nr. 21). De planstudie is medio 2006 gereed.

Projectoverzicht bij 11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

Hoofdwatersystemen Verkenningen IF 11.05.01 Lopende verkenningen				
Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Landsdeel (inter)nationaal				
Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas (Noodoverloopgebieden)/ compartimenteringsonderzoek	Veiligheid	Waterbeheren	Kabinetsstandpunt Noodoverloopgebieden december 2003	2006/2008
Landsdeel Noord				
Natuurontwikkelingsplan Eems	Natuur	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	2007
Landsdeel West				
Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust	Kustuitbreiding	Waterkeren	Motie Geluk (TK 29 200 XII nr. 53)	2006
Landsdeel Zuid				
Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas	Waterbeheersing en Kaderrichtlijn Water	Waterbeheren	Afspraak tussen Nederland en België/Wallonië	2007
Integrale Verkenning Maas (IVM)	Duurzame hoogwaterbescherming	Waterkeren	Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier december 2000	2005
Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering in de Oosterschelde	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2007

Projectoverzicht bij 11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.02											
Bedragen in mln	raming kosten		budget							Uitvoering	
	min.	max	taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011		later
CATEGORIE 1											
Projecten (inter)nationaal											
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk		244	pb			uo					2008–2013
Overige steenzetting		177									2009–2016
Zwakke Schakels Nederlandse Kust		742			uo						2007–2020
Totaal categorie 1		1 163									

Legenda

pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht bij 11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.03											
Bedragen in mln	raming kosten		budget								Uitvoering
	min.	max	taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	
CATEGORIE 1											
Projecten (inter)nationaal											
Volkerak Zoommeer	40	55		pb	uo						2007–2010
Projecten landsdeel Zuid											
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes); Nederlands aandeel			30		pb/uo						2007–2015
Peilbesluit Veerse Meer	10	15		pb	uo						2007–2010
Totaal categorie 1			30								

Legenda

pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

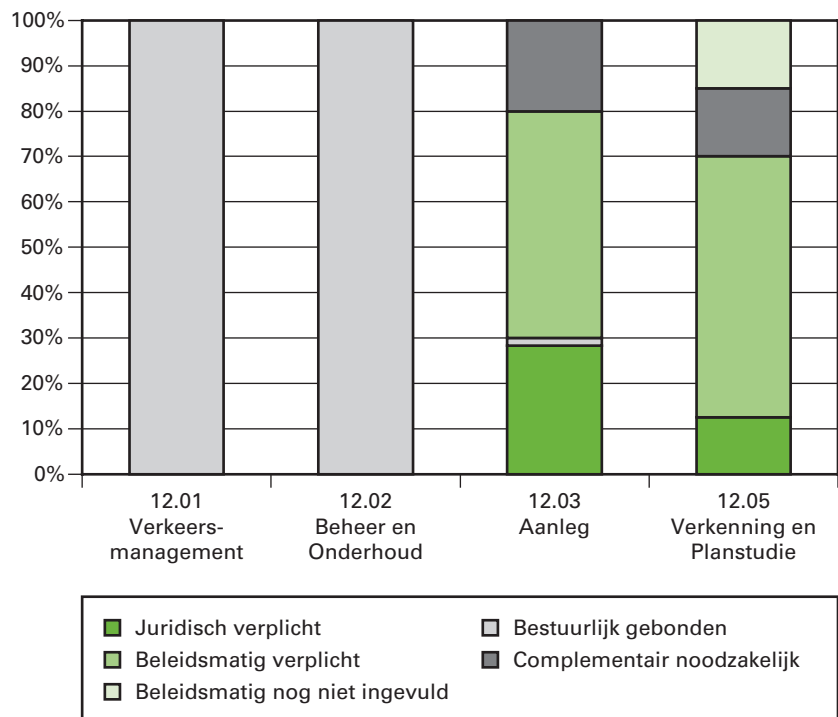
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
12. Wegen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		1 749 928	2 378 646	3 129 735	2 704 443	2 840 551	1 298 392
Uitgaven	1 686 711	1 882 136	2 755 041	3 345 027	3 136 201	2 979 964	1 373 659
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>51 195</i>	<i>61 801</i>	<i>63 767</i>	<i>56 657</i>	<i>52 842</i>	<i>53 477</i>	<i>47 700</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	51 195	56 483	49 933	51 332	52 842	53 477	4 7 700
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement		5 318	13 834	5 325			
<i>12.2 Beheer en onderhoud</i>	<i>725 201</i>	<i>845 177</i>	<i>818 295</i>	<i>848 781</i>	<i>785 641</i>	<i>843 634</i>	<i>734 954</i>
12.02.01 Basispakket B&O infrast. Hoofdwegen	641 174	684 974	584 930	738 300	687 510	761 373	713 144
12.02.02 Servicepakket B&O infrast. Hoofdwegen	84 027	160 203	233 365	110 481	98 131	82 261	21 810
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracèbesluit</i>	<i>837 598</i>	<i>690 939</i>	<i>1 310 858</i>	<i>1 304 543</i>	<i>1 267 833</i>	<i>957 205</i>	<i>444 279</i>
12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegen	617 737	511 757	1 008 958	779 690	704 811	551 185	2 66 680
12.03.02 Planstudieprogramma na tracèbesluit	219 861	179 182	301 900	524 853	563 022	406 020	1 77 599
12.04.01 Geïntegreerde contractvormen / PPS	50 873	121 699	128 930	140 635	132 598	114 477	114 451
<i>12.05 Verkenning en planstudievoor tracèbesluit</i>	<i>21 844</i>	<i>162 520</i>	<i>433 191</i>	<i>994 411</i>	<i>897 287</i>	<i>1 011 171</i>	<i>32 275</i>
12.05.01 Verkenningen		704	0	0	0	0	0
12.05.02 Planstudieprogramma vòòr tracèbesluit **	21 844	161 816	433 191	994 411	897 287	1 011 171	32 275
Van totale uitgaven:							
– Apparaatuitgaven		0	0	0	0	0	0
– Agentschapsbijdrage		1 213 089	1 184 042	1 191 634	1 083 326	1 135 448	1 001 085
waarvan: 12.03 Aanleg en planst. nà tb		173 486	195 486	178 070	132 503	124 452	51 048
– Restant		669 047	1 570 999	2 153 393	2 052 875	1 844 516	372 574
12.09 Ontvangsten	70 040	29 064	40 403	94 527	22 001	7 665	0

** De reservering in het FES voor de Noordvleugel (incl. Zuidas) en de enveloppe Nota Mobiliteit (2011–2020) kunnen op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, en daarmee de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.



12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft VenW naar optimaal gebruik van en informatie over de beschikbare infrastructuur en draagt bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur.

Producten

Basispakket Verkeersmanagement

Bij het vormgeven van verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt in vijf maatregelcategorieën:

- voorlichting over Rijkswegen;
- reistijd- en route-informatie;
- maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag;
- hulpverlening ten behoeve van doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement);
- verkeersgeleiding bij grote drukte.

Vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale wordt een pro-actieve sturing voorgestaan. Het instrumentarium voor deze sturing van het verkeer wordt steeds verder verfijnd. Hierbij wordt, in lijn met de bevindingen van de commissie-Luteijn, gewerkt binnen bestuurlijk afgedekte samenwerkingsgebieden. De commissie Luteijn heeft de Minister van VenW geadviseerd een daadkrachtig mobiliteitsteam op te richten, dat bestaat uit wegbeheerders, openbaar vervoerbedrijven, bedrijfsleven en consumenten. Doelstelling is het gericht bestrijden van de files rondom verkeersknooppunten in een regio.

Het beleid is erop gericht om het Rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te besturen (gebiedsgericht verkeersmanagement). In

nauw overleg met de regionale overheden worden maatregelpakketten ontwikkeld, die vanuit de regionale problematiek gezien als het meest effectief worden gezien.

De investeringen van de afgelopen jaren in het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) in combinatie met het actief reguleren van het verkeer hebben geleid tot een lagere groei van het aantal voertuigverliesuren. Het beleid is erop gericht de behaalde winst op het rijkswegennet te consolideren en verder te vergroten.

Er wordt momenteel gewerkt in een twintigtal samenwerkingsverbanden (grote en middelgrote stedelijke agglomeraties). Bij een aantal heeft dit reeds geleid tot maatregelpakketten. Voorbeelden hiervan zijn het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen), SIRE-gebied (regio Eindhoven), Haaglanden en Stadsgewest Rotterdam.

Servicepakket Verkeersmanagement

- Programma Filevermindering

In 2006 is het «Programma Filevermindering» gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Op dit artikel worden een aantal projecten uit de categorieën reguliere- en incidentele files uitgevoerd (zie ook bijlage 11 bij de begroting 2007 van VenW (XII), Programma Filevermindering).

Meetbare gegevens

Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal

	Eenheid	t/m 2005	t/m 2006	t/m 2007
Verkeerssignalering	Km	999,3	1 047,6	1 047,6
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	27	47	51
Spits- en plusstroken	Km	94,9	172,9	184,9
Doelgroepstroken, inclusies= busvoorzieningen	Aantal	38	38	38

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	1 047,6	47,7	49 933

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Om het Rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in die staat te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie (het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu).

Producten

Het beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, bruggen en viaducten, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie.

Basispakket beheer en onderhoud

Een voorwaarde voor optimaal gebruik van het wegennet is betrouwbaarheid van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales, verkeersvoorzieningen, het landschap en het milieu rond de Rijkswegen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur preventief beheerd en onderhouden wordt. Dit in tegenstelling tot correctief onderhoud, waarbij de beheerder geconfronteerd wordt met functieverlies en de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen wordt geplaatst. Zowel preventief als correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud worden op dit artikel ook de voorbereidingskosten ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen verantwoord. Dit 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. Door Rijkswaterstaat wordt regelmatig onderzocht hoe het beheer en onderhoud nog doelmatiger, efficiënter, veiliger of met minder hinder voor het verkeer kan worden uitgevoerd.

Om de met de uitvoeringsflexibiliteit beoogde efficiency te bereiken zal gebruik gemaakt worden van een palet aan prestatiebestekken en andere geïntegreerde contractvormen. Daarbij zullen verschillende soorten werkzaamheden worden gecombineerd in één integraal contract met één prijs.

Servicepakket Beheer en Onderhoud

- Plan van aanpak Beheer en Onderhoud

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de areaaluitbreidingen, het toegenomen gebruik van elektronica, de aangescherpte eisen en de extra slijtage die het gevolg is van het intensiever gebruik. Dit heeft geleid tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud en daarmee onderhoudsachterstanden. Derhalve is besloten tot een impuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen (beschreven in het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Met de impuls beheer en onderhoud worden de meest urgente onderhoudsachterstanden aangepakt.

Om verkeersoverlast zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, worden deze werkzaamheden goed afgestemd, zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanleg- en fileplan, het ZSM-programma alsmede de werkzaamheden van andere wegbeheerders.

Het in 2007 vanuit de impuls beschikbare budget wordt ingezet voor de vervanging van 556 km asfalt. Samen met de productie over de jaren 2004 tot en met 2006 wordt hiermee de toegezegde vervanging van 1300 km asfalt gerealiseerd.

- Servicepakket Meer Vlot

Het servicepakket «Meer Vlot» beoogt een aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer te realiseren. Daarbij wordt gedacht aan zaken als uitbreiding van de parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en aanpassing van verkeerslichten voor de doorstroming van het vrachtverkeer.

- Servicepakket Meer Veilig

Het Kabinet heeft besloten tot een impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk. Bovenop de reeds

beschikbare € 3,4 mln/jaar, wordt in de periode tot en met 2010 in totaliteit € 88 mln extra geïnvesteerd in enerzijds het versneld realiseren van essentiële herkenbaarheidskenmerken en anderzijds in een aantal kosten-effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde.

- Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjaren-programma ontsnippering. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel dat twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbindt.

De ontsnipperingswerken worden uitgevoerd in samenspraak met alle betrokkenen. Hiermee ontstaat een realistisch, uitvoerbaar ontsnipperingsprogramma dat aansluit op en is afgestemd met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden.

- Programma Filevermindering

In 2006 is het «Programma Filevermindering» gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Op dit artikel worden een aantal projecten uit de categorieën reguliere- en incidentele files uitgevoerd (zie ook bijlage 11 bij de begroting 2007 van VenW (XII), Programma Filevermindering).

Meetbare gegevens

Beheer en onderhoud Rijkswegen

Basispakket Beheer en onderhoud

Specificatie areaal rijkswegen

		t/m 2005	t/m 2006	t/m 2007
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 820	5 820	5 820
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 750	1 750	1 750
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	71	71	72
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten	15	15	15
Groen areaal (in km ²)	Stuks	188	188	188

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	87	6 723	584 930

Voor het jaar 2007 gelden de volgende prestatieafspraken:

Jaar	Realisatie (km's)	Planning (km's)	Totaal (km's)
2004	179		179
2005	145		145
2006		420	420
2007		556	556
Totaal	324	976	1 300

Indicator	Waarde 2006	Basis-waarde peildatum	Streef-waarde 1-1-2007	Streef-waarde 31-12-2007
Voldoen van wegen aan de normen	85%	n.v.t.	85%	95%

Servicepakket Beheer en onderhoud

De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Servicepakket	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	194 004
Meer vlot	3 565
Meer veilig	26 388
Meer kwaliteit leefomgeving	7 131
Programma Filevermindering	2 277
Totaal	233 365

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Motivering

Door middel van voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is en komt om, rekeninghoudend met de aspecten veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden.

Producten

Realisatieprogramma hoofdwegen

Herijking aanbestedingsresultaten

De herijking van het aanbestedingsresultaat over de periode 2005 tot en met 2010 leidt tot een additioneel resultaat van ca. € 79 mln op het realisatieprogramma hoofdwegen. Dit is in voorliggende begroting verwerkt op de projecten rw2 Rondweg Den Bosch, rw2 Tangent Eindhoven en rw31 Zurich Harlingen.

Netwerkanalyses

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat voor de belangrijkste stedelijke gebieden regionale netwerkanalyses worden gemaakt. Die moeten inzicht

bieden in de beste manieren om bestaande en toekomstige knelpunten in de verbindingen van deur-tot-deur op te heffen, met gebruik van verschillende vervoerwijzen en door een betere samenhang tussen lokale, regionale en nationale infrastructuur waarbij de inzet is de toegang tot de steden te verbeteren.

In augustus 2006 zijn de (concept)rapportages van de netwerkanalyses opgeleverd. Deze zijn uitgevoerd in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, Utrecht, Groningen–Assen, Leeuwarden en omgeving, Twente, Arnhem–Nijmegen, Noord Overijssel (inclusief Zwolle–Kampen), stedendriehoek Apeldoorn–Deventer–Zutphen, Brabantstad en Zuid-Limburg.

De resultaten komen gelijk met deze begroting beschikbaar. In het najaar 2006 overleggen Rijk en regio over de voorgestelde maatregelenpakketten voor de korte en langere termijn.

Benutting hoofdwegen

- Programma Filevermindering

In 2006 is het 'Programma Filevermindering' gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Op dit artikel worden met name projecten uit de categorieën reguliere- en incidentele files uitgevoerd (zie ook bijlage 11 bij de begroting 2007 van VenW (XII), Programma Filevermindering).

- DVM

In 2007 wil VenW ook een start maken met een investeringsprogramma voor meer dynamisch verkeersmanagement. Hiermee kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gerichter worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Dat programma wordt nu ontwikkeld en op uitvoerbaarheid doorgerekend en zal naar verwachting een grote bijdrage kunnen leveren aan de afname van het aantal voertuigverliesuren. Bij dit investeringsprogramma houdt VenW ook rekening met de mogelijkheden van dynamische snelheden.

Fileplan ZSM

Het programma fileplan ZSM (zichtbaar, slim en meetbaar) omvat een aantal maatregelen die de doorstroming verbeteren. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde. Hieronder vallen enerzijds maatregelen ter beperking van structurele files (plus-, spits- en bufferstroken, aanpassingen in knooppunten, reguliere wegwitbreidingen en toeritdoseerinstallaties) en anderzijds maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie panelen), verbetering van netwerkmanagement.

- ZSM Fase I

Het programma ZSM Fase I bestaat uit Spoedwetprojecten en projecten die onder de tracéwet worden uitgevoerd in de periode 2003 t/m 2010, inclusief flankerende maatregelen die de structurele inbedding van de resultaten van de Spoedwet Wegverbreding en het totale programma Fileplan ZSM moeten verankeren. Het gaat daarbij zowel om maatregelen die de snelle besluitvorming over infrastructuurprojecten bevorderen (uniformiteit, transparantie en eenduidigheid van de beslisdocumenten) als om verkeersmaatregelen die de daadwerkelijke doorstroming bevorderen en de ergernissen van weggebruikers beperken.

- ZSM Fase II

Met het ZSM Fase II-pakket is een vervolg op ZSM Fase I-pakket gekomen. De spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk om op korte termijn een aantal belangrijke knelpunten aan te pakken om vervolgens met de projecten van het programma ZSM fase II die de (langere besluitvormings- weg van de) tracéwet volgen een samenhangend pakket van maatregelen te realiseren. Bij de keuze van de projecten is de filetop 50 uitgangspunt geweest. Voor de tweede fase van het programma ZSM (tracéwetproce- dure) zullen diverse projecten uitgevoerd worden. De capaciteit van de betreffende wegen zal hiermee verder toenemen en de betrouwbaarheid van het netwet zal voor de automobilist verder stijgen.

- Overige realisatieprojecten

De volgende projecten zijn opengesteld en niet meer specifiek opgeno- men in de realisatietabel:

- Rw2 Oudenrijn–Everdingen;
- Rw15 aansluiting Vondelingeplaat;
- Rw15 Europaweg.

De volgende projecten zijn nieuw opgenomen in het realisatieprogramma en doorgestroomd vanuit planstudieprogramma na tracébesluit:

- Rw7 Rondweg Sneek.

Voor dit project is alleen nog de rijksbijdrage opgenomen, omdat met de provincie Friesland is afgesproken dat de provincie het project uitvoert.

- Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, omlegging Halsteren
- Rw7 Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Rw31 Zurich–Harlingen.
- Rw35 Zwolle–Almelo.

Verder zijn er de volgende belangrijke mutaties in de realisatietabel:

- Rw2 Holendrecht–Oudenrijn

Dit betreft de realisatie van 2*4 rijstroken. Het budget is verhoogd met € 9 mln agentschapsbijdrage RWS en met € 107 mln wegens uitbreiding van het project. Daarnaast zal de uitbreiding naar 2*5 rijstroken technisch worden geïntegreerd. Dit project is nu opgenomen als planstudie.

- Maatregelenpakket Limburg

Voor het maatregelenpakket Limburg wordt € 8 mln extra vrijgemaakt uit het fileplan ZSM.

- Rw73/74 Venlo–Maasbracht

Op dit project wordt voorshands een budgetverlaging van € 123 mln doorgevoerd als gevolg van meevallende aanbestedingen. Deze vrijval wordt ingezet voor de bestuurlijke toezegging van A2 Passage Maastricht. Naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen, zal hierover definitieve besluitvorming plaatsvinden.

- Rw33 Assen–Zuidbroek. Project is verschoven naar planstudie voor TB (betreft budget motie Hofstra ad € 50 mln);
- Knooppunt Joure, rijksbijdrage van 10 mln aan fly over.
- Rw35 Zwolle–Almelo. De projectkosten zijn verhoogd met € 13 mln (als garantstelling) voor het spoortunneldak en veiligheidsvoorzienin- gen van weg- en spoortunnel. Compensatie komt uit het project Rw2 Oudenrijn–Deil.

Planstudieprogramma na tracébesluit

- Rw34 Omleiding Ommen

Het project Rw34 Omleiding Ommen is als bijzonder project opgeno- men en maakt geen deel meer uit van Rw35 Zwolle–Almelo. In het

taakstellend budget is rekening gehouden met € 18 mln uit het gecombineerde budget met Rw35 Zwolle–Almelo, € 14 mln uit ZSM en € 14 mln uit regionale bijdragen.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofdwegennet

Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01													
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0													
Projecten landsdeel Noord													
Rw7 Rondweg Sneek*	76	87			16	2	18	20	20			2010	2 013
Rw7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1*	128	127	33	6	12	22	24	31				2009	2009
Rw31 Leeuwarden-Drachten	125	124	16	7	9	56	37					2008	2008
Rw31 Zurich-Harlingen*	27	34			12	11	4					2008	2008
Rw37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens ¹	167	167	97	21	20	29						2007	2007
Projecten landsdeel Oost													
Rw2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	455	453	34	25	91	121	151	31	2			2010	2010
Rw35 Wierden-Almelo	94	94	26	24	26	18						2008	2008
Rw35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)*	195		15	8	6	7	10	28	35	86		2013	2013
Projecten landsdeel West													
Rw2 Holendrecht-Oudenrijn	1 283	1 152	154	53	147	159	225	229	147	169		2012	2012
Rw14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	400	399	295	30	37	38						2008	2008
Rw15 Europaweg (Dintelhavenbrug, Calandtunnel en 3 aansluitingen) ¹	581	591	543	8	11	19						2005	2005
Rw15 Reconstructie aansluitingen bij H-Giessendam en Sliedrecht ¹	210	184	175	18	17							2006	2006
Projecten landsdeel Zuid													
Maatregelenpakket Limburg ²	73	65		2	22	26	18	5				2009	
Rw2 Rondweg Den Bosch	255	330	28	12	13	37	79	86				2010	2010
RW 2 Tangenten Eindhoven	644	650	32	43	126	138	125	118	62			2010	2010
Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omleiding Halsteren*	72	72	18	10	30	14						2007	2007
Rw73 Venlo-Maasbracht (ism rw74 Venlo, N68 en OTR)	812	932	312	191	302	7						2008	2007
Overig													
Dynamisch verkeersmanagement	50				20	30							
Kleine projecten/Afronding projecten ³	198	54		52	90	44	11	1				nvt	nvt
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet ⁴	10	15		2	2	2	2	2					
Afronding	0			-1			1						
Totaal categorie 0	5 855		1 778	511	1 009	780	705	551	266	255			
Begroting (IF 12.03.01)				511	1 009	780	705	551	266				

* Nieuw in realisatie.

¹ Project Trans Europese Netwerk (TEN) zoals afgegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

² Betreft invulling van het amendement Van Hijum (29 800 A, nr. 8) à € 60 mln en € 5 mln BLD-bijdrage: aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond en aanpassing aansluiting Nuth op A76; verhoging met € 8 mln uit ZSM-Fileplan.

³ Dit is inclusief de maatregelen die uit de netwerkanalyses naar voren komen én inclusief de middelen voor het Programma Filevermindering die t.l.v. het realisatieprogramma worden uitgevoerd.

⁴ Betreft onderdeel van amendement Hofstra (29 800 A, nr. 19) t.w. «Verkeersveiligheid Infrastructuurpakket Hoofdwegennet (€ 10 mln). Het projectonderdeel rw33 Assen-Zuidbroek ad € 50 mln is verschoven naar Planstudie voor TB.

Hoofdwegenet Planstudie IF 12.03.02											
Bedrag in € mln	raming kosten budget										Uitvoering periode
	min.	max.	taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (na tracèbesluit)											
Projecten (inter)nationaal											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			299								2004–2010
ZSM1 (Spoedwet Wegverbreding) + ZSM2		1 309									2003–2012
Projecten landsdeel Oost											
Rw 34 Ommen		46		tb	pr						2008–2010
Projecten landsdeel West											
Rw4 Burgerveen–Leiden ^{7, 8}		689		tb/pr							2002–2011
Projecten landsdeel Zuid											
Rw57 Veersedam–Middelburg		167			pr						2007–2010
CATEGORIE 1 (voor tracèbesluit)											
Tracè-/projectbesluit t/m 2007											
Projecten landsdeel Noord											
Rw 31 Leeuwarden		186			tb		pr				2011–2014
Projecten landsdeel Oost											
Rw28 Hattemmerbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28/A32, ZSM ¹⁵					tb	pr					2008–2009
Rw50 Ewijk–Valburg–Grijsoord ¹⁰		306			tb	pr					2008–2011
Projecten landsdeel West											
Rw1/Rw6/Rw9, benutting ^{11, 14}		473			wab	pr					2009
Rw2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Oudenrijn) 2x5 rijstroken ¹⁸		45			tb	pr					2008–2012
«Rw2 Oudenrijn–Deil; OTB gesplitst in Oudenrijn–Everdingen en Everdingen–Deil ^{1, 3, 6} »		184		tb	tb/pr	pr					2007–2011
Rw 4 Den Haag–Leiden ²						tb	pr				2011–2014
Rw4 Delft Schiedam		641				tb	pr				2008–2013
Rw7 Zaanstad–Purmerend, benutting ^{11, 14}				wab	pr						2007
Rw9 Velsen–Badhoevedorp, benutting ^{11, 14}					wab/pr						2009
Rw9 Koedijk–De Stolpen		75			tb	pr					2007–2009
Rw10 Tweede Coentunnel/Westrandweg		1 210			tb	pr					2008–2012
Rw12 Den Haag–Gouda, benutting ^{3, 11}		121		wab	pr						2007–2009
Rw12 Utrecht west benutting ism Woerden–Gouda ^{3, 11}		121			wab/pr						2007–2009
Rw12 Utrecht–Maarsbergen en Veenendaal–Ede ^{3, 11}		370			wab	pr					2006–2010
Rw12 Maarsbergen–Veenendaal ^{15, 16}					tb	pr					2009–2012
Rw50 Ramspol–Ens		79			tb	pr					2008–2009
Projecten landsdeel Zuid											
Rw 2 Leenderheide–Budel ¹⁵					tb	pr					na 2009
Rw 61 Hoek–Schoondijke		125			tb/pr						2008–2011
Rw 61 Sluiskil					tb/pr						2008–2011
Rw74 Venlo ism rw73 zuid, N68 en Oosttangent Roermond					tb/pr						2007–2009
Tracè-/projectbesluit na 2007											
Projecten landsdeel Noord											
Rw 33 Assen–Zuidbroek		90					tb	pr			2010–2015
Projecten landsdeel Oost											
Rw18 Varsseveld–Enschede		128					tb/pr				2010–2014
Projecten landsdeel West											
Rw4/9 Knooppunt Badhoevedorp ³		153						tb/pr			2011–2015
Rw10 Zuidas (hoofdweggedeelte) ¹							tb/pr				2011–2014
Rw11 Leiden–Zoeterwoude–Alphen a/d Rijn							tb/pr				
Rw13/16 Rotterdam		31						tb		pr	2015–2020
Rw15 Maasvlakte Vaanplein		1 294					tb/pr				2009–2015

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02											
Bedrag in € mln	raming kosten budget										Uitvoering periode
	min.	max.	taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	
Projectomschrijving											
Schiphol–Amsterdam–Almere (inclusief Hollandse Brug) ¹³							tb	pr			2011–2017
Projecten landsdeel Zuid											
Rw 2 Passage Maastricht			502					tb/pr			2010–2016
Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren ¹⁷			116			tb/pr					2009–2010
Rw27 Utrecht (Lunetten) – Hooipolder N 62 ¹⁷			81				tb		pr		2013–2018 2011–2014
Totaal categorie 1			8 841								
CATEGORIE 2											
Projecten landsdeel Oost											
Rw12 Ede–Duitse grens		245					tb	pr			na 2014
Projecten landsdeel West											
Rw1 Amsterdam–Amersfoort (Muiderberg- Hoevelaken) ¹²										tb	na 2014
Projecten landsdeel Zuid											
Rw2 Maasbracht–Geleen						tb	pr				na 2014
CATEGORIE 3											
Projecten landsdeel Oost											
Rw1 Barneveld–Deventer											na 2020
Rw1 Deventer–Hengelo											na 2020
Projecten landsdeel Zuid											
Rw2 Den Bosch–Eindhoven	57	162				tb				pr	na 2020

¹ Financiering 286 mln uit FES-budget Noordvleugel.

² Vervangt De Hoek–Prins Clausplein waarbij De Hoek–Leiden vervalt.

³ Project in het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

⁴ Project volgt geen Tracèwetprocedure.

⁶ Tracèbesluit is gesplitst in Oudenrijn–Everdingen en Everdingen–Deil.

⁷ Betreft ingetrokken deel van het tracèbesluit bij Leiden en Leiderdorp.

⁸ Exclusief het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.

⁹ Rw 34 Ommen is zelfstandig opgenomen.

¹⁰ Taakstellend budget betreft gedeelte Ewijk–Valburg. Valburg–Grijsoord is ZSM II.

¹¹ Spoedwet Wegverbreding (ZSM1).

¹² Betreft aangepaste planstudie A1 Eemnes–Barneveld.

¹³ Hierin is opgenomen rw9 Badhoevedorp–Holendrecht en rw6/9 Toltunnel.

¹⁴ Budget van € 471 mln voor onder andere benuttingsprojecten A1/A6/A9 CRAAG, A9 Velsen–Badhoevedorp en A7 Zaanstad–Purmerend.

¹⁵ ZSM II

¹⁶ ZSM II, uit amendement Van Hijum 8 is € 50 mln beschikbaar en uit amendement Hermans € 60 mln.

¹⁷ Financiering via kasschuif VERA.

¹⁸ Openstelling 2x5 in 2010.

Legenda

tn	trajectnota of projectnota
tb/pb	tracèbesluit/projectbesluit
wab	wegaanpassingsbesluit
pr	procedures rond

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

Door middel van uitvoering van deze infraprojecten waarbij sprake is van Publiek-Private financiering wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is om, rekening houdend met de aspecten veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden.

Producten

Het gaat om de realisatie van een viertal projecten bij de landsdelen West en Zuid:

- exploitatiebudget Westerscheldetunnel: dit betreft de bijdrage voor de exploitatie van deze tunnel;
- tunnel de Noord en de Wijkertunnel: dit betreffen aflossingsverplichtingen voor Tunnel de Noord en de Wijkertunnel;
- de A59, waarbij het bedragen betreft van een beschikbaarheidsvergoeding in het kader van het PPS project Rosmalen–Geffen;
- de N11, waarbij het betalingen van VenW in het kader van het PPS-project Alphen a/d Rijn–Bodegraven betreft.

Projectoverzicht behorende bij 12.04 Geïntegreerde contractvormen hoofdwegen

Geïntegreerde contractvormen Hoofdwegen IF 12.04												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel West												
Aflossing tunnels	313	311		51	52	52	52	53	53			
Rw11 Alphen a.d. Rijn–Bodegraven, betaling PPS-constructie	75	75	7	6	14	27	21				2004	2004
Projecten landsdeel Zuid												
Exploitatie Westerscheldetunnel	282	282		47	47	47	47	47	47			
Rw59 Rosmalen-Geffen, PPS	274	267	66	17	16	14	14	14	14	119	2005	2005
Afronding	1			1		1	-1					
Totaal categorie 0	945		73	122	129	141	133	114	114	119		
Begroting (IF 12.04)				122	129	141	133	114	114			

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

Om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde te verkennen en daarna, indien nodig, uit alternatieven de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden voor de uitvoering (planstudie voor tracébesluit).

Producten

Verkenningen

Bij dit onderdeel gaat het om de uitvoering van verkenningen volgens de spelregels van het MIT-spelregelkader.

Wijzigingen in de verkenningentabel:

Afronding in 2006:

- Aansluiting A15 (Ressen);
- A12 (Zevenaar)Gebiedsgerichte verkenning Utrecht (netwerkanalyse).

Planstudieprogramma vóór tracébesluit

A2 Passage Maastricht

Voor dit project is bestuurlijk afgesproken dat in verband met de afspraken over de Tunneltraverse bij Maastricht het Rijk haar bijdrage zal verhogen met € 202 mln.

De rijksbijdrage wordt gemaximeerd op € 502 mln. De dekking komt naast de aanbestedingsmeevaller Rw73 uit het project A2 Maasbracht–Geleen.

2e Coentunnel

De wijziging bij dit project betreft de toevoeging van vluchtstroken aan de scope van dit project. Hierdoor neem taakstellend budget toe tot € 1 210 mln. Het project zal uiteindelijk worden uitgevoerd als geïntegreerde contractvorm.

N18 Varsseveld Ede

Voor de N18 wordt een extra bijdrage van € 73 mln door het Rijk verstrekt om daarmee een realisatie van een toekomstvaste en duurzaam veilige stroomweg te realiseren. De rijksbijdrage komt daarmee op € 128 mln.

Rw4 Delft Schiedam

Op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend. Hierin is een concrete inpassingsvariant van de A4 beschreven en de hieraan gekoppelde gebiedsgerichte kwaliteitsprojecten in het landelijk en stedelijk gebied. Als gevolg van de bestuurlijke onderhandelingen is de Rijksbijdrage van dit project verhoogd met € 70 mln tot € 581 mln. Het totale budget voor dit project wordt € 641 mln, omdat de Provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam elk € 25 mln en het stadsgewest Haaglanden € 10 mln bijdragen.

Rw4 Den Haag–Leiden

De scope van het project De Hoek-Prins Clausplein is aangepast. Resultaat van het bestuurlijk overleg is dat dit project wordt geknipt in tweedelen Den Haag–Leiden en Leiden–De Hoek, waarbij voor het deel Den Haag–Leiden door het Rijk een verkorte procedure wordt opgestart op basis van de nieuwe Tracéwet resulterend in een ontwerp tracébesluit. Voor het deel Leiden–De Hoek werken regio en Rijk samen aan een verkennende studie naar een parallelbanenstructuur, mede gezien de actuele ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in dit deel van de regio en het belang voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol.

Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg over de kostenverdeling wordt de rijksbijdrage verhoogd met € 15 mln.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Oost			
Aansluiting A15 (Ressen)– A12 (Zevenaar)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg	2006
Landsdeel West			
Gebiedsgerichte verkenning Utrecht (netwerkanalyse)	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2006

Hieronder worden verkenningen gepresenteerd die mogelijk tot realisatie van een infrastructureel project zullen leiden in de periode 2015–2020. Voor de periode 2015–2020 is een overzicht met potentiële knelpunten beschikbaar (mede op basis van de Nota Mobiliteit), die mogelijk op termijn tot een infrastructurele oplossing komen. Voor deze potentiële knelpunten wordt het reguliere MIT-proces (verkenning, planstudie, realisatie) doorlopen. Per knelpunt zal eerst – via een nieuwe MIT-verkenning, een bestaande planstudie waarvan de scope wordt gewijzigd of een netwerkanalyse – de nut en noodzaak van een infrastructurele oplossing worden bekeken. Vervolgens worden voor die periode prioriteiten bepaald en zal een concrete programmering worden gemaakt, die past binnen de financiële randvoorwaarden. Daar waar ten opzichte van deze algemene toelichting aanvullende dan wel andere afspraken aan de orde zijn wordt dit toegelicht.

B. (Mogelijk) te starten verkenningen		
Locatie	Probleem	Toelichting
Landsdeel Noord		
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Veiligheid, milieu	Tijdens het bestuurlijk overleg MIT eind 2004 (TK 29 800 A, nr. 17) is afgesproken dat er door middel van een gebiedsgerichte verkenning een evaluatie zal worden gestart naar de effecten van de 1e fase van de Zuidelijke Ringweg bij Groningen en de getroffen OV-maatregelen. Deze verkenning komt in plaats van de planstudie A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2. Over de uitvoering van de verkenning worden nog nadere afspraken gemaakt tussen Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. Op basis van de uitkomsten van de verkenning zal een besluit worden genomen over het vervolgtraject. Naar verwachting is de verkenning in 2009 gereed.
Landsdeel Oost		
A73 Nijmegen–Boxmeer	Bereikbaarheid	
Landsdeel West		
A7 Amsterdam–Hoorn	Bereikbaarheid	
A8/A9 Amsterdam–Alkmaar	Bereikbaarheid	
A12 Den Haag–Gouda	Bereikbaarheid	
A12 Gouda–Utrecht	Bereikbaarheid	
A13 Den Haag–Rotterdam	Bereikbaarheid	
A16 Rotterdam–Moerdijk	Bereikbaarheid	
A20 Rotterdam–Gouda	Bereikbaarheid	
A20 Maassluis–Rotterdam	Bereikbaarheid	
A27 Utrecht–Almere	Bereikbaarheid	
A28 Utrecht–Amersfoort	Bereikbaarheid	
A44 Burgerveen–Leiden	Bereikbaarheid	
Landsdeel Zuid		
A2 Utrecht–Den Bosch	Bereikbaarheid	
A58 Breda–Roosendaal	Bereikbaarheid	
Bereikbaarheid Venlo	Bereikbaarheid	Het gaat hierbij om een verkenning naar het mogelijk op termijn ontstaan van knelpunten in de bereikbaarheid van de Tradeport Venlo. In overleg met betrokken partijen wordt bepaald welke partij de verkenning zal trekken.

13 Spoorwegen

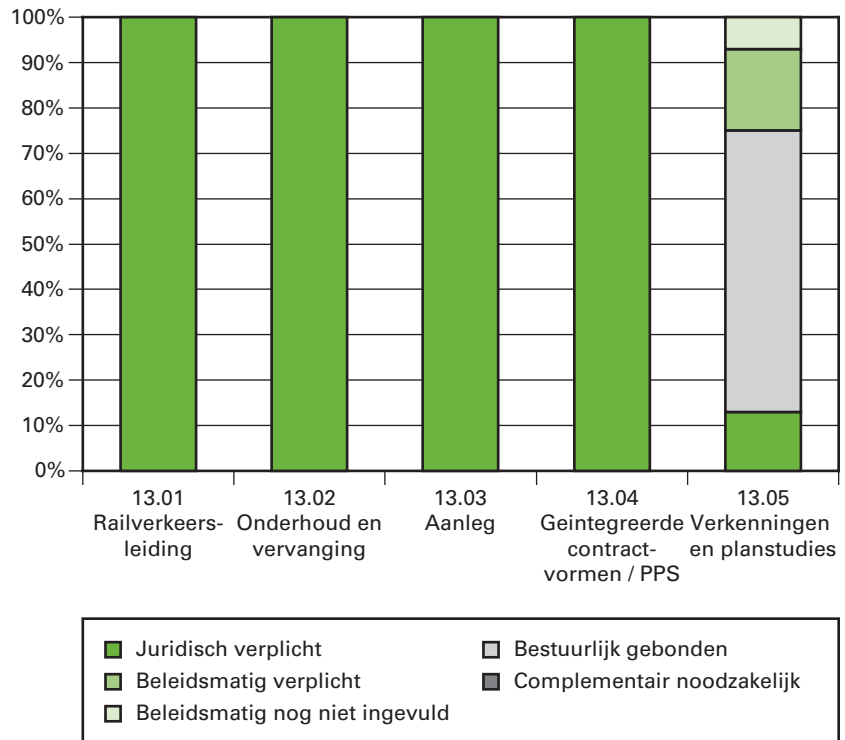
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord.
Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2006 van VenW (XII) bij beleidsartikelen:

- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		4 920 255	2 066 087	2 428 836	1 511 100	1 507 746	1 705 848
Uitgaven	1 820 105	1 900 874	2 387 983	2 277 381	2 370 591	2 333 747	2 604 743
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	89 964	78 362	92 402	92 408	92 421	92 422	92 288
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	1 117 731	1 237 168	1 254 113	1 275 881	1 265 557	1 325 098	1 137 495
<i>13.02.01 Regulier onderhoud</i>	1 117 731	520 188	519 532	502 944	447 589	389 114	897 467
<i>13.02.02 Grote onderhoudsprojecten</i>		564 700	575 303	613 203	655 533	769 979	79 793
<i>13.02.03 Rentelasten</i>		133 280	134 288	138 314	141 015	142 205	139 825
<i>13.02.04 Betuweroute</i>		19 000	24 990	21 420	21 420	23 800	20 230
<i>13.03 Aanleg</i>	592 760	527 456	866 765	743 962	778 481	632 648	834 082
<i>13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer</i>	495 696	447 534	813 934	726 124	771 806	632 648	834 082
<i>13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer</i>	25 584	53 476	52 831	17 838	6 675	0	0
<i>13.03.03 Uitgaven leenfaciliteit versnelde aanleg</i>	71 480	26 446					
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>		45 667	155 454	139 360	139 882	140 803	141 686
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	19 650	12 221	19 249	25 770	94 250	142 776	399 192
<i>13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer</i>	8 247	7 000	1 094	19 635	77 945	95 795	227 290
<i>13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer</i>	9 403	3 120	15 658	3 641	13 810	44 486	169 410
<i>13.05.03 Verkenningenprogramma.</i>	2 000	2 101	2 497	2 494	2 495	2 495	2 492
Van totale uitgaven							
Apparaatsuitgaven DGP		1 217	1 391	504	516	530	
Apparaatskosten ProRail gerelateerd aan aanleg ¹		65 865	91 185	97 601	99 882	81 686	109 425
Restant	1 820 105	1 833 792	2 295 407	2 179 276	2 270 193	2 251 531	2 495 318
13.09 Ontvangsten	21 344	24 100	80 900	101 600	123 000	131 000	148 000
HSA	0	0	65 000	87 000	109 000	131 000	148 000
Overig	21 344	24 100	15 900	14 600	14 000		



13.01 Spoorverkeersleiding

Motivering

VenW is verantwoordelijk voor het betrouwbaar kunnen vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken en het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor.

Producten

De verkeersleiding stuurt het treinverkeer en levert actuele reisinformatie. De verkeersleiding is ook verantwoordelijk voor het afhandelen van calamiteiten en het zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer.

13.02 Onderhoud en vervanging

Motivering

VenW is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Onderhoud en vervanging zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor te verbeteren.

Op diverse terreinen worden de door de werkgroep ProRail van de vaste commissie Verkeer en Waterstaat genoemde blokkades weggenomen en prestatieprikkels ontwikkeld.

- Zo maakt ProRail grote vorderingen met het invoeren van nieuwe output proces contracten (in 31 van de 38 contractgebieden per eind 2005).
- De relatie tussen output en bekostiging wordt gelegd in het project financieringssysteem, een cruciaal onderdeel van het traject naar outputsturing.

- Innovatieve maatregelen worden doorgevoerd zoals bijvoorbeeld videoschouw en het ontwikkelen van een bonus-malus regime voor stille treinen.
- VenW onderzoekt methoden om het instrument van benchmarken effectiever toe te kunnen passen.
- ProRail betreft decentale overheden actiever bij de totstandkoming van het beheerplan en voert bovendien professioneel relatiemanagement voor gemeenten en provincies in.

Producten

Het betreft hier vervangingen, de beheer- en onderhoudskosten van de in uitvoering zijnde of gerealiseerde aanlegprojecten en de effecten van groei.

Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor het onderhoud spoor wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. De door ProRail BV te ontvangen gebruiksvergoeding wordt in mindering gebracht op de door het Rijk te subsidiëren uitgaven.

Ten aanzien van goederenvervoer is een kortingsregeling afgesproken voor de stijging van de gebruiksvergoedings-tarieven. De hiermee gepaard gaande kosten ad € 25 mln worden gefinancierd uit de vrijvallende middelen op het project Betuweroute (gemeld in de 18e VGR BR).

Het budget voor de 2e fase van het Herstelplan is overgeboekt vanuit het realisatieprogramma personenvervoer naar Grote Onderhoudsprojecten (zie toelichting bij 13.03.01).

De in het budget verwerkte geparkeerde aanbestedingsmeevaller wordt daarmee ook verplaatst. De realisatie van deze geparkeerde aanbestedingsmeevaller moet volgens bestaande afspraken worden gerealiseerd op het Realisatieprogramma personenvervoer.

In het onderhoudsbudget wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- regulier onderhoud;
- grote onderhoudsprojecten;
- rentelasten;
- exploitatie Betuweroute.

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivering

Hier worden alle uitgaven begroot die noodzakelijk zijn voor:

- de uitvoering van nieuwbouwprojecten spoor;
- de voorbereiding van de uitvoering van deze projecten.

Producten

Realisatie programma aanleg personenvervoer

Nieuwe AK systematiek

Bij de huidige AK-systematiek worden in de voorbereiding en realisatiefase van MIT-aanlegprojecten door ProRail kosten gemaakt voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT). Vergoeding van de kosten vindt plaats middels een opslagpercentage op de bouwkosten (de AK-systematiek). Daadwerkelijke uitkering van deze vergoeding vindt plaats in de realisatiefase, zodra de bouwkosten worden gedeclareerd.

Samen met ProRail wordt een nieuwe systematiek onderzocht. De verwachting is dat in de begroting 2008 deze nieuwe systematiek kan worden verwerkt.

De nu in de tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering opgenomen AK kosten, gerelateerd aan aanlegprojecten, zijn gebaseerde op de huidige

systematiek. Deze opslag (AK) dient ter dekking van de kosten van projectmanagement, engineering, administratie en toezicht. De apparaatskosten van ProRail gerelateerd aan aanlegprojecten worden via deze opslag betaald. De reeks is indicatief en gebaseerd op de gemiddelde opslag voor algemene kosten van 18,5% van de investeringskosten exclusief BTW. Het percentage apparaatskosten is daarbij ongeveer 3,5% van de investeringskosten.

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft in 2005 aangegeven een bedrag van € 200 mln aan aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. In het MIT 2006 is hiervan reeds € 20 mln op diverse projectbudgetten gerealiseerd en in mindering gebracht. In het nu voorliggende MIT 2007 zijn de projectbudgetten van Woerden–Harmelen, Vleuten–Geldermalsen, Amsterdam CS spoor 10/15, Den Haag emplacement, Amsterdam Zuid (2e eilandperron) en Nootdorpboog met totaal € 34 mln verlaagd. Het restant is vooralsnog technisch verwerkt op het project 2e fase Betrouwbaar Benutten Capaciteitsknelpunten.

Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen)

De verlaging van het budget wordt veroorzaakt door overboekingen van IPG gelden naar artikel 13.03.02 «Realisatieprogramma goederenvervoer» voor proeven en pilots met kunststof remblokken en prefab raildempers.

Kleine projecten

Vanwege de functionele samenhang en de te besparen kosten bij gezamenlijke uitvoering is het project Hilversum capaciteitsverruiming uit het Regionetpakket gehaald en toegevoegd aan het project Hilversum opheffen Larenseweg welke onderdeel uitmaakt van de MIT post Kleine Projecten.

2e fase betrouwbaar benutten

De voor de 2e fase van het Herstelplan benodigde middelen worden overgeboekt vanuit realisatie personenvervoer naar het Onderhoud en Vervanging. Reden is dat de verschillende onderdelen van het Herstelplan (vervangingen, oplossen capaciteitsknelpunten, kleine projecten) vallen onder de definitie van Beheer en Instandhouding.

In lijn met de motie Van Hijum zal € 105 mln binnen het programma worden bestemd voor capaciteitsknelpunten in Brabant en de Randstad.

Intensivering spoor in steden

Op het gebied van ondermeer geluid en veiligheid bestaan knelpunten in de steden. Het geld dat daarvoor beschikbaar is (€ 300 mln) wordt eind 2006 verdeeld. Bij de verdeling van dit bedrag zijn naast bereikbaarheid ook ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid belangrijke criteria. Bij brief van 5 juli 2006 (kenmerk DGP/SPO/U.06011716) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de regeling eenmalige uitkering spoorse doornijdingen.

Emplacement Den Haag CS perronsporen 11 en 12

De perronsporen 11 en 12 op emplacement Den Haag CS zijn tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven.

De aanlanding van RandstadRail op deze perronsporen wordt uiterlijk december 2007 beëindigd. Nadat de ondergrondse aanlanding is gerealiseerd ter plaatse van de perronsporen 11 en 12 worden deze teruggelegd ten behoeve van de zware rail en aangesloten op het emplacement Den Haag.

AKI-plan en veiligheidsknelpunten:

Benuttingsmaatregel aansluiting Moordrecht (ZSM 2).

VenW werkt aan een slimmer gebruik van het spoorwegennet. In dat kader stelt het kabinet in de periode tot en met 2010 € 20 miljoen uit de FES-impuls 2006 beschikbaar voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor bij de A 20, als onderdeel van het Knooppunt Gouwe, waardoor er tijdswinst is te behalen voor het autoverkeer. Deze spoorwegovergang is per uur 15 tot 20 minuten gesloten. In 2020 zullen naar verwachting 36 000 motorvoertuigen de spoorlijn kruisen. De belangrijkste bate is tijdswinst voor het wegverkeer.

Regionet

Zie de toelichting bij Kleine projecten.

Arnhem 4e perron

Het projectbudget is verlaagd met € 4,9 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan het projectbudget NSP Arnhem. Binnen dit projectbudget is een beschikking afgegeven van € 6,7 mln voor tijdelijke voorzieningen Arnhem (een tijdelijk station en een tijdelijke passerelle).

NSP Arnhem

Projectbudget is opgehoogd met € 4,9 mln. Zie toelichting onder Arnhem 4e perron.

Afdekking risico's spoorprogramma

In de 19e Voortgangsrapportage HSL is gemeld dat uit de risicoreservering € 29 mln vrijvalt als gevolg van een gewijzigd risicoprofiel. Deze middelen zijn binnen spoor ingezet voor met name de noodzakelijke vergoeding voor exploitatie en onderhoud HSL in verband met areaal-uitbreiding.

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Aslastenprogramma

Het aslastenprogramma wordt ook in 2006 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. In het voorjaar van 2003 is begonnen met de werkzaamheden op de trajecten Arnhem–Deventer en Amsterdam–Amersfoort–Deventer–Oldenzaal. In 2007 wordt met de uitvoering van het traject ten noorden van Zwolle begonnen.

PAGE (plan van aanpak goederen emplacementen)

De uitvoering van het PAGE project is in 2002 van start gegaan. Voor elf locaties werden maatregelenplannen opgesteld en – indien de veiligheidsanalyses dit na een actuele inventarisatie nog steeds vergden – ook uitgevoerd. Uitvoering loopt door tot 2007. De eerste concrete maatregelen zijn uitgevoerd (emplacementen Venlo en Rotterdam IJsselmonde). Maatregelen op emplacementen Almelo en Sittard zijn in uitvoering. Van de andere emplacementen is alleen nog Sas van Gent in onderzoek, de overige zijn zonder PAGE-financiering binnen de externe veiligheidsnormen gekomen.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte

Dit project betreft de aansluiting van de Noordwesthoek van de Maasvlakte op het spoorweginet. 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 het spoor te willen afwikkelen. 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 Euomaxterminal. In 2006 wordt met de aanleg van dit traject begonnen. Deze moet in 2007 zijn gerealiseerd.

Sloelijn

De Sloelijn is de spoorverbinding voor goederenvervoer die het havengebied van Vlissingen-Oost (het Sloegebied) verbindt met de spoorlijn Vlissingen–Roosendaal. De bestaande Sloelijn, niet-geëlektrificeerd, voldoet niet aan huidige milieueisen (onder andere geluid) en heeft een te beperkte capaciteit. In 1998 is een Tracéwetprocedure gestart, het tracébesluit is begin 2004 genomen. Het tracébesluit is in 2005 onherroepelijk geworden. In 2006 is ook een maatregelenpakket voor geluidsbeperkende maatregelen vastgesteld voor de Zeeuwse lijn.

Geluidspilots spoorgoederenvervoer (voorheen Fluister trein)

Door het uitvoeren van een aantal pilots bronbeleid op het gebied van geluidhinder wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en een doorbraak op het gebied van bronbeleid geforceerd. De oplossing bestaat uit het vervangen van de metalen remblokken van goederenwagens door blokken van kunststof. Er worden proeven uitgevoerd met twee typen kunststofremblokken namelijk: K-blokken en LL-blokken.

Met deze pilots worden zowel de geluidsreducerende effecten gemeten alsmede de LCC (Life Cycle Costs) bepaald. De doelstelling van deze pilot is het doorontwikkelen van de geluidsmaatregel raildemper en het verder stimuleren van de toepassing ervan door de raildemper kosteneffectiever te maken.

Een andere vorm van bronbeleid is de prefab raildemper. De doelstelling van deze pilot is het doorontwikkelen van de geluidsmaatregel raildemper en het verder stimuleren van de toepassing ervan door de raildemper kosteneffectiever te maken.

Tenslotte zijn binnen het aanlegprogramma spoorwegen de volgende mutaties te onderkennen:

- Geluidspilots spoorgoederenvervoer: De budgetverhoging van € 4,7 mln naar € 11,7 mln wordt veroorzaakt doordat het aantal pilots is uitgebreid met een pilot prefab raildempers en een drietal pilots met kunststofremblokken (LL-blokken).

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 t/m 2008. Oorspronkelijke looptijd was t/m 2008 maar als gevolg van een versnelde aflossing in 2005 is de looptijd ingekort naar 2006.

Projectoverzicht bij 13.03.01 Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01													
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten (inter)nationaal													
Benutten													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	271	271	232	26	13							divers	divers
Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) ¹	79	86	26	6	9	11	11	10	5	1	divers	divers	
Kleine projecten ²	53	33		6	18	14	10	5			divers	divers	
Stationsstallingen (kwaliteit)	82	82			2	34	25	21			divers	divers	
2e fase Betrouwbaar Benutten ⁸	0	914									divers	divers	
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	966	965	856	69	16	9	8	8			2006	2006	
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations ³	77	76	9	7	12	9	9	9	9	13	divers	divers	
Overige projecten/lijdelen enz.													
Afdekking risico's spoorprogramma's	190	239		53	131		6						
AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁴	356	340	164	30	33	41	38	38	12		divers	divers	
Investerings in spoor ⁸	0	105											
Intensivering Spoor in steden	300	300		20	40	40	40	40	45	75	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	50	50	23	9	7	7	4				divers	divers	
Ontsnippering	72	71				7	7	7	7	44	divers	divers	
Traject Oost (perronverbredingen) ⁷	29	29	7	9	10	3					2004/ 2007	2004/ 2006	
Projecten Landsdeel Oost													
Utrecht-Arnhem-Zevenaar													
Arnhem West vrije kruising	63	63				10	25	20	5	3	2011 2007/	2010 2007/	
Arnhem 4e perron	169	172	22		12	26	36	31	26	16	2011	2010	
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	30	25		6	5	6	7	4	2		2009	2009	
Projecten Landsdeel West													
Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht													
Rotterdam Zuid-Dordrecht: 4/6-sporig ⁵	382	382	375	4	3						1997	1997	
Rotterdam/Den Haag-Utrecht													
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	146	149	133	10	2	1					2005	2005	
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. Randstadspoor) ⁶	928	941	83	84	106	112	98	70	101	274	2005 e.v.	2005 e.v.	
Amsterdam/Schiphol-Den Helder/Hoorn													
Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	24	24	21	1	1	1					2005	2005	
Haarlemmermeer-Almere													
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron)	40	45	5	15	13	4	3				2006	2006	
Stations en stationsaanpassingen													

Spoorwegen Personenvervoer
Realisatie IF 13.03.01

Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig	
Amsterdam CS spoor 10/15 Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	76	79	71	1	3	1						2004/2007	2004
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	38	37		6	11	9	9	3				2006	2006/2006/2009
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	83	82		8	30	38	7					2010	2009
Den Haag emplacement	16	21	4	7	1	2	2					2008/2009	2008
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	19								10	4	5	2012	2006
Fietsenstalling Amsterdam CS	27	27			3	7	9	5	3			2008/2011	2007/2011
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	162	161		23	42	50	35	12				2009/2010	2009
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	255	253		3	20	61	71	66	25	9		2009/2012	2009/2011
Overige projecten/lijdelen enz.													
Hanzelijn	895	890	38	36	109	56	156	157	174	169		2012	2012/2013
Nootdorpboog	46	47	40	5	1							2005	2005
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	153	171		2	31	51	32	15	10	12	divers	divers	divers
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft*	272	270											
BTW	604				130	116	124	101	133				
Afronding	1			- 1				1	1				
Totaal categorie 0	6 956		2 109	447	814	726	772	633	834	621			
Begroting (IF 13.03.01)				447	814	726	772	633	834				

* Nieuw in realisatie.

¹ Inclusief de toegevoegde middelen ad € 60 mln. i.h.k.v. Strategisch Akkoord 2002.

² Het betreft: knelpunt Baarn en Hilversum Larenseweg. Resterende middelen worden gereserveerd voor kleine projecten in de Noordvleugel.

³ Ten laste van het programma is een beschikking afgegeven voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid en Ypenburg Haaglanden en Helmond Brandevoort. Uit een analyse van ProRail is gebleken dat tot 2010 daarnaast in ieder geval de door de regio's beoogde nieuwe stations Groningen Europapark, Sassenheim en Schiedam Kethel in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit het programma mits voldaan wordt aan de door het Rijk gestelde voorwaarden. Omstreeks 2010 zal een nadere prioritering plaatsvinden voor de periode na 2010.

⁴ Opgenomen is het programma tot en met 2010 alsmede de middelen vanuit NaNOV voor verdiepte ligging spoor bij Almelo. Eveneens is opgenomen de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda-Rotterdam (Moordrecht) die is gefinancierd uit het FES.

⁵ Dit project bestaat uit 3 delen; Rotterdam Zuid – Dordrecht deel NS-R; Trajectdeel Barendrecht; en Wisselcomplex Kijfhoek.

⁶ Inclusief de halten Vathorst, def. Halte Leidsche Rijn west en Leidsche Rijn Centrum. Door de regio is voorfinanciering aangeboden.

⁷ Voorheen HSL-Oost (Utrecht-Arnhem-Duitse grens).

⁸ Deze programma's zijn overgeheveld naar artikel 13.02 (beheer en onderhoud).

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Aslasten cluster II	45	44	32	9	3	1					2009	2009
PAGE risico reductie	19	19	5	4	7	3					divers	divers
Pilot Fluistertrein ¹	12	5	4	5	3						2007	2006
Projecten landsdeel West												
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	22	22	3	8	7	4					2007	2007
Verbindingssporen ECT	13	13	10	3							2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Sloelijn	66	66	5	24	24	7	6				2008	2008
BTW Afronding	12				8	3	1					
	1				1							
Totaal categorie 0	177		59	53	53	18	7	0	0	0		
Begroting (IF 13.03.02)				53	53	18	7	0	0			

¹ Project gefinancierd uit milieudrukgeden.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Het terugbetalen van de kapitaallasten met betrekking tot de voorfinanciering voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid.

Producten

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De publiekprivate 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. Vanaf augustus 2004 is de Infraprovider begonnen met het werk aan de bovenbouw. Voor de onderbouw geldt dat de HSL-Zuid onderdelen gefaseerd worden opgeleverd voor de start van de werkzaamheden van de Infraprovider. Op het zuidelijke deel was de eerste oplevering augustus 2004. De laatste oplevering in het noordelijke deel was december 2005.

Geïntegreerde contractvormen spoor IF 13.04												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
Projectomschrijving												
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04) BTW	3 070 572	3 024	0	46	131 24	117 22	117 22	118 22	119 22	2 422 460		
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 642		0	46	155	139	139	140	141	2 882		
Begroting (IF 13.04)				46	155	139	139	140	141			

13.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd van door ProRail BV uit te voeren:

- planstudies en de voor de planstudieprojecten gereserveerde middelen;
- activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies.

Producten

Planstudie spoor personen

Onderstaande projecten zijn overgegaan van planstudie- naar realisatiefase:

- Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft.

NSP Zuidas: Amsterdam Zuid/WTC/4 sporig + keerspoor

Uit de Robuustheidstoets van ProRail is gebleken dat bij de toegezegde aanlanding van HSA treinen (max. 4 shuttles) een volledige 4-sporige oostflank nodig is. De kosten hiervan bedragen € 17,8 mln. Het projectbudget is met dit bedrag opgehoogd.

Daarnaast is € 6,3 mln toegevoegd als bijdrage voor de overdracht van risico's aan de Zuidas-DOK-onderneming.

OV SAAL

Om de knelpunten die zich op korte, middellange en lange termijn aandienen in de Noordvleugel het hoofd te kunnen bieden en ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden te realiseren wordt een planstudie openbaar vervoer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (afgekort planstudie OV SAAL) opgestart. In een eerste fase, die loopt tot begin 2007, worden kansrijke alternatieven geïdentificeerd; deze worden in een tweede fase verder uitgewerkt, waarvoor indien nodig een tracé/m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

Planstudie spoor goederen

Aslasten cluster III

Op basis van herprioritering binnen het spoorgoederenprogramma is de start van de uitvoering van cluster III verschoven naar 2007. Door de

eerdere uitvoering van het derde cluster zijn de kosten nauwkeuriger te ramen, waardoor het budget kan worden bijgesteld van € 46 mln naar € 30 mln.

Roosendaal–Antwerpen (VERA)

De voor VERA gereserveerde financiële middelen zijn in het kader van de besluitvorming over de verdieping van de Westerschelde verder naar achteren geschoven (2014–2020). De realisatie van VERA is onzeker. Werkzaamheden aan het OntwerpTracéBesluit liggen al enige tijd stil. Realisatie op basis van de huidige informatie (Trajectnota) wordt, naar mate de tijd vordert, steeds moeilijker.

IJzeren Rijn

Spoorgoederenverbinding Antwerpen–Ruhrgebied (IJzeren Rijn). Op 24 mei 2005 heeft het Permanente Hof van Arbitrage uitspraak gedaan in het geschil tussen België en Nederland inzake de kostenverdeling van de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn. Sindsdien is het overleg tussen beide landen hervat, op basis van en ter uitwerking van de arbitrage-uitspraak.

Verkenning optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua

De 4 landen Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk een projectplan opgesteld om de corridor Rotterdam–Genua in 2012 zo interoperabel mogelijk en daarmee zo aantrekkelijk mogelijk voor de Europese spoorvervoerders te hebben. Voor een optimaal gebruik van de corridor is het wenselijk dat de Rotterdamse haven anno 2012 toegankelijk wordt voor verschillende soorten elektrische locomotieven met slechts 1 beveiligingssysteem aan boord en op het Nederlandse deel van de corridorinfrastructuur de nationale systemen dienen te worden vervangen door of gecombineerd met de Europese systemen. Een internationale projectgroep van deskundigen van de 4 inframanagers gaat in de zomer van 2006 uitvoering geven aan het projectplan.

Eind 2006 wordt het nationale ERTMS implementatieplan van ProRail verwacht. Dit implementatieplan bevat de aanlegstrategie van ERTMS op het Nederlandse spoorwegnetwerk. Besluitvorming over ERTMS op deze corridor is mede afhankelijk van de prioriteiten die in het nationale ERTMS implementatieplan gesteld zullen worden.

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer: planstudie

Spoorwegen Personenvervoer Planstudie IF 13.05.01												
Bedragen in € mln	Raming		Budget taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	Uitvoering Periode	
	min.	max.										
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Traject Oost (diverse maatregelen)			464									divers
Projecten Landsdeel West												
Amsterdam Zuidas: deel station (t.b.v. NSP)			91									2008–2013
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keerspooren ¹			315									2008–2014
OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad*			pm									pm
Totaal categorie 1²			870									

* Nieuw in planstudie

¹ Inclusief € 100 mln FES-bijdrage.

² Bedragen zijn exclusief (eventuele) BTW

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer: planstudie

Spoorwegen goederenvervoer Planstudie IF 13.05.02												
Bedragen in € mln	Raming		Budget taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	Uitvoering Periode	
	min.	max.										
CATEGORIE 1												
Tracé-/projectbesluit na 2005												
Projecten (inter)nationaal												
Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (GoeNoord)			62									2009–2013
Aslastencluster III			30	pr	uo							2007–2012
Roosendaal/Antwerpen (VERA)			187									2014–2020
Optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua			pm									2008–2012
Projecten landsdeel Oost												
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)			119						uo			2010–2015
Projecten landsdeel Zuid												
Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)			pm	tb		pr						pm
Totaal categorie 1¹			398									

¹ De bedragen zijn exclusief (eventuele) BTW.

Legenda

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

Projectoverzicht bij 13.05.03 A. Lopende verkenningen

Spoorwegen Verkenningen IF 13.05.03				
Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Landsdeel (inter)nationaal				
Overdracht spooraansluitingen	Toegankelijkheid spoornet	Spoor goederen	Motie (TK 27 482, nr. 55)	2006

Projectoverzicht bij 13.05.03 B. (mogelijk) te starten verkenningen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Toelichting
Landsdeel West Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte (vervolgfase)	Capaciteitstekort	Spoorgoederen	De groei van het containervervoer via rails vanaf het Rotterdamse havengebied kan leiden tot capaciteitsknelpunten op de beide Railservice centra. Onderzocht zal worden of, en zo ja wanneer, er op korte dan wel middellange termijn capaciteitsknelpunten zullen ontstaan en welke maatregelen genomen kunnen worden om deze knelpunten op te heffen.
Spooraansluiting Tweede Maasvlakte	Ontsluiting Europese spoorwegennet	Spoorgoederen	Bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte is het van belang dat de aldaar te ontwikkelen industriële activiteiten en overslagactiviteiten op het Europese spoorwegennet worden aangesloten. Onderzocht zal worden op welke wijze een dergelijke aansluiting het beste kan worden gerealiseerd.

14 Regionaal, lokale infra

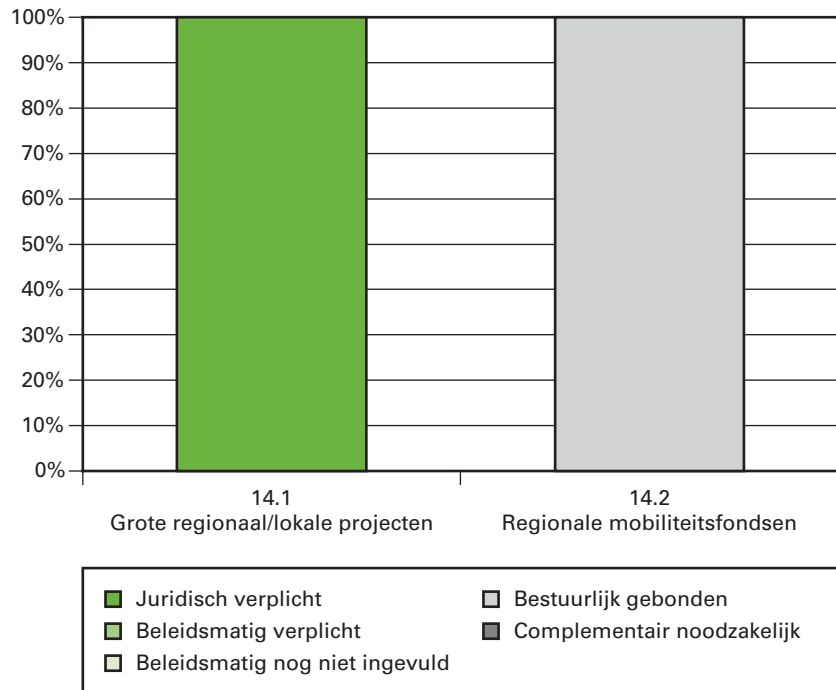
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale en lokale infrastructuur verantwoord.

De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2007 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij de beleidsartikelen 32 Bereiken van optimale veiligheid in af als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		300 191	320 058	316 460	253 654	296 949	171 014
Uitgaven	453 848	301 848	328 365	253 154	234 054	296 917	171 014
<i>14.1 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>360 967</i>	<i>233 893</i>	<i>300 129</i>	<i>253 154</i>	<i>234 054</i>	<i>296 917</i>	<i>171 014</i>
14.1.1 Verkenningen							
14.1.2 Planst. Progr. Reg/lok	569	5 441	3 476	5 787	5 594	12 094	47 192
14.1.3 Realistieprogr reg/lok	360 398	228 452	296 653	247 367	228 460	284 823	123 822
<i>14.2 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>92 881</i>	<i>67 955</i>	<i>28 236</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
14.2.1 Rijksbijdrage	11 200	67 955	28 236				
14.2.2 Terugsluisopbrengsten	81 681						
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven:		173	173	173	173	173	3
– Agentschapsbijdrage		729	747	807	819	824	815
waarvan: 14.1.3 Real.progr.		255	204	251	196	166	91
Restant		300 946	327 445	252 174	233 062	295 920	170 196
Ontvangsten							
14.9 Ontv. Reg./lokale infra							



14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

In dit onderdeel worden alleen de aanlegprojecten behandeld waarvoor een aparte projectsubsidie wordt verleend. Om in aanmerking te komen voor een apart projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosten effectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden van respectievelijk € 112,5 mln en € 225 mln.

Met de subsidieverlening voor de projecten die boven deze grenswaarde uitkomen 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;
- de verbetering van het openbaar vervoer op netwerkniveau (bijvoorbeeld projecten die leiden tot snelheidsverhoging van de voertuigen, lagere exploitatiekosten en/of hogere vervoerwaarde (meer reizigers));
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Producten

Verkenningen

Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningsprogramma opgenomen in het MIT. In de begroting zijn dan ook geen middelen voor dit product opgenomen. De verkenningen worden onder verantwoordelijkheid van de regionale overheid uitgevoerd en pas na toetsing al dan niet opgenomen in het planstudieprogramma.

Planstudieprogramma regionaal lokaal

Van een project dat in de planstudietabel is opgenomen worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de rijksbijdrage aangemerkt (onder aftrek van de eigen bijdrage van € 112,5 mln resp. € 225 mln).

Wijzigingen projecten in planstudieprogramma:

- Rijn Gouwe Lijn Oost is overgeheveld van het planstudieprogramma naar het realisatieprogramma;
- Tilburg Noord West Tangent is overgeheveld van het planstudieprogramma naar het realisatieprogramma;
- Het Mediapark Hilversum (€ 25 mln) is overgeboekt naar HXII artikel 39 BDU;
- Het budget voor aanlanding Randstadrail is overgeheveld van planstudieprogramma naar realisatieprogramma.

Realisatieprogramma regionaal lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten die door derden worden aangelegd.

Wijzigingen in het realisatieprogramma:

- N201: In het Bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt over de aanpassing van prijspeil 2001 naar 2004. De prijspeilaanpassing van € 10 mln wordt gedekt uit het planstudieprogramma (projecten in voorbereiding);
- Omstreeks juni 2006 is Randstadrail overgedragen aan het stadsgevest Haaglanden (SGH) en de stadsregio Rotterdam (SRR). Voor de aanlanding op Den Haag CS is een aanvullend bedrag gereserveerd van € 38 mln.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Regionale/lokale infrastructuur Planstudie IF 14.01.02											
Bedragen in € mln	Raming kosten			Budget						Planning	Uitvoering
	min.	max.	taak-stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011		
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé/-projectbesluit t/m 2007											
Projecten landsdeel Oost											
Nijmegen 2e stadsbrug	280	310	50-70		pb	pr	uo				2009-2011
Projecten landsdeel Zuid											
Eindhoven BOSE ¹	95	410	51		pb	pr		uo			2010-2012
Maaskruisend verkeer, Maas-tricht	36	272			pb		pr	uo			2010-2012
Totaal categorie 1											
CATEGORIE 2											
Projecten (inter)nationaal											
Projecten in voorbereiding			variabel			nnb					2010 ev.

¹ Het projectbesluit voor Eindhoven BOSE is uitgesteld vanwege het nieuwe gemeentebestuur/regioraad SRE dat een nieuwe interne afweging wil maken.

Legenda

- tb tracébesluit
pr procedures rond
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	orig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	orig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel West												
Beneluxmetro ^{1,3}	660	660	617	43								
N201	176	166	0	15	43	40	41	21	16		2010	2010
Noord Zuidlijn Noord-WTC ²	1 138	1 132	293	99	183	173	161	188	41		2 012	2011
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten)	848	846	648	63	65	30	22	19			2006/2008	2008
Rijn Gouwelijn Oost*	142	140	0	0	0	0	0	30	40	71	2010	2010
Zuid tangent, kernfase 2	93	93	93								2002	2002
Projecten landsdeel Zuid												
Duurzaam Veilig West-Zeeuws Vlaanderen	6	6	3	3								
Tilburg Noordwesttangent*	5	3	0	0	0	0	0	5			2008	2008
Overig												
Afrekening Decentralisatie GDU	46		46									
Reservering Randstadrail	38							19	19			
Experimenteerprojecten	83	76	2	4	5	4	4	2	6	55		
Totaal categorie 0	3 235		1 702	228	296	247	228	285	123	126		
Begroting (IF 14.01.03)				228	296	247	228	285	123			

* Nieuw in realisatie.

¹ Deels investeringsimpuls 1994.

² Deels investeringsimpuls 1998.

³ Exclusief 4,3 mln bodemsanering.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

Over heel Nederland worden verschillende regionale mobiliteitsfondsen gebruikt. Deze fondsen zijn gevoed op basis van vier impulsen:

1. impuls uit het amendement Dijsselbloem;
2. impuls voor regionale bereikbaarheid uit het Kwartje van Kok;
3. impuls uit het amendement Van Hijum;
4. impuls uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
5. impuls uit het amendement van der Staaij.

Producten

Rijksbijdrage

In 2007 zal een deel van de middelen uit twee impulsen uitgekeerd worden door VenW. Het gaat om:

Impuls regionale bereikbaarheid

In het kader van de besteding van het Kwartje van Kok geeft VenW een gerichte impuls voor regionale bereikbaarheid van in totaal € 360 mln tot en met 2010. In 2003 is met een aantal regio's afgesproken dat een deel van deze impuls (€ 55 mln) zal worden ingezet voor netwerk-/pakketmaatregelen in de betreffende regio's. Het gaat om de Zuidvleugel

(Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam), de Regio Twente, het Knooppunt Arnhem–Nijmegen en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland.

Impuls uit amendement Van Hijum

Hiermee wordt € 140 mln beschikbaar gesteld voor de verbetering van het (onderliggende) wegennet. Besloten is een deel van deze middelen (€ 15 mln voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en € 15 mln voor Gelderland/Overijssel) in te zetten voor kansrijke netwerk/pakketmaatregelen. Financiering hiervan zal verlopen via de regionale mobiliteitsfondsen, onder de bestaande voorwaarden. De middelen komen beschikbaar in de periode 2006–2009.

De middelen in het kader van het amendement Dijsselbloem en het BOR (inclusief de terugsluis opbrengsten) zijn in 2005 volledig uitgekeerd door Verkeer en Waterstaat.

Impuls uit amendement van der Staaij

Met dit amendement (Kamerstukken 30 300 A, nr. 23) voor het jaar 2006 wordt beoogd te komen tot een landelijk gereguleerd Verenfonds, waarmee exploitatiekosten van veren kunnen worden afgedekt en noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven mogelijk worden gemaakt. Over de uitvoering van het amendement vindt overleg plaats met IPO, VNG en SKVV.

15 Hoofdvaarwegennet

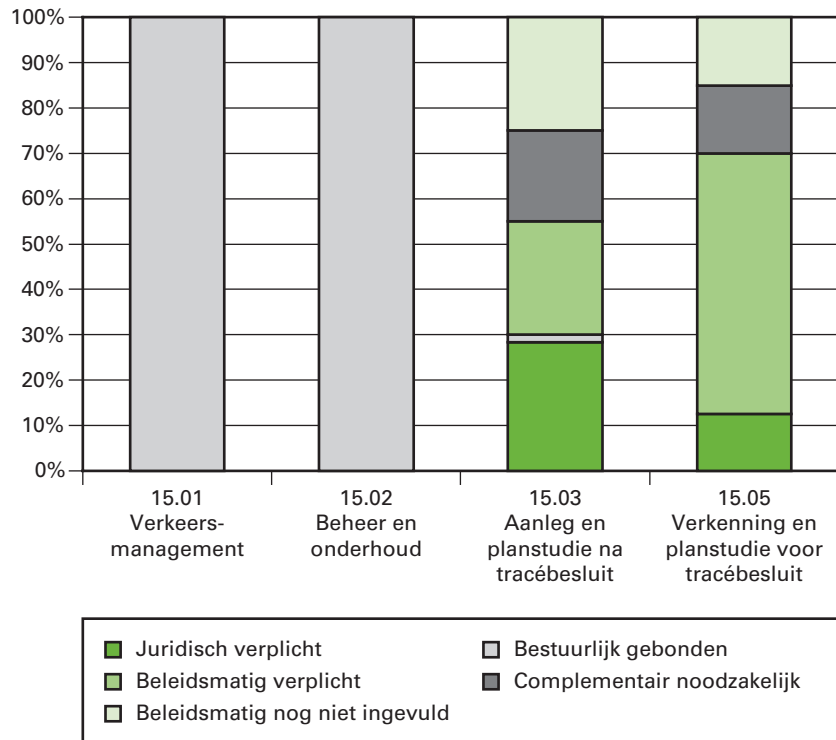
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaerwegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2007 van Verkeer en Waterstaat (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit. Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- artikel 33: het verkleinen van veiligheidsrisico's;
- artikel 34: betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden realiseren;
- artikel 35: mainports en logistiek/het versterken van de Nederlandse Mainports en het realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening;
- artikel 36: een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		601 559	475 974	541 957	586 759	618 794	723 141
Uitgaven	590 786	567 966	516 586	524 861	581 120	639 437	711 146
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>95 365</i>	<i>71 960</i>	<i>72 906</i>	<i>75 138</i>	<i>81 678</i>	<i>82 395</i>	<i>72 836</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	95 365	71 960	72 906	75 138	81 678	82 395	72 836
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>417 890</i>	<i>334 634</i>	<i>327 626</i>	<i>337 467</i>	<i>381 762</i>	<i>374 421</i>	<i>372 643</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	303 382	187 259	197 693	206 057	236 738	239 822	341 621
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	62 687	34 248	25 748	25 748	25 748	25 748	25 748
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	51 821	113 127	104 185	105 662	119 276	108 851	5 274
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>71 721</i>	<i>123 545</i>	<i>88 518</i>	<i>78 070</i>	<i>85 584</i>	<i>79 685</i>	<i>90 051</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	59 325	115 030	66 513	45 029	36 607	32 857	34 629
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit	12 396	8 515	22 005	33 041	48 977	46 828	55 422
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>5 810</i>	<i>37 827</i>	<i>27 536</i>	<i>34 186</i>	<i>32 096</i>	<i>102 936</i>	<i>175 616</i>
15.05.01 Verkenningen	362	6 355	6 179	7 518	7 903	7 907	8 425
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	5 448	31 472	21 357	26 668	24 193	95 029	167 191
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		0	0	0	0	0	0
– Agentschapsbijdrage		340 674	325 926	336 718	386 796	416 662	469 096
waarvan 15.03 Aanleg en planst.na tb.		20 068	12 136	12 183	13 590	9 492	11 380
– Restant		227 292	190 660	188 143	194 324	222 775	242 050
15.09 Ontvangsten		20 748	12 523	11 623	11 923	13 323	0



15.01 Basispakket verkeersmanagement

Motivering

Activiteiten rond verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Producten

Basispakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

- verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering;
- monitoring en informatieverstrekking;
- vergunningverlening en handhaving;
- crisisbeheersing en preventie.

Meetbare gegevens

Basispakket verkeersmanagement

Ten aanzien van verkeersmanagement is er het volgende areaal:

Areaaleenheid		
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	1 372,5
	Bediende objecten in aantallen	108

Voor het jaar 2007 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2007
Verkeersmanagement	De bedieningstijden van de sluisen en beweegbare bruggen voldoen aan de streefwaarden bedieningstijden beroepsvaart en de richtlijnen bedieningstijden voor de recreatievaart (BPRW 2005–2008).	% waaraan voldaan wordt aan afgesproken bedieningstijden	100%

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km Bediende objecten	1 372,5 108	8,00 573,39	10 980 61 926

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennetwerk in een dusdanige staat te houden dat noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie: het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

Producten

Basispakket Beheer en onderhoud

Een absolute voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennetwerk is de betrouwbaarheid van de infrastructuur van de vaarwegen (baggeren), kunstwerken en verkeersvoorzieningen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur *preventief* beheerd en onderhouden wordt. Daarnaast vindt *correctief* onderhoud plaats, waarbij de beheerder geconfronteerd kan worden met onverwacht functieverlies en de gebruiker ongewild minder service kan worden geboden (stremmingen, beperkingen).

Zowel preventief als correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Servicepakket Beheer en onderhoud

Overdracht Brox-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brox-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 28 600 XII, nr. 17). Bij elke overeenstemming over de overdracht wordt apart bezien of de overdrachtsovereenkomst kan worden gesloten. In 2005 is reeds een aantal overdrachten aan provincies gerealiseerd.

Fries-Groningse kanalen

De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. De bijdrage betreft de vaarweg Lemmer-Delfzijl alsmede het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. De Rijksbijdrage is in de negentiger jaren vastgesteld op basis van een preventief onderhoudsniveau (geen achterstalligheid). Naar aanleiding van het rapport Commissie-Brinkman «Anders gestuurd, beter bestuurd» is er een advies om het Harinxmakanaal en het Winschoterdiep te financieren via het provinciefonds. Voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl als onderdeel van het Hoofd-

vaarwegennet wordt in 2006 een studie gedaan naar de meest gunstige beheervorm waarbij het gedachtengoed van de commissie Brinkman (vereenvoudiging) gekoppeld wordt aan de beheerswensen van de noordelijke provincies.

Groot variabel onderhoud

Plan van Aanpak Beheer en onderhoud

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Ongewild heeft dit geleid tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud, waarbij geprioriteerd is naar vaarwegklasse. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot een impuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Om verkeersoverlast zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, zullen de werkzaamheden goed afgestemd worden, zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma alsmede met werkzaamheden vanuit hoofdwatersystemen. Als Bijstuk bij deze begroting is opgenomen de zogeheten Mid Term Review Beheer en Onderhoud.

Aan het plan van aanpak zijn de beheer en onderhoudactiviteiten in het kader van de Motie Gerkens toegevoegd. De volgende onderhoudsprojecten worden versneld gerealiseerd:

- Renovatie van de Grote Kolksluis bij Zwartsluis;
- Renovatie van het betonwerk van de Beatrixsluis;
- Baggeren van de Lek tussen Vianen en Ameide;
- Baggeren van de Nieuwe Merwede.

In 2007 wordt gewerkt aan het opstellen van een programma van groot variabel onderhoudactiviteiten voortvloeiend uit de Nota Mobiliteit. Dit programma loopt vanaf 2011 en volgt het plan van aanpak dat tot en met 2010 loopt. De uitwerking van het programma kan in de ontwerpbegroting 2008 leiden tot reallocatie van de onderhoudsmiddelen.

Meetbare gegevens bij Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

Areaaleenheid		
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	4 378

Basispakket beheer en onderhoud hoofdvaarwegennet

Voor het jaar 2007 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2007
Beheer en Onderhoud	De toegangsheuvels zeehavens voldoen aan de normen voor het vaarwegprofiel	% van het aantal dagen.	95
	De vaarwegmarkeringen op de Noordzee, havenaanloopgebieden, Westerschelde en de Waddenzee voldoen aan de IALA-normen en op de binnenwateren aan de SIGNI-normen t.a.v. functionaliteit en beschikbaarheid.	%	100
	De vaarwegmarkering op hoofdvaarwegen en overige vaarwegen dat voldoet aan normen, is even veel of meer dan dat in 2005.	%	85

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief (x € 1 000)	Totaalbudget 2007 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud	Vaarweg	4 378	45,2	197 693

Groot variabel onderhoud

Het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud heeft ook betrekking op de Hoofdvaarwegen. In het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud zijn voor de Hoofdvaarwegen de volgende projecten genoemd.

Projecten	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Rijnkanaal/Lek baggeren en rooveren sluisen en oevers	2005–2008
Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer	2004–2009
Baggeren IJssel	2008–2010
Vervanging vaartuigen	2006–2010
Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2010
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010
Noordzeekanaal baggeren	2004–2009
Rotterdam–België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluisen en baggeren	2005–2010
Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009
Wrakkenberging	2009–2010
Natte bruggen	2004–2010

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Motivering

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de aanleg- en planstudie activiteiten bij het hoofdvaarwegen netwerk nadat het tracébesluit genomen is.

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

Op dit hoofdproduct worden de uitgaven verantwoord die samenhangen met de realisatie van aanleg hoofdvaarweg projecten.

Naar verwachting zijn de volgende projecten in 2007 gereed:

- de verbreding van de toegang naar de Beatrixsluis in het Lekkanaal;
- de brugverhogingen voor vierlaags containervaart op de Maas te Roosteren en Echt;
- In het kader van het amendement Gerkens worden op diverse locaties in Nederland lig- en auto afzetplaatsen gerealiseerd;
- Daarnaast wordt in het kader van het amendement Gerkens de verdieping van de Waal naar 2,80 m bij Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR) versneld gerealiseerd.

Ten opzichte van de begroting 2006 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIT-projectenboek.

Planstudieprogramma na tracébesluit

Er zijn drie projecten die in de planstudiefase zitten en waarvoor een tracébesluit is genomen. De budgetten die hier zijn opgenomen zijn benodigd voor de planstudies plus de uitvoering van de projecten. Het betreft de volgende projecten:

- Maasroute, modernisering fase 2;
- Sluis Ternaaien;
- Wilhelminakanaal.

Projectoverzicht bij 15.03.01 Vaarwegen; realisatie

Vaarwegen Realisatie IF 15.03.01												
Budget in € mln	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	202	201	84	10	17	19	22	19	23	8	2012	2012
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam–Lemmer	16	16	11	2				3			2010	2010
Walradarsystemen	68	68	6	9	4	7	6	3	12	21	n.v.t.	n.v.t.
Projecten landsdeel Oost												
Twentekanalen verruiming (fase 1)	62	62	21	20	8	3	2	8			2010	2008
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	16	16	3	3	3	4	3				2009	2006
Projecten landsdeel West												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	8	3	8						2008	2007
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	234	232	213	15	6						2007	2005
Walradar Noordzeekanaal	13	13		4	5	4					2008	2008
Projecten landsdeel Zuid												
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	20	20	8	9	3						2007	2007
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	72	72	69	3							2004	2004
Tweede Sluis Lith	57	57	55	2							2002	2002
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	177	177	165	4	3	5					2008	2006
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	59	28	22	4	2	3				2008	2008
Overig												
Kleine projecten	71	71	63	5	2	1					n.v.t.	n.v.t.
TBBV/SBV	34	34	26	4	4						n.v.t.	n.v.t.
Totaal categorie 0	1 120		760	115	67	45	36	33	35	29		
Begroting (IF 15.03.01)				115	67	45	36	33	35			

Hoofdvaarwegen Planstudie IF 15.03.02 (na tracébesluit) en IF 15.02.02 (voor Tracébesluit)											
Bedragen in € mln	Raming kosten		Budget								Uitvoering
	min.	max.		taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten landsdeel Zuid											
Bouw 4e sluisolk Ternaaien Maasroute, modernisering fase 2, verruiming tot klasse Vb Wilhelminakanaal Tilburg			8			uo					2012
			543								2005 e.v.
			62		uo						2007–2011
Totaal categorie 1 na tracé- besluit (IF 15.03.02)			613								
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2007											
Projecten landsdeel Oost											
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			27–42	pb		pr	uo				2009–2012
Waal, toekomstvisie			169	uo							2006–2012
Projecten landsdeel West											
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis			81–93	tb						uo	2011–2014
Projecten landsdeel Zuid											
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas–Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel			313	tb	pr	uo					2008 e.v.
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6			30	tn/pb	uo						2007–2010
Tracé-/projectbesluit na 2006											
Projecten landsdeel Oost											
Bovenloop IJssel			42							uo	2011–2013
Twentekanaal, verruiming (fase 2)			33							uo	2011–2013
Projecten landsdeel West											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg ¹			14							uo	2011–2013
De Zaan ¹			pm								2012–2014
Vaarroute Ketelmeer, fase 2			12							pb	2011–2013
Projecten landsdeel Zuid											
Burgemeester Delenkanaal Oss ¹			pm		pb	uo					na 2008
Totaal categorie 1 voor tracébesluit (IF 15.05.02)			721–747								
Totaal categorie 1			1 334–1 361								

¹ Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie.

Legenda

tn	trajectnota of projectnota
tb/pb	tracébesluit/projectbesluit
pr	procedures rond
uo	uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de verkenning- en planstudie activiteiten bij het hoofdvaarwegen netwerk voordat het tracébesluit genomen is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen projecten waarvan de uitvoering start voor 2011 en projecten waarvan de uitvoering start na 2011.

Producten

Verkenningen vóór tracé-/projectbesluit

In 2007 worden de volgende Verkenningen uitgevoerd:

- De verkenning naar de 2e sluisolk Eefde, om te bezien of uitbreiding van de kolkcapaciteit nodig is, wordt naar verwachting in het najaar van 2006 afgerond, waarna een planstudiebesluit kan worden genomen;
- Eind 2006 zullen naar verwachting ook de verkenningen naar ligplaats behoeftes op de corridors Amsterdam–Lemmer Delfzijl en de IJssel worden opgeleverd. In 2007 zullen hiervoor waarschijnlijk planstudies starten;
- In 2007 wordt een verkenning gestart naar de hoogte van de bruggen op het traject van de Maas tussen Born en de Belgische grens;
- In 2006 worden ook verkenningen uitgevoerd naar de ligplaatscapaciteit op een aantal corridors in Nederland.

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

Over de voortgang van het planstudieprogramma voor tracébesluit is het volgende te melden:

- in 2006 is ook de planstudie vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 gestart;
- in 2007 wordt een standpunt of tracé-/projectbesluit verwacht voor de planstudies betreffende de Waal, de Zuid-Willemsvaart, de vaarweg Meppel–Ramspol (Zwartsluis), het Burgemeester Delenkanaal, de Bovenloop–IJssel, de Zaan en de 3e kolk Beatrixsluis;

de verkenning Bereikbaarheid Zuid-Oost-Brabant heeft geresulteerd in versneld onderzoek naar de no-regret maatregelen ten behoeve van de vervanging sluizen 4, 5 en 6 naar klasse IV, aanpassing Erpsebrug en bijbehorende passageplaatsen en zwaaikommen. De start van de uitvoering is voorzien in 2007, met oplevering in 2010. De startdatum is mede afhankelijk van het tijdig ter beschikking hebben van bijdragen van derden.

Projectoverzicht bij 15.05 Vaarwegen; planstudies vóór tracébesluit

Het projectoverzicht van de planstudies vóór tracebesluit is opgenomen onder onder 15.03.

Hoofdvaarwegen Verkenningen IF 15.05.01			
A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel (inter)nationaal			
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaal- zone Gent–Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstem- ming Vlaanderen en Nederland	2008
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2006
Landsdeel Oost			
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2006
Verkenning Sluis Eefde	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2006
Landsdeel West			
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2006
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2006
Verkenning Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep – Dordtse Kil	Veiligheid	Risico-atlas vaarwegen	2006
Landsdeel Zuid			
Verkenning Capaciteitsknelpunten bruggen Born-België	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2007
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Schelde- verbinding	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2006

Hieronder worden verkenning gepresenteerd die mogelijk tot realisatie van een infrastructureel project zullen leiden in de periode 2015–2020. Voor de periode 2015–2020 is een overzicht met potentiële knelpunten beschikbaar (mede op basis van de Nota Mobiliteit), die mogelijk op termijn tot een infrastructurele oplossing komen. Voor deze potentiële knelpunten wordt het reguliere MIT-proces (verkenning, planstudie, realisatie) doorlopen. Per knelpunt zal eerst – via een nieuwe MIT-verkenning, een bestaande planstudie waarvan de scope wordt gewijzigd of een netwerkanalyse – de nut en noodzaak van een infrastructurele oplossing worden bekeken. Vervolgens worden voor die periode prioriteiten bepaald en zal een concrete programmering worden gemaakt, die past binnen de financiële randvoorwaarden. Daar waar ten opzichte van deze algemene toelichting aanvullende dan wel andere afspraken aan de orde zijn, wordt dit toegelicht.

B. Mogelijk te starten verkenningen		
Locatie	Probleem	Toelichting
(Inter)nationaal		
Innovatieproject verkeersmanagement vaarwegen (RIS/Centrale bediening)	Bereikbaarheid en veiligheid	
Landsdeel Noord		
Sluis Lemmer (kolk en ligplaatsen) Vaarweg Lemmer–Delfzijl (fase 2)	Capaciteit en veiligheid Capaciteit	Deze verkenning is een vervolg op de planstudie Lemmer–Delfzijl, fase 1.
Landsdeel Oost		
Bruggen en vaarwegprofiel Twentekanal Ligplaatsen Nederrijn (Driel) Verkenning IJssel (fase 2)	Capaciteit en veiligheid Capaciteit Capaciteit	
Landsdeel West		
Verkenning Zeepoort IJmond	Capaciteit	Het project Zeepoort IJmond bevond zich tot 2005 in de MIT-planstudiefase (categorie 2), waarbij verschillende oplossingsvarianten zijn onderzocht. Uiteindelijk is een nieuwe oplossingvariant («Grote groene Kolk») ontwikkeld. In bestuurlijk overleg is afgesproken om uiterlijk in 2008 te bezien of de groei aan de verwachtingen voldoet en welke maatregelen dan nodig zijn. De huidige MER procedure wordt daarmee (voorlopig) afgesloten.
Landsdeel Zuid		
Kreekraksluizen	Capaciteit	Eventuele investeringen en uitvoeringstermijn zijn mede afhankelijk van afspraken met Vlaanderen, op basis van het Schelde-Rijn Verdrag.
Ligplaatsen Engelen Sluis St Andries Verkenning Zuid-Willemsvaart (beperkt) klasse IV	Capaciteit en veiligheid Capaciteit Capaciteit	Het gaat hierbij om een eventuele verdere verruiming van de vaarweg naar (beperkt) klasse IV.
Volkeraksluizen	Capaciteit	

16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

In deze begroting is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder het artikel Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer vallen:

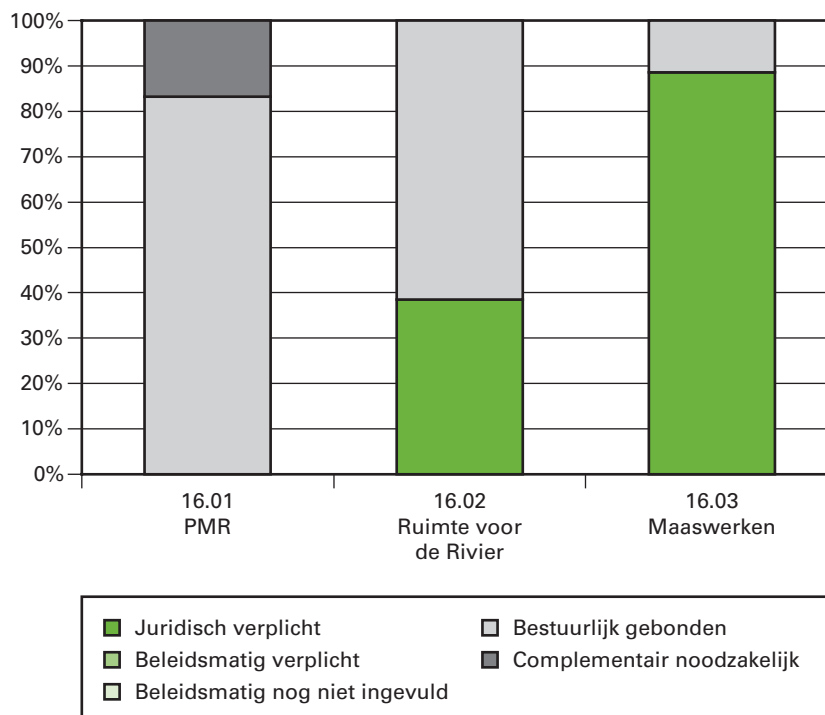
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);
- Ruimte voor de Rivier;
- Maaswerken.

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)						
16. Megaproj. niet-Verk. en Verv.	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	123 085	136 484	160 525	262 485	291 707	362 637
Uitgaven	128 935	137 973	167 078	269 038	288 873	362 637
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>24 978</i>	<i>19 290</i>	<i>17 711</i>	<i>18 025</i>	<i>14 420</i>	<i>11 880</i>
16.01.01 Planstudie PMR	2 725	2 133	614	565	181	0 ¹
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	22 253	17 157	17 097	17 460	14 239	11 880
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>37 751</i>	<i>69 573</i>	<i>114 977</i>	<i>213 319</i>	<i>258 234</i>	<i>317 862</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>66 206</i>	<i>49 110</i>	<i>34 390</i>	<i>37 694</i>	<i>16 219</i>	<i>32 895</i>
Van totale uitgaven:						
– Bijdrage aan baten-lastendienst	19 910	22 073	33 123	50 526	44 355	48 208
– Restant	128 935	137 973	167 078	269 038	288 873	745 451
16.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	20 000

¹ Vanaf 2011 zijn er voor een drie tal projecten/programma's binnen het FES gelden gereserveerd op artikel 15 Projecten in voorbereiding. Dit zijn: PMR, de Noordvleugel incl Zuidas en envelop Nota Mobiliteit. Ondanks dat er overeenstemming is over de totale reservering in het FES voor deze programma's, kunnen deze gelden op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, dus de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.



PMR (16.01)

De deelprojecten zijn allen bestuurlijk verplicht. Bij de parlementaire instemming met PKB, Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten worden deze bestuurlijke verplichtingen omgezet in juridische verplichtingen. De uitgaven voor de Uitvoeringsorganisatie zijn complementair noodzakelijk.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft een tweeledige doelstelling:

- het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In vier deelprojecten wordt deze dubbele doelstelling verwezenlijkt. Naast het deelproject Natuurcompensatie zijn dat «Bestaand Rotterdams Gebied» (uitgevoerd door gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd door Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR)). VenW beschouwt PMR als een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij andere partijen zijn neergelegd. Uitzondering vormt de natuurcompensatie waarvan RWS is belast met de uitvoering. LNV en VROM zijn het aan te spreken vakdepartement voor respectievelijk 750ha en BRG. VenW is het vakdepartement voor de landaanwinning.

VenW is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de Minister van VenW verantwoordelijkheid voor de overall-projectbeheersing. Daarnaast heeft de Minister van VenW de projectbeheersing zodanig ingericht dat zij adequaat sturing kan geven aan en rapporteren over de processen die

leiden tot het herstellen van de PKB en de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt.

Producten

In januari 2005 heeft de Raad van State de acht in de Planologische Kernbeslissing-Plus (PKB+) opgenomen concrete beleidsbeslissingen vernietigd. Na het herstel van de door de Raad van State gesignaleerde gebreken in 2005 en 2006 wordt in de tweede helft van 2006 een nieuw PKB deel 3 (zonder plus) in behandeling gebracht. De Kamer zal dan tegelijkertijd met de behandeling van de PKB om een definitief oordeel worden gevraagd over het Bestuursakkoord en de uitwerkingsovereenkomsten. Een basisrapportage conform de Procedureregeling Grote Projecten zal ook bij dit pakket worden gevoegd. Gedurende 2007 worden de reguliere beroepsprocedures doorlopen ter zake van de bestemmingsplan- en vergunningsprocedures. De start van daadwerkelijke aanlegwerkzaamheden van de landaanwinning staat gepland in 2008.

De volgende producten worden onderscheiden:

1. Landaanwinning: Dit betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour.
2. BTW: Dit betreft de niet-compensabele BTW over de bijdrage van de Rijksoverheid aan de buitencontour en de Natuurcompensatie.
3. Onvoorzien: Deze post dient ter dekking van die projectposten, waarvoor bij de bepaling van het budget nog onvoldoende mogelijkheden waren om een 100%-raming op te stellen (bij voorbeeld in het geval dat de ramingen nog niet voldoende hard kunnen worden gemaakt). Daarnaast kan een beroep worden gedaan op de post Onvoorzien, indien er sprake is van een volledig nieuwe situatie (zgn. Onvoorzien onvoorzien). Deze post onvoorzien heeft alleen betrekking op alle risico's die bij Rijk liggen (met name natuurcompensatie).
4. Aan- en ontsluitende infrastructuur: Vanuit het project PMR wordt een bijdrage verschaft aan de aanpassing van de achterlandverbindingen (A15 en aansluiting op de Betuweroute).
5. Uitvoeringsorganisatie: Dit betreffen de kosten, die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing.
6. 750 ha Natuur- en recreatiegebied: Dit betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden.
7. Groene Verbinding: Dit betreffen de kosten voor verbinding tussen Midden-IJsselmonde en stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een VenW-bijdrage.
8. Bestaand Rotterdams Gebied: Dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.
9. Natuurcompensatie:
Dit betreft de instelling van het Zeereservaat, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en de zeereep Brouwersdam en het Monitorings- en Evaluatieprogramma.

Meetbare gegevens

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2006: Vaststelling PKB., deel 3 en definitieve instemming Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten door TK;
- 2007: start deelprojecten 750ha en BRG (t.a.v. BRG is een deel al in uitvoering met niet rijksmiddelen);
- 2007: Positief doorlopen notificatie staatssteun;
- 2007: Start procedures t.b.v. landaanwinning (incl. bestemming daarvan);
- 2008: zeereservaat is ingesteld en start uitvoering duincompensatie;

- Na bereiken van de mijlpalen 1, 3 t/m 5; eerste plons Landaanwinning;
- 2013/2014: Landaanwinning gereed; eerste overslag;
- 2021: deelprojecten 750 ha natuur- en recreatiegebied en BRG; afgerond;
- 2033: Tweede Maasvlakte volledig gerealiseerd en in werking.

Projectoverzicht bij 16.01.01 PMR; planstudie

Planstudie IF 16.01.01												
Bedragen in € mln	Raming		Budget kosten									Uitvoering
	min.	max.		taak- stellend	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	
Projectomschrijving												
CATEGORIE 1												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
				pr	uo							2006–2020
Landaanwinning			638									
BTW Buitencontour			121									
BTW Natuurcompensatie			9									
Aan- en ontsluitende infrastructuur			318									
Onvoorzien			101									
Totaal categorie 1			1187									

Legenda

- pr procedures rond
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR; realisatie

Realisatie IF 16.01.02													
Budget in € mln	Totaal											Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig	
Projectomschrijving													
CATEGORIE 0													
Project Mainportontwikkeling Rotterdam													
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	11	6	6	4	3	2	1	1	2	pm	pm	
750 ha	30	10		2	2	2	2	2	2	18	2020	pm	
Groene verbinding	28	21				7	7	7	7		2011	2011	
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	12	5		1	1	1	1	1	1	6	2020	pm	
Landaanwinning													
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	1	1							2007	2006	
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	88	30		13	11	3	5	3	1	52	pm	pm	
Totaal categorie 0	185		7	23	18	16	17	14	12	78			
Begroting (IF 16.01.02)				23	18	16	17	14	12				

¹ Als gevolg van uitspraak van Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ is een hersteltraject gestart. De kosten hiervan zijn opgenomen onder uitvoeringsorganisatie.

16.02 Ruimte voor de rivier

Motivering

In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld en samen met de milieueffectrapportage ter inzage gelegd. Na de inspraakronde (deel 2) heeft het kabinet op 22 december 2005 in deel 3 een definitief standpunt ingenomen (PKB, TK 2004–2006, 30 080, nrs. 1–6). De parlementaire behandeling is thans in volle gang. Daarna kan de uitvoering beginnen.

Met deze PKB wil het kabinet twee doelstellingen bereiken:

1. Het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen. Dit houdt in dat de veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) uiterlijk in 2015 in overeenstemming moet worden gebracht met de wettelijke vereiste norm.
2. Een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. Daarmee wordt het rivierengebied economisch, ecologisch en landschappelijk versterkt.

Producten

De PKB 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. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. De kosten van het basispakket zijn geraamd op € 2,2 miljard.

Een aantal projecten is als koploper aangewezen, wat betekent dat deze vooruitlopend op de vaststelling van de PKB Ruimte voor de Rivier al zijn gestart of kunnen starten met de planstudie. In 2007 zijn de koplopers:

- dijkverlegging Westenholte (Zwolle);
- uiterwaardvergraving Scheller en Oldeneler Buitenwaarden (Zwolle);
- ontpoldering Noordwaard (Werkendam);
- ontpoldering Overdiepsche Polder (Waalwijk);
- berging op het Volkerak-Zoommeer;
- uiterwaardvergraving Bedrijventerrein Avelingen (Gorinchem);
- uiterwaardvergraving Meinerswijk (Arnhem);
- dijkverlegging Lent (Nijmegen);
- uiterwaardvergraving Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard (Deventer);
- uiterwaardvergraving Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden (Deventer).

Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages.

Meetbare gegevens

Ruimte voor de Rivier

Het vereiste veiligheidsniveau in het rivierengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende afvoer van 16 000 m³/s bij Lobith.

Ruimte voor de Rivier Realisatie IF 16.02.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP in mln.										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Uitvoeringskosten	1 916	2 041	61	16	43	90	195	245	288	978	2015	2015
Planstudiekosten	59	58	13	11	14	14	5	2			2010	2007
Projectorganisatie en projectmanagement	157	20	36	11	13	11	13	11	10	52	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	100	100							20	80		
Totaal categorie 0	2 232		110	38	70	115	213	258	318	1 110		
Begroting (IF 16.02.02)				38	70	115	213	258	318			

16.03 Maaswerken

Motivering

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 tot stand gekomen. Voor de bestrijding van de wateroverlast langs de Maas is de Maaswerken opgestart met de twee projecten Zandmaas en Grensmaas. 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. Binnen de Maaswerken wordt uitvoering gegeven aan de Maasroute. De Maasroute draagt bij aan een verbeterde bevaarbaarheid tussen Ternaaien en het Maas-Waalkanaal.

Producten

Het project *Zandmaas* kent de volgende doelstellingen:

- 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.

Het project *Grensmaas* kent de volgende doelstellingen:

- 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 beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied in de periode tot 2018. 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.

De uitvoering van de Maaswerken (de Zandmaas en de Grensmaas) loopt ook in 2007 door. Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo, Gennep). In 2007 wordt daarnaast gestart met de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen. Voor de Grensmaas (oplevering 2017) ligt de nadruk op rivierkundige maatregelen. Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages.

Meetbare gegevens

Maaswerken

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	570 ha (plus 60 ha compensatie)	tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln ton

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Maaswerken Realisatie IF 16.03.01 en IF 16.03.02													
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP										Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten (inter)nationaal													
Zandmaas	518	516	150	59	48	33	28	12	29	158	2017	2017	
Grensmaas	136	131	53	7	1	1	10	4	4	56	2022	2022	
Totaal categorie 0	653		203	66	49	34	38	16	33	214			
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				66	49	34	38	16	33				

17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

In deze begroting is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder het artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

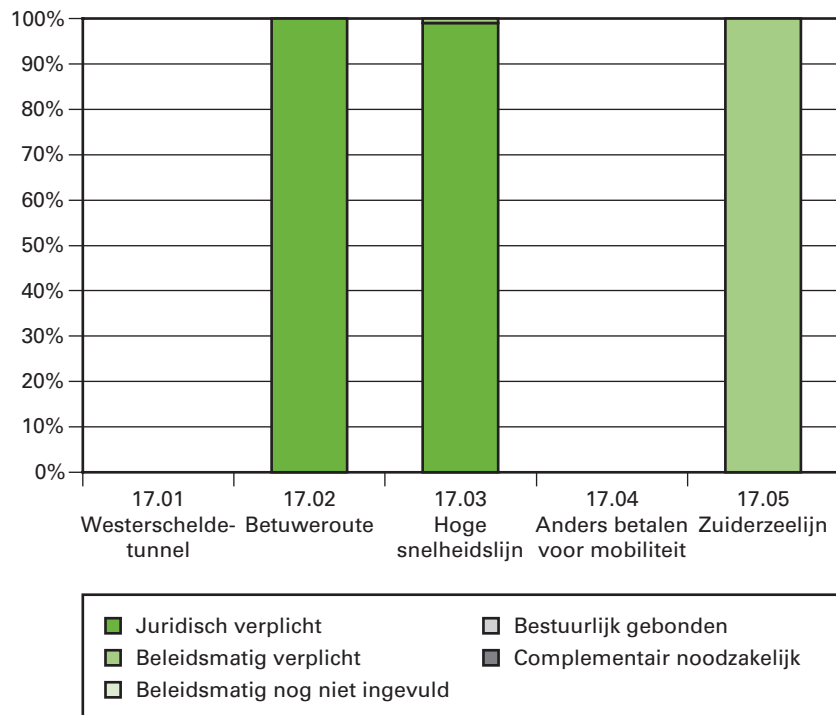
- Westerscheldetunnel;
- Betuweroute;
- Hogesnelheidslijn-zuid;
- Anders betalen voor mobiliteit;
- Zuiderzeelijn.

Het projectartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen op hoofdstuk XII:

- artikel 32: de veiligheid van personen op de weg en over het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het OV, permanent verbeteren;
- artikel 34: betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden realiseren;
- artikel 35: mainports en logistiek/het versterken van de Nederlandse Mainports en het realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		335 875	135 000	39 511	67 992	303 778	303 564
Uitgaven	869 116	720 030	338 620	42 732	67 992	303 778	309 214
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	238	7 549					
<i>17.02 Betuweroute</i>	342 499	376 841	184 731	5 354	2 316		
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	522 100	315 451	128 889	6 496	0	0	0
<i>17.03.01 Realisatie HSL-Zuid</i>	460 733	298 142	124 884	6 496			
<i>17.03.02 Realisatie HSL-Zuid spoorwegen</i>		4 268	6				
<i>17.03.03 Realisatie HSL-Zuid hoofdwegen</i>	61 367	13 041	3 999				
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>		7 913					
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	4 279	12 276	25 000	30 882	65 676	303 778	309 214
<i>Apparaatsuitgaven:</i>		210	0	0	0	0	0
<i>Baten-lastendiensten</i>		58 529	17 085	2	0	0	0
<i>Restant</i>		647 943	325 401	42 167	67 992	303 778	309 214
17.09 Ontvangsten	38 753	37 264	0	0	0	0	0



17.01 Westerscheldetunnel

Motivering

Op 14 maart 2003 is de Westerscheldetunnel voor het publiek opengesteld. Op 10 december 2004 is de eindevaluatie in het kader van de procedureregeling Grote Projecten aan de Kamer aangeboden. Er resteert nog een 15-tal claims in het kader van claimafhandeling en nadeelcompensatie. Deze zullen vermoedelijk in 2006 worden afgerond.

Producten

–

17.02 Betuweroute

Motivering

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 in de toenemende vraag naar goederenvervoer over spoor te voorzien.

Producten

De bouw van de Betuweroute vordert gestaag. De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk:

1. de havenspoorlijn en
2. het A15 deel.

Het gedeelte Havenspoorlijn, het bestaande stuk spoor tussen de Maasvlakte en de Waalhaven in het Rotterdamse Havengebied is dubbelsporig gemaakt en wordt geëlektrificeerd, emplacementen zijn

uitgebreid en knelpunten opgeheven. De havenspoorlijn is op 10 juli 2004 officieel in dienst genomen, zij het voorlopig nog met dieseltractie en beveiligingssysteem ATB-EG. Het geëlektrificeerd in dienst nemen met het beveiligingssysteem ETCS level 2 is gepland in september 2007.

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 onderbouw van de A15-lijn is nagenoeg gereed. Alle grote bovenbouwcontracten zijn inmiddels opgedragen aan de aannemers.

Het in dienst nemen van de A15, geëlektrificeerd en voorzien van ECTS level 2, is gepland per 1 januari 2007.

Financiering

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van € 176 mln.

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

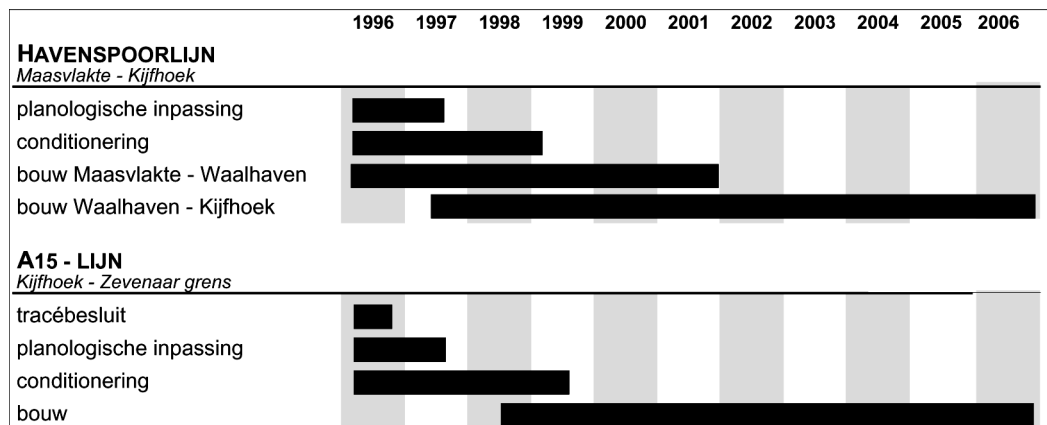
- reguliere SVV middelen;
- bijdrage uit het FES;
- bijdrage private financiering voorgefinancierd uit FES;
- bijdrage van de Europese Unie;
- bijdrage Gelderland;
- bijdrage VROM voor geluidsmaatregelen Calandbrug;
- bijdrage ProRail.

Tot en met 2005 is door de Europese Unie € 139 mln. betaald. De bijdrage van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door VenW 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 procedureregeling grote projecten.

Meetbare gegevens bij 17.02 Betuweroute

De verwachte indienststeldingsdatum van de gehele Betuwelijn is 1 januari 2007.



Betuweroute Realisatie IF 17.02.01												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	periode
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2006	2006
Reguliere SVV-middelen	719	708	262	300	150	5	2					
FES-middelen	2 814	2 814	2 814									
Privaat	843	828	832	7	4							
Financiering Prorail	97	97	33	33	31							
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	167	167	130	37								
Totaal categorie 0	4 662		4 093	377	185	5	2					
Begroting (IF 17.02.01)				377	185	5	2					

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Motivering

Met het vaststellen van de PKB HSL-Zuid is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De HSL-zuid bewerkstelligt een milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer.

Producten

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 vijf contracten voor de civiele onderbouw gegund en begin 2001 ook het contract railaansluitingen. Langs het tracé zijn de bouwwerkzaamheden aan het zuidelijke deel tussen Rotterdam en de Belgische grens gereed. De bouwwerkzaamheden aan het noordelijke deel tussen Rotterdam en de aansluiting op het bestaande spoor bij Hoofddorp zijn bijna afgerond. Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiekprivate samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zoveel als mogelijk worden beheerst.

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 VenW toegezegd aan de gemeente Breda.

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.

Financiering

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

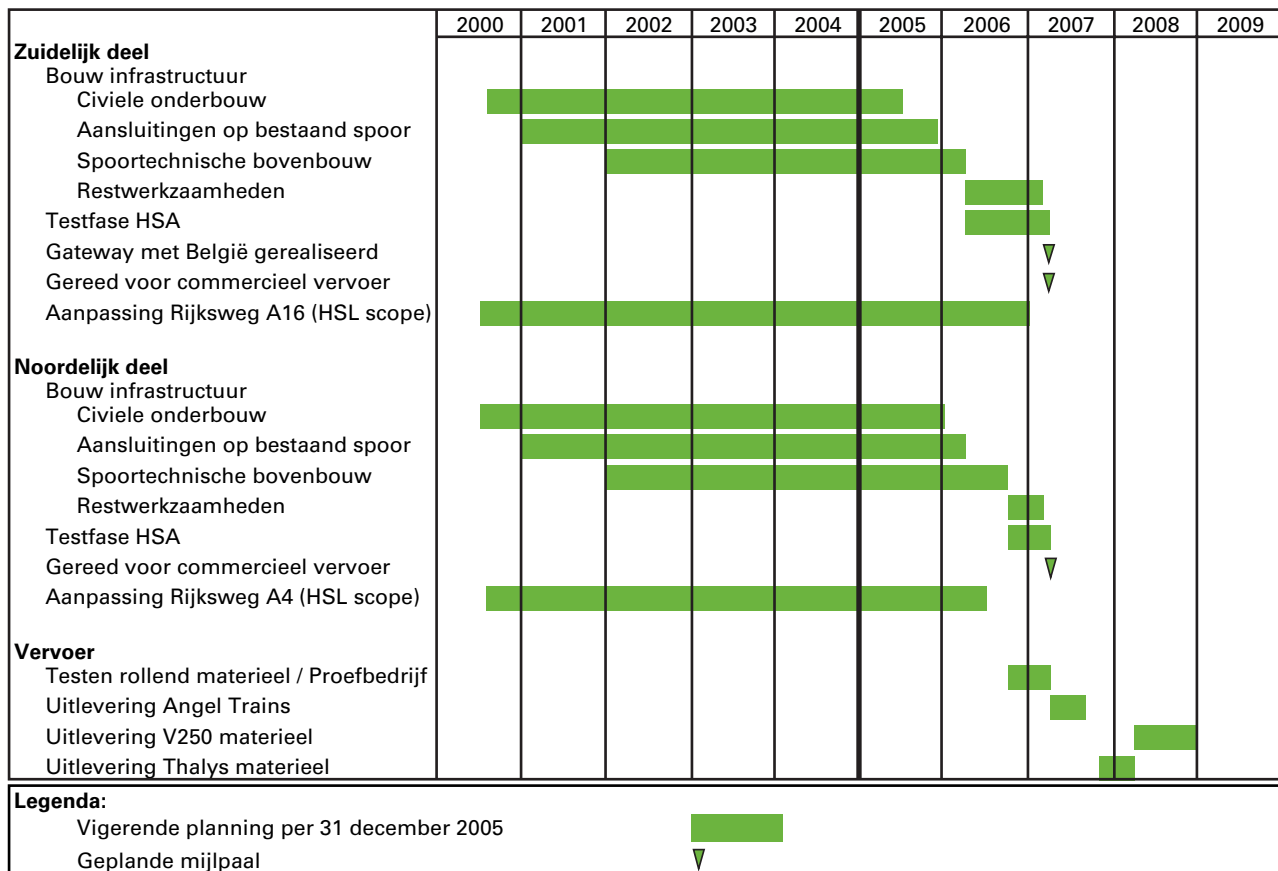
- reguliere SVV-middelen;
- een bijdrage uit het FES;
- de bijdrage uit private financiering;
- de bijdragen van de Europese Unie;
- ontvangsten derden;

De ontvangsten van de HSA worden verantwoord op artikel 13 van deze begroting.

Meetbare gegevens

HSL-Zuid

Vanaf begin 2002 wordt de risico-analyse per kwartaal 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 18e Voortgangsrapportage.



Hogesnelheidslijn (HSL) Realisatie IF 17.03												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5 802	5 687	5 370	299	125	6	–	–	–		2006/2007	2006/2007
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 530	2 604	2 226	172	124	6						
– Fes regulier	1 710	1 711	1 811	– 101								
– Privaat	940	936	760	179	1							
– EU-ontvangsten	176	176	175	1								
– Ontvangsten derden	79	50	79									
– Risicoreservering	367	210	319	48								
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	111	4								
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	991	997	974	13	4							
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	6 908		6 455	316	129	6	–	–	–			
Begroting (IF 17.03)				316	129	6	–	–				

17.04 Anders betalen voor mobiliteit

Motivering

In de Nota Mobiliteit deel 1 is aangegeven dat het kabinet een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als een kosteneffectief middel ziet om de bereikbaarheid te verbeteren.

Producten

Het kabinet kiest voor een eerlijke en transparante wijze van betalen voor mobiliteit en gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs. Invoering in 2012 wordt nagestreefd. Voorwaarde hierbij is dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingkosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten.

Op weg naar de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke eerste stappen zoals geschetst in het advies. Met de opbrengsten worden knelpunten (versneld) aangepakt.

Bij de uitwerking staat samenwerking met de omgeving centraal. In het «Werkprogramma Anders Betalen voor Mobiliteit» worden de aanbevelingen van de TCI overgenomen. Dit vindt zijn uitwerking ondermeer in gefaseerde besluitvorming met go/no go momenten.

In 2007 worden de volgende specifieke activiteiten uitgevoerd:

- Voorbereiding invoering van de kilometerprijs in 2012;
- Voortzetting gezamenlijk feitenonderzoek, waarbij de uitkomsten van

de kostenmonitor een belangrijke plaats innemen. Dit moet leiden tot een concept voorstel van de wet en een concept implementatiestrategie;

- Uitwerken van versnellingsprijs en tolprojecten;
- Uitwerken onderzoek Anders Organiseren Wegbeheer.

De Tweede Kamer wordt op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen met behulp van halfjaarlijkse voortgangsrapportages. Indien op enig moment parlementaire besluitvorming gewenst is, wordt dit separaat voorgelegd.

Op dit moment is er voor de uitvoering van de in het Werkprogramma genoemde activiteiten budget gereserveerd tot en met 2007. Op basis van parlementaire besluitvorming wordt de budgetreservering voor Anders Betalen voor Mobiliteit nader bezien.

Binnen het FES is € 100 mln gereserveerd voor dekking van de initiële kosten van de voorfase van prijsbeleid.

17.05 Zuiderzeelijn

Motivering

Na het TCI debat heeft de Tweede Kamer in juni 2005 ingestemd met het Plan van Aanpak voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn. In het najaar 2006 wordt een standpunt van het kabinet verwacht over de definitieve structuurvisie Zuiderzeelijn.

Producten

De Structuurvisie Zuiderzeelijn heeft als doel de discussie over de nut- en noodzaak van het project en de besluitvorming hierover te faciliteren.

Nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn tussen Schiphol en Groningen zijn niet aangetoond in de Structuurvisie. De ruimtelijke en economische meerwaarde zijn zeer beperkt.

Het kabinet wil wel investeren in sterke projecten die de Nederlandse economie versterken. Voor het Noorden gaat het om maatregelen voor de verdere transitie naar een meer kennisgerichte economie en het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Voor de Noordvleugel wil het kabinet de gesignaleerde knelpunten in het openbaar vervoer oplossen ter versterking van de internationale concurrentiepositie.

Het Rijk heeft tot op heden voor de realisatie van een snelle verbinding € 2,87 mld (prijspeil 2006, NCW 2010) gereserveerd. De nieuwe allocatie van deze reservering maakt onderdeel uit van definitieve besluitvorming over de Structuurvisie Zuiderzeelijn in 2006.

Projectoverzicht 17.05 Zuiderzeelijn

Zuiderzeelijn Planstudie IF 17.05.01												
Bedragen in € mln	Raming		Budget							Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Zuiderzeelijn		2 870				tn ¹					pm	
Totaal categorie 1		2 870										

¹ Afhankelijk van de uitkomst van de besluitvorming op basis van de Structuurvisie Zuiderzeelijn (ZZL).
Gezien de recente ontwikkelingen is er op dit moment nog geen duidelijkheid over het vervolg van het project.

Legenda

tn trajectnota of projectnota

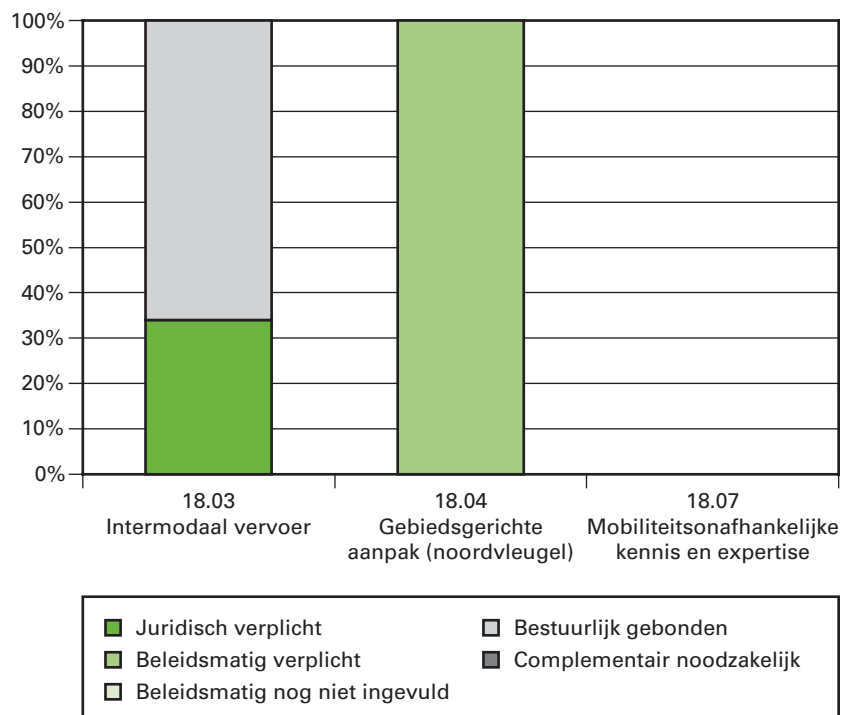
18 Overige uitgaven

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Met de aan Railinfrabeheer BV – onderdeel van ProRail BV – (18.5) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de begroting van VenW (Hoofdstuk XII), uit te voeren. De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het produkt-artikel heeft betrekking op beleidsartikel 35, Mainport en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		48 745	45 318	43 315	43 771	26 643	508 986
Uitgaven	115 645	49 359	49 075	45 437	43 772	42 862	525 233
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.02 Bodemsanering</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	2 011	5 881	5 395	2 539	466		
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Noordvleugel)</i>	296	1 836	1 020				
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	108 261	35 797	36 768	36 667	36 826	36 650	519 678
<i>18.07 Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise</i>	5 077	5 845	5 892	6 231	6 480	6 212	5 555
<i>18.07.01 Nationale basisform.voorz. en ov. uitgaven</i>	5 049	5 315	5 360	5 700	5 948	6 212	5 555
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>	28	530	532	531	532		
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven:</i>		210					
<i>Baten-lastendiensten</i>		5 818	5 865	6 204	6 453	6 212	5 555
<i>Restant</i>	115 645	43 331	43 210	39 233	37 319	36 650	519 678
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	108 261	35 797	36 768	36 667	36 826	36 650	519 678
18.10 Ontvangsten							
Voordelig saldo		231 178					



De doelstelling 18.01 en 18.05 zijn technisch van aard (zie ook ontvangsten). De budgetflexibiliteit is hierbij dan ook niet van toepassing. Ten laste van doelstelling 18.02 Bodemsanering worden met ingang van 2005 geen uitgaven meer verricht.

18.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Producten

–

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

Stimulering van spoor en binnenvaart, waardoor de aantrekkelijkheid van deze modaliteiten voor marktpartijen zal toenemen, biedt de mogelijkheid om de capaciteit van het infrastructurele netwerk beter te benutten. VenW levert door middel van onderzoek en financiering in particuliere initiatieven een bijdrage om de benutting van deze modaliteiten te stimuleren.

Producten

Terminalbeleid

Uit de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR) studie 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, maar ook ten behoeve van het accommoderen van innovatieve mogelijkheden als «trailers-on-trains». Nieuwe industriegebieden, zoals Maasvlakte II, dienen te worden ontsloten.

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

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. De looptijd van de Subsidieregeling Openbare Inland terminals is per 1 januari 2004 verstreken. Alle ingediende aanvragen zijn inmiddels in beschikkingen vastgelegd. De afwikkeling van alle gehonoreerde projecten zal afhankelijk van de planning en uitvoering naar verwachting doorlopen t/m 2009.

Meetbare gegevens

Intermodaal Vervoer

Omdat uit een in 2003 ter beschikking gekomen evaluatieonderzoek (Evaluatie Subsidieregeling Openbare Inland Terminals, Decisio B.V., Amsterdam, 5 december 2002) is gebleken dat de doelstelling van een landelijk dekkend terminalnet is bereikt, is de eerder gebruikte prestatie-indicator komen te vervallen.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal Vervoer

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03.01												
Budget in € mln	Totaal MIT/SNIP										Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
Regionale terminals	21	21	15	1	2	3					divers	divers
Totaal categorie 0	21		15	1	2	3	0					
Ruimte voor planstudies				5	3							
Begroting (IF 18.03.01)				6	5	3	0					

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Noordvleugel)

Motivering

De Nota's Ruimte en Mobiliteit stellen de uitvoering van het beleid centraal waardoor de prioriteit komt te liggen bij praktisch uit te voeren gebiedsgerichte plannen. Het kabinet heeft er voor gekozen om de

uitvoering van projecten in een viertal gebieden in Nederland via een samenhangend programma te organiseren.

In de Nota Ruimte worden deze gebieden aangeduid:

1. de Noordvleugel;
2. de Zuidvleugel van de Randstad;
3. Zuidoost Brabant/Noord Limburg;
4. het Groene Hart.

Elk programma wordt door een ander ministerie gecoördineerd, waarbij VenW verantwoordelijk is voor het programma Noordvleugel.

De overzichtconstructie van het Noordvleugelprogramma is als bijlage bij de begroting opgenomen.

Producten

De samenhang tussen infrastructuur en overige ruimtelijke ontwikkelingen doet zich vooral in de Noordvleugel sterk voor. De projecten die in het Noordvleugelprogramma zijn opgenomen zijn deels ruimtelijke ontwikkelingsprojecten (verstedelijking) die door VROM worden getrokken, en deels infrastructurele projecten waarvoor VenW verantwoordelijk is. Het gaat om de volgende projecten:

- Mainport Schiphol (zie HXII, art. 35.1, landzijdige ontsluiting luchthaven IF 12 en 13);
- Planstudie weg Schiphol–Almere (zie IF 12);
- Zuiderzeelijn (zie IF 17.05);
- NSP Amsterdam Zuidas (zie IF 13 en IF 12 voor A10);
- Verkenning Utrecht (zie IF 12.05.01);
- De projecten «Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer», «Almere» en «Verstedelijking Utrecht» (deze drukken op de VROM begroting (HXI)).

18.05 Railinfrabeheer

Motivering

De aandelen van Railinfrabeheer B.V. (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. ProRail 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 gebruik kon maken van zogenaamde schatkistleningen via een lening van het ministerie van Financiën aan VenW.

Producten

Op dit onderdeel wordt de rente over en aflossing van deze schatkistleningen verantwoord die in de periode 2001/2002 zijn verstrekt aan ProRail. Het betreft hier de leningen die door het Ministerie van Financiën aan VenW beschikbaar zijn gesteld om vervolgens door VenW aan ProRail te worden uitgeleend. In totaal is op deze wijze € 806 mln aan ProRail beschikbaar gesteld (€ 483 mln in 2001 en € 323 mln in 2002). De aflossingen vinden plaats in 2011 en 2012.

De uitgaven betreffen de betalingen van rente (en aflossing) van VenW aan Financiën en de ontvangsten betreffen de betalingen van rente (en aflossing) door ProRail aan VenW. In 2005 is € 65 mln vervroegd afgelost, conform afspraken in het voorjaarnota overleg 2005 tussen de bewindslieden van VenW en Financiën. De resterende schuld aan Financiën bedraagt dan € 741 mln.

18.07 Modaliteitsafhankelijke kennis en expertise

Motivering

De nationale basisinformatievoorziening heeft betrekking op het verzamelen, bewerken en verstrekken van gegevens voor een limitatief aantal informatiebestanden betreffende de waterstaatkundige toestand van het land, het verkeer te water en het wegverkeer. Het gaat om taken die wettelijk bij Rijkswaterstaat zijn neergelegd en gelden als standaard voor gebruik in Nederland.

Producten

Voorbeelden van nationale basisinformatie zijn:

- Informatiebestanden betreffende de geometrische infrastructuur in Nederland zoals het NAP-peilmerknet waarmee belangrijke hoogte(laagte)verschillen worden beoordeeld of het Actief GPS Referentiesysteem (AGRS.nl) dat de basis vormt voor een betrouwbaar en uitermate nauwkeurig gebruik van GPS in Nederland;
- Opstellen van waterstandsverwachtingen en geven van stormvloedwaarschuwingen aan beheerders van waterkeringen en anderen aan de hand van berekeningen met atmosferische modellen en waterbewegingsmodellen, gekoppeld aan meetgegevens uit verschillende automatische meetnetten.

De overige uitgaven betreffen de uitgaven voor grensoverschrijdend netwerkoeverleg.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang in het 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 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII).

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

Daarnaast wordt op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ontvangsten	5 840 260	5 898 223	6 816 424	7 082 790	7 252 790	7 497 607	6 089 343
19.09 T.I.v. begroting VenW	4 383 931	4 222 546	4 756 683	5 234 864	5 398 138	5 499 459	5 379 019
19.10 T.I.v. FES	1 456 329	1 675 677	2 059 741	1 847 926	1 854 652	1 998 148	710 324 ¹

¹ Vanaf 2011 zijn er voor een drie tal projecten/programma's binnen het FES gelden gereserveerd op artikel 15 Projecten in voorbereiding. Dit zijn: PMR, de Noordvleugel incl Zuidas en envelop Nota Mobiliteit. Ondanks dat er overeenstemming is over de totale reservering in het FES voor deze programma's, kunnen deze gelden op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, dus de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

19.09 Ten laste van begroting VenW

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

19.10 Ten laste van het FES

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Betuwerroute	7 448	3 840				
HSL-Zuid	78 517	859				
Impuls f 1,9 mld	31 492	4 764				
12 mld impuls	509 682	1 095 312	974 542	1 067 053	1 064 020	
Bor	444 761	316 825	237 178	230 839	343 039	
FES-bruggetje	275 042	294 769	284 563	226 369	193 912	200 000
Voorfinanciering GIS			- 32 000	- 33 000	- 34 000	
Fileplan ZSM	246 000	246 000	246 000	246 000	246 000	246 000
BISK/Proces en systeem innovatie	2 610	2 610	2 030	3 890		
A2 Maastricht	18 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Amsterdam Zuid-as			15 000	25 000	60 000	
Versterking dijken (amendement 18 Snijder-Hazelhoff)	50 000					
Compartimentering dijken	500	1 000	500			
Haaglanden		1 500	1 000	500		
Benutting HWN: Progr. Filevermindering	8 212	41 086	15 702			
Benutting HWN: DVM		20 000	30 000			
Benutting Spoor: Moordrecht				10 000	10 000	
FES kasschuif met IF:						
- Versnelling hoofdwegen	3 414	26 175	20 411			102 324
- Versnelling onderhoud weg en spoor						107 000
- Verbetermaatregelen waterkeringen			28 000	23 000	58 176	
- Zwakke schakels			20 000	50 000	52 000	55 000
Totaal art 19.10	1 675 677	2 059 741	1 847 926	1 854 652	1 998 148	710 324¹

¹ Zie opmerking bij tabel «Budget, gevolgen van uitvoering».

5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11 Hoofdwatersystemen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	473 648	516 258	590 764	637 267	632 061	632 276
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006	50 000					
1e suppletore wet 2006	156 186	9 664	- 7 457	- 9 210	- 77	- 77
Nieuwe mutaties	- 7 184	4 869	91 800	115 781	168 749	87 176
Stand ontwerpbegroting 2007	672 650	530 791	675 107	743 838	800 733	719 375

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
amendement						
1. amendement Sneijder-Hazelhoff	50 000					
nieuwe mutaties:						
2. Loonbijstelling	2 157	1 690	1 897	1 986	2 054	1 852
3. Prijsbijstelling	3 747	3 965	4 392	4 764	4 816	4 534
4. Nederlek		4 914	3 550	3 354	9 380	
5. Herfasering depot Hollands Diep		1 991	- 5 156	3 165		
6. Aanpassing planning H&I-programma		6 000	6 000	- 12 000		
7. Verdrogingsgelden		- 3 600	- 3 600	- 3 600	- 3 600	
8. Haaglanden uit FES		1 500	1 000	500		
9. Compartimentering dijken uit FES	500	1 000	500			
10. Verwerking leenfaciliteit	- 3 966	- 3 354	1 783	3 016	3 592	2 767
11. Uitvoeringscontracten	- 7 200					
12. Aanbestedingsresultaten		- 6 650	- 6 650	- 3 325	- 3 192	
13. Waterveiligheid uit aanbestedingsresultaten			21 000	25 000	24 000	
14. Waterveiligheid uit FES kasschuif met IF			28 000	23 000	58 176	
15. Exogene toevoeging voor waterveiligheid			25 000	25 000	25 000	25 000
16. Zwakke schakels			20 000	50 000	52 000	55 000
17. Overig mutaties	- 2 422	- 2 587	- 5 916	- 5 079	- 3 477	- 1 977
Totaal	- 7 184	4 869	91 800	115 781	168 749	87 176

Amendement:

- ad 1. Door middel van amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff wordt € 50 mln uit het FES overgeheveld voor het aanpakken van zwakke schakels kust en het versterken van dijken.

Nieuwe mutaties:

- ad 2/3. Betreft de loon- en prijsbijstellingsstranche

- ad 4. Betreft de bijstelling voor de uitvoering van het project Nederlek.

- ad 5. In verband met het aansluiten op de nieuwe planning van de aannemer vindt er t.a.v. de herfasering depot Hollands Diep een kasschuif plaats.
- ad 6. Betreft een ramingsbijstelling van het H&I-programma in verband met voorbereidingsmaatregelen voor de ecologische doelen van de Kaderrichtlijn Water.
- ad 7. Overheveling van verdrogingsgelden naar het ILG-budget bij LNV.
- ad 8. In de jaren 2007 t/m 2009 wordt totaal € 3 mln. uit het FES toegevoegd voor de kennisontwikkeling van het Haaglanden initiatief. Binnen Haaglanden bestaat de doelstelling om wateroverlast te voorkomen/verminderen. Met het project worden innovaties en kennis ontwikkeld, die doorvertaald worden naar andere regio's (in verstedelijkte delta's) in binnen- en buitenland en die de internationale marktpositie van bedrijven en kennisinstituten in de watersector vergroot.
- ad 9. In de jaren 2006 t/m 2008 wordt totaal € 2 mln. uit het FES toegevoegd en is bestemd voor een verkenningstudie naar compartimentering van dijken bij Den Bosch en langs het Amsterdam Rijn Kanaal ter bescherming van vitale infrastructuur van nationaal belang bij een overstroming.
- ad 10. Rijkswaterstaat is per 1 januari 2006 een baten-lastendienst geworden. Als baten-lastendienst heeft RWS een (initiële) lening afgesloten bij het Ministerie van Financiën voor de financiering van de activa. Daarnaast doet RWS een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën voor nieuwe investeringen. Zowel de initiële lening als het beroep op de leenfaciliteit voor nieuwe investeringen is in deze begroting verwerkt.
- ad 11. Betreft de bijdrage van VenW aan het ministerie van LNV voor diverse uitvoeringscontracten op het gebied van veiligheid natte natuur.
- ad 12/13 De herijking van de in 2004 berekende aanbestedingsresultaten heeft geleid tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen over de periode 2005 tot en met 2010. Dit bedrag wordt ingezet voor aanpak maatregelen primaire waterkeringen, de uitkomsten van de netwerkanalyses en het Programma Filevermindering.
- ad 14 Betreft een verschuiving van middelen om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor waterkeringen. Dit op basis van de uitkomsten van de wettelijke (2e) toetsing op de waterkeringen. Deze kasschuif loopt via het FES (zie verdiepingsbijlage art 19.10).
- ad 15 Door het kabinet is € 100 mln. vrijgemaakt om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor de waterkeringen. Dit op basis van de uitkomsten van de wettelijke (2e) toetsing op de waterkeringen.
- ad 16 De middelen ten behoeve van de bijdrage van VenW voor de

aanpak van de zwakke schakels aan de kust worden meer in lijn gebracht met de meest actuele inzichten in de plannings van de provincies. Deze kasschuif loopt via het FES (zie verdiepingsbijlage art 19.10).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	6 156	1 293	966	66	66	
Mutatie NvW						
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2007	6 156	1 293	966	66	66	0

12 Hoofdwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	2 542 951	2 784 881	2 918 362	2 686 220	2 797 975	1 793 891
amendement nr. 43, lid Gerkens cs.	- 50 000					
1e suppletore wet 2006	- 542 563	194 833	242 062	343 740	144 928	- 56 315
Nieuwe mutaties	- 68 252	- 224 673	184 603	106 241	37 061	- 363 917
Stand ontwerpbegroting 2007	1 882 136	2 755 041	3 345 027	3 136 201	2 979 964	1 373 659

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1 Lening aan B&O Hoofdvaarwegennet	- 45 000		45 000			
2 Lening tbv verdieping IJ-geul hoofdvaarwegennet	- 2 142				2 142	
3 Lening aan het Delta-instituut	- 7 000				7 000	
4 Luchtproblematiek	- 47 243	- 319 565	85 161	85 000		65 770
5 Oplossen kasritmeproblematiek IF			- 18 406	1 311	4 122	- 23 436
6 FES: Ondertunneling A2 Maastricht	9 000			5 000	5 000	
7 Desaldering rw34 Omleiding Ommen		14 000				
8 Verwerking leenfaciliteit RWS	- 16 736	- 16 045	5 397	9 402	11 580	8 611
9 Benutting HWN: Programma Filevermindering	15 671	52 006	19 993			
10 Benutting HWN: Dynamisch verkeersmanagement		20 000	30 000			
11 Aanbestedingsresultaten		- 38 300	- 38 300	- 19 150	- 18 384	
12 Extrapolatiebijstelling						- 608 097
13 Netwerkanalyses		37 000	29 000			
14 Versnelling BenO						67 000
15 Hoofdwegen aanleg						102 324
16 Loonbijstelling 2006	6 046	5 278	5 066	4 754	4 882	4 401
17 Prijsbijstelling 2006	19 347	20 954	21 692	19 925	20 720	19 510
Overige mutaties	- 195	- 0	- 0	- 0	- 0	
Totaal	- 68 252	- 224 673	184 603	106 241	37 061	- 363 917

- ad 1. Het gaat hier om een intertemporele verschuiving met het basispakket B&O Hoofdvaarwegennet (artikel 15). De terugbetaling geschiedt in 2008. Met deze kasschuif kan RWS beter aan de prestaties zoals opgenomen in de SLA's voldoen.
- ad 2. Dit betreft een intertemporele verschuiving met het artikel Hoofdvaarwegennet voor de financiering van de verdieping van de IJ-geul.
- ad 3. Voor de financiering van de oprichting van het Delta-instituut (hoofdstuk XII) vindt een intertemporele verschuiving plaats uit het realisatieprogramma hoofdwegennet met terugbetaling in 2010.

- ad 4. Door de problematiek rond de luchtkwaliteit is het kasritme van de hoofdwegenprojecten aangepast.
- ad 5. Deze mutatie is aangebracht voor de oplossing van kasritme-problematiek op het IF.
- ad 6. Dit betreft de bijdragen uit het FES ten behoeve van de ondertunneling A2-Maasticht. Totaal is € 38 mln door het FES toegezegd. Dit is deels al verwerkt in eerdere begrotingen. Het restant wordt nu verwerkt.
- ad 7. Van de regio wordt in 2007 een bijdrage ontvangen in de Rw34 Omleiding Ommen.
- ad 8. Rijkswaterstaat is per 1 januari 2006 een baten-lastendienst geworden. Als baten-lastendienst heeft RWS een (initiële) lening afgesloten bij het Ministerie van Financiën voor de financiering van de activa. Daarnaast doet RWS een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën voor nieuwe investeringen. Zowel de initiële lening als het beroep op de leenfaciliteit voor nieuwe investeringen is in deze begroting verwerkt.
- Ad 9. Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen.
- Ad 10. Met het investeringsprogramma voor meer dynamisch verkeersmanagement kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gerichter worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Het totale op te stellen programma heeft weliswaar een looptijd tot 2020, maar VenW wil in 2007 een voortvarende start maken met enkele quick wins zoals signalerings- en monitoringsmaatregelen.
- Ad 11. De herijking van de in 2004 berekende aanbestedingsresultaten heeft geleid tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen over de periode 2005 tot en met 2010. Dit bedrag wordt ingezet voor waterveiligheid, de uitkomsten van de netwerkanalyses en het Programma Filevermindering.
- Ad 12. De reservering in het FES voor de Noordvleugel (incl. Zuidas) en de enveloppe Nota Mobiliteit kunnen op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, en daarmee de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.
- Ad 13. De regionale netwerkanalyses voor de belangrijkste stedelijke gebieden moeten inzicht bieden in de beste manieren om bestaande en toekomstige knelpunten in de verbindingen van deur-tot-deur op te heffen, met gebruik van verschillende vervoerwijzen en door een betere samenhang tussen lokale,

regionale en nationale infrastructuur waarbij de inzet is de toegang tot de steden te verbeteren. Met dit bedrag kan een nader te bepalen selectie van maatregelen die uit de netwerk-analyses komen, worden uitgevoerd.

- Ad 14. In de uitkomsten van de Midterm Review van de plannen van aanpak Beheer en Onderhoud is aangegeven dat een verschuiving van middelen voor de sectoren spoor en weg noodzakelijk is om de beschikbare middelen beter te laten aansluiten op het onderhoudsprogramma. Met deze kasschuif geeft VenW hieraan een eerste gedeeltelijk invulling. Deze kasschuif loopt via het FES (zie verdiepingsbijlage art 19.10).
- Ad 15. Betreft een verschuiving van middelen binnen het aanleg wegen programma om de middelen beter te laten aansluiten bij het actuele programma. Deze kasschuif loopt via het FES (zie verdiepingsbijlage art 19.10). ad 16/17. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2006.

ad 16/17. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2006.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	32 764	26 403	94 527	22 001	7 665	
1e suppletore wet 2006	- 3 700					
Nieuwe mutaties		14 000				
Stand ontwerpbegroting 2007	29 064	40 403	94 527	22 001	7 665	

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. rw34 omleiding Ommen		14 000				
Totaal		14 000				

ad 1. Zie hiervoor het gestelde onder de uitgaven (ad 7.).

13 Spoorwegen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	1 775 840	2 021 937	1 910 974	1 942 617	1 911 973	2 153 893
Amendement nr. 16, leden van Hijum en v.d. Ham	105 000					
Amendement nr. 16, leden van Hijum en v.d. Ham	- 105 000					
1e suppletore wet 2006	39 346	- 38 662	- 22 485	292		
Nieuwe mutaties	85 688	404 708	388 892	427 682	421 774	450 850
Stand ontwerpbegroting 2007	1 900 874	2 387 983	2 277 381	2 370 591	2 333 747	2 604 743

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling 2006	3 335	2 863	2 881	2 916	2 916	2 630
2. Prijsbijstelling 2006	10 014	11 535	10 760	11 116	10 908	10 270
3. Gebruiksvergoeding	- 3 561	- 6 909	- 3 350	- 4 350	- 4 050	- 4 050
4. Kasschuif	48 000	- 25 000	- 23 000			
5. Van FIN: overheveling BTW		422 000	401 000	408 000	402 000	402 000
6. Van HSL: risicoreservering	17 000					
7. Van WVS: Valys	10 000					
8. Versnelling Ben O						40 000
9. Slimme Benuttingsmaatr. Spoor, Moordrecht				10 000	10 000	
Overige mutaties	900	219	601	0	0	0
Totaal	85 688	404 708	388 892	427 682	421 774	450 850

ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2006.

ad 3. Door een verschuiving van spoorlijnen naar de decentrale overheden (BDU) en de toevoeging van een aantal spoorlijnen contractsector aan het hoofdrailnet zijn de hiermee corresponderende overboekingen doorgevoerd tussen Hoofdstuk XII (artikel 34 Vervoer conform Concessiewet en BDU) en het Infrastructuurfonds (IF 03.02 Onderhoud en vervanging). Omdat de decentrale vervoerders een gebruiksvergoeding gaan betalen aan ProRail, kan de subsidie van het Rijk aan ProRail worden verminderd. Hier tegenover staat dat afgesproken is dat de decentrale vervoerders via de BDU gecompenseerd worden voor de gebruiksvergoeding die ze aan ProRail betalen.

ad 4. Deze schuif is noodzakelijk om de middelen voor Beheer en Instandhouding beter aan te laten sluiten op de financiële behoefte van ProRail zoals die blijkt uit het beheerplan 2006.

ad 5. Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderde-

len exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit de BTW-compensatieregeling van Financiën naar de begrotingen van VenW. Voor de HSL en BR blijft het oude compensatieregime gelden. Dit omdat deze projecten aflopen op korte termijn. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoord kan de BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld.

- ad 6. In de 18e Voortgangsrapportage HSL is melding gemaakt van de definitieve afrekening met betrekking tot de maatregelen voor de geluidsschermen als gevolg van de vogelproblematiek. Deze is nu verwerkt.
- ad 7. Het gaat hier om een overboeking vanuit VWS voor de onderuitputting 2006 op de Valys regeling (bovenregionaal vervoer van gehandicapten). Binnen VenW worden deze gelden ingezet voor maatregelen op het gebied toegankelijkheid.
- Ad 8. In de uitkomsten van de Midterm Review van de plannen van aanpak Beheer en Onderhoud is aangegeven dat een verschuiving van middelen voor de sectoren spoor en weg noodzakelijk is om de beschikbare middelen beter te laten aansluiten op het onderhoudsprogramma. Met deze kasschuif geeft VenW hieraan een eerste gedeeltelijk invulling. Deze kasschuif loopt via het FES (zie verdiepingsbijlage art 19.10).
- Ad 9. De maatregel betreft de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda-Rotterdam (Moordrecht). Deze spoorwegovergang is per uur 15 tot 20 minuten gesloten. In 2020 zullen naar verwachting 36 000 motorvoertuigen de spoorlijn kruisen. De belangrijkste bate is tijdwinst voor het wegverkeer. Deze uitgaven worden uit het FES gefinancierd.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	38 200	80 000	101 000	123 000	131 000	148 000
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	- 14 100	900	600			
Stand ontwerpbegroting 2007	24 100	80 900	101 600	123 000	131 000	148 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Ontvangsten HSA	- 15 000					
Diversen	900	900	600			
Totaal	- 14 100	900	600	0	0	0

- ad 1. De gebruiksvergoeding is het door High Speed Alliance (HSA) te betalen bedrag voor het recht om vervoer aan te bieden op de HSL-Zuid alsmede het daadwerkelijke gebruik van de infrastructuur. Het betreft een exclusief recht op binnenlandsvervoer over de HSL infrastructuur. De ontvangstendering 2006 komt voort uit de aanpassing van de begindatum van 1-oktober-2006 naar 1-april-2007.

14 Regionale, lokale infrastructuur

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionaal/lokale infra	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	327 108	457 349	327 839	251 884	294 893	169 117
Amendement nr. 23 van dr Staaij cs.	- 10 000					
Amendement nr. 23 van dr Staaij cs.	10 000					
1e suppletore wet 2006	- 27 423	- 100 000	- 76 910	- 19 565		
Nieuwe mutaties	2 163	- 28 984	2 225	1 735	2 024	1 897
Stand ontwerpbegroting 2007	301 848	328 365	253 154	234 054	296 917	171 014

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Verplichtingen/uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Overboeking naar BDU		- 25 000				
2. Kasschuif chipcard		- 7 000				
3. Loonbijstelling	60	52	56	55	55	50
4. Prijsbijstelling	2 148	3 007	2 152	1 651	1 935	1 822
Overige mutaties	- 45	- 43	17	29	34	25
Totaal	2 163	- 28 984	2 225	1 735	2 024	1 897

- ad 1. Het Mediapark Hilversum valt onder het BDU regime. In dit kader worden de middelen nu overgeboekt naar de BDU (hoofdstuk XII).
- ad 2. Deze intertemporele kasschuif maakt onderdeel uit van de afspraken die zijn gemaakt omtrent de chipcard. Zie ook de toelichting bij artikel 39 van de begroting van VenW (XII).
- ad 3/4. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

15 Hoofdvaarwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	452 210	536 417	587 278	592 605	642 193	712 486
amendement nr. 43, lid Gerkens cs.	50 000					
1e suppletore wet 2006	16 548	- 17 367	- 25 500	- 23 000	- 12 000	- 12 000
Nieuwe mutaties	49 208	- 2 464	- 36 917	11 515	9 244	10 660
Stand ontwerpbegroting 2007	567 966	516 586	524 861	581 120	639 437	711 146

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Lening van B&O droog	45 000		- 45 000			
2. Prijsbijstelling tranche 2006	3 358	4 003	4 410	4 460	4 875	4 591
3. Loonbijstelling tranche 2006	2 542	2 618	2 893	3 005	3 183	2 869
4. Verdieping IJgeul	2 142				- 2 142	
5. Verwerken leenfaciliteit RWS	- 5 063	- 5 896	3 984	5 715	6 896	5 745
6. Aanbestedingen		- 5 050	- 5 050	- 2 525	- 2 424	
7. Overige mutaties	1 229	1 861	1 846	860	- 1 144	- 2 545
Totaal	49 208	- 2 464	- 36 917	11 515	9 244	10 660

- ad 1. Dit betreft een leenconstructie met het artikel 12 Hoofdwegennet. De terugbetaling geschiedt in 2008.
- ad 2/3. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2006.
- ad 4. Dit betreft een leenconstructie met het artikel 12 Hoofdwegennet ten behoeve van de verdieping IJ-geul. De terugbetaling geschiedt in 2010.
- ad 5. Rijkswaterstaat is per 1 januari 2006 een baten-lastendienst geworden. Als baten-lastendienst heeft RWS een (initiële) lening afgesloten bij het Ministerie van Financiën voor de financiering van de activa. Daarnaast doet RWS een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën voor nieuwe investeringen. Zowel de initiële lening als het beroep op de leenfaciliteit voor nieuwe investeringen zijn in deze begroting verwerkt.
- ad 6. De herijking van de in 2004 berekende aanbestedingsresultaten heeft geleid tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen over de periode 2005 tot en met 2010. Dit bedrag wordt ingezet voor maatregelen voor aanpak primaire waterkeringen, de uitkomsten van de netwerkanalyses en het Programma Filevermindering.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	22 732	13 523	12 623	12 923	14 323	962
Mutatie NvW						
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2006	- 1 984					
Nieuwe mutaties		- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 962
Stand ontwerpbegroting 2007	20 748	12 523	11 623	11 923	13 323	0

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Overige mutaties		- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 962
Totaal		- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	0

16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006		86 054	71 215	148 482	257 342	281 363	354 726
Mutatie NvW 2006							
Mutatie amendement 2006							
1e suppletore wet 2006		30 572	18 867	0	0	- 692	0
Nieuwe mutaties		12 309	47 891	18 596	11 696	8 202	7 911
Stand ontwerpbegroting 2007		128 935	137 973	167 078	269 038	288 873	362 637

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
1. Prijsbijstelling 2006	568	470	979	1 699	1 857	1 749	
2. Kosten uitvoeringsorganisatie	4 100	2 500	2 000	1 000	1 000	1 000	
3. Natuurcompensatie tranche II				2 500	2 000		
4. Voorfinanciering prijsbijstelling	1 025	819	125	204	65		
5. Kasschuif Ruimte voor de Rivier	1 455	42 187	14 032	4 866	2 194		
6. Overige mutaties	5 161	1 915	1 460	1 427	1 086	5 162	
Totaal	12 309	47 891	18 596	11 696	8 202	7 911	

- ad 1. Deze mutatie betreft de toevoeging van prijscompensatie 2006.
- ad 2. Deze mutatie betreft de financiering van de Uitvoeringsorganisatie; deze valt als gevolg van de activiteiten (onderzoek, inhuur experts, juridische adviezen, communicatie, drukwerk etc.) in het kader van het PKB-hersteltraject hoger uit dan aanvankelijk begroot.
Met deze mutatie wordt tevens het budget voor de Uitvoeringsorganisatie in de periode 2007 t/m 2013 op een voldoende peil gebracht. Budget is onder meer benodigd voor voortgangsrapportages, informatievoorziening, audits, communicatie, publieksvoorlichting, juridische expertise, technische expertise, coördinatie, risicomanagement, planning.
- ad 3. Dit betreft een intertemporele schuif ten behoeve van de financiering van Natuurcompensatie tranche II.
- ad 4. De opgenomen reeks heeft betrekking op de door VenW voorgefinancierde prijsbijstelling (prijspeil 2005), die door het Fonds Economische Structuurversterking weer aan de begroting van het Infrastructuurfonds (ontvangstartikel 19.10) wordt toegevoegd.

- ad 5. Bij de 1e suppletore wet is € 25,5 mln van het Amendement Gerkens c.s. (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 43), overgeboekt naar Ruimte voor de Rivier. Voor de doorwerking van de opgestarte projecten worden in deze begroting uit 2015 en 2016 gelden naar voren gehaald.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	0	0	0	0	0	0	20 000
Mutatie NvW							
Mutatie amendement							
1e suppletore wet 2006							
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerpbegroting 2007	0	0	0	0	0	0	20 000

17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	644 583	206 382	12 978	216 563	222 311	287 832
1e suppletore wet 2006	119 238	106 144	4 666			
Nieuwe mutaties	- 43 791	26 094	25 088	- 148 571	81 467	21 382
Stand ontwerpbegroting 2007	720 030	338 620	42 732	67 992	303 778	309 214

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Verplichtingen/uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Kasschuif ZZL		25 000	25 000	- 150 000	80 000	20 000
2. Meevaller VGR nr 18 Betuweroute	- 25 000					
3. Overboeking HSL vogelproblematiek	- 17 000					
4. Desaldering: correctie saldo 2005	- 6 000					
5. Prijsbijstelling	4 236	1 362	51	1 414	1 467	1 382
6. Loonbijstelling	11					
Overige mutaties	- 38	- 268	37	15	0	0
Totaal	- 43 791	26 094	25 088	- 148 571	81 467	21 382

- ad 1. Deze kasschuif binnen het budget Zuiderzeelijn is aangebracht ten behoeve van de kasproblematiek op het Infrafonds.
- ad 2. Door middel van de 18e voortgangsrapportage is de Kamer reeds geïnformeerd over deze meevaller bij de Betuweroute. Deze wordt ingezet voor een kortingsregeling bij spoor goederenvervoer voor de stijging van de tarieven Gebruiksvergoeding op artikel 13.
- ad 3. In de 18e voortgangsrapportage HSL is melding gemaakt van de definitieve afrekening met betrekking tot de maatregelen voor de geluidsschermen als gevolg van de vogelproblematiek. Dit wordt nu verwerkt door middel van een overboeking naar artikel 13 (afdekking risico's spoorprogramma's).
- ad 4. Dit betreft een technische uitgaven/ontvangstboekening om het voordelig saldo 2005, dat bij Voorjaarsnota 2006 geheel aan de uitgavenkant was verwerkt, alsnog juist in de begroting te verwerken.
- ad 5. en 6 Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstellings-tranche 2006.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	33 988					
1e suppletore wet 2006	9 276					
Nieuwe mutaties	- 6 000					
Stand ontwerpbegroting 2007	37 264	0	0	0	0	0

Zie het gestelde onder de uitgaven (ad 4.)

18 Overige uitgaven

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	50 114	50 845	48 333	46 598	29 932	29 300
1e suppletore wet 2006	3 557	1 577	383	466		
Nieuwe mutaties	- 4 312	- 3 347	- 3 279	- 3 292	12 930	495 933
Stand ontwerpbegroting 2007	49 359	49 075	45 437	43 772	42 862	525 233

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Rentevrijval	- 4 418	- 3 458	- 3 457	- 3 467	- 3 467	- 3 467
2. Correctie aflossing						483 000
3. Correctie rente					16 219	16 247
4. Loonbijstelling	73	65	47	49	48	43
5. Prijsbijstelling	114	126	102	70	67	63
Overige mutaties	- 81	- 80	29	56	63	47
Totaal	- 4 312	- 3 347	- 3 279	- 3 292	12 930	495 933

ad 1-3. In 2005 is een deel van de schatkistleningen van ProRail, die via de IF begroting lopen, vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie ProRail. De nu opgenomen mutaties zijn opgebouwd uit de rentevrijval als gevolg van de vervroegde aflossing en correcties voor nog niet in de begroting opgenomen aflossing en rente. Het betreft de 806 mln aan leningen aan ProRail die via VenW/IF lopen. In 2011 en 2012 lopen deze leningen af. Dat betekent dat ProRail deze aan VenW moet terugbetalen (ontvangst) en dat VenW deze aan Financiën terugbetaalt (uitgave).

ad 4/5. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898	23 898
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	- 4 418	- 3 458	- 3 457	- 3 467	12 752	495 780
Stand ontwerpbegroting 2007	35 797	36 768	36 667	36 826	36 650	519 678

Voor de toelichting wordt verwezen naar het gestelde onder het uitgavenartikel.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

19.09 Ten laste van begroting Verkeer en Waterstaat

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.09 Ten laste van begroting VenW	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	4 745 454	4 553 080	4 560 854	4 666 661	4 762 777	4 888 802
1e suppletore wet 2006	- 552 129	113 590	114 759	292 723	132 159	- 68 392
Nieuwe mutaties	29 221	89 993	559 251	438 754	604 523	558 609
Stand ontwerpbegroting 2007	4 222 546	4 756 663	5 234 864	5 398 138	5 499 459	5 379 019

Voor de toelichting wordt verwezen naar het gestelde onder artikel 39 in de Verdiepingsbijlage bij de begroting van VenW (XII).

19.10 Ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.10 Ten laste van het fonds economische structuurversterking	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	1 500 791	1 931 403	1 732 313	1 766 152	1 872 972	446 000
amendement nr. 18, lid Snijder-Hazelhoff	50 000					
1e suppletore wet 2006		103 760	4 699			
Nieuwe mutaties	21 126	123 639	115 613	88 500	125 176	264 324
Stand ontwerpbegroting 2007	1 675 677	2 059 741	1 847 926	1 854 652	1 998 148	710 324

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Amendement						
1. Amendement nr. 18, lid Snijder-Hazelhoff	50 000					
Mutaties:						
2. Compartimentering dijken	500	1 000	500			
3. Haaglanden		1 500	1 000	500		
4. Ondertunneling A2 Maastricht	9 000			5 000	5 000	
5. FES-bruggetje		33 878				
6. Benutting HWN: Progr. Filevermindering	8 212	41 086	15 702			
7. Benutting HWN: DVM		20 000	30 000			
8. Benutting Spoor: Moordrecht				10 000	10 000	
9. FES kasschuif met IF:	3 414	26 175	68 411	73 000	110 176	264 324
– <i>Versnelling hoofdwegen</i>	3 414	26 175	20 411			102 324
– <i>Versnelling onderhoud weg en spoor</i>						107 000
– <i>Verbetermaatregelen waterkeringen</i>			28 000	23 000	58 176	
– <i>Zwakke schakels</i>			20 000	50 000	52 000	55 000
Totaal	21 126	123 639	115 613	88 500	125 176	264 324

Amendement:

- ad 1. Door middel van amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff wordt € 50 mln uit het FES overgeheveld voor het aanpakken van zwakke schakels kust en het versterken van dijken.

Nieuwe mutaties:

- ad 2. In de jaren 2006 t/m 2008 wordt in totaal € 2 mln uit het FES toegevoegd voor een verkenningstudie naar compartimentering van dijken bij Den Bosch en langs het Amsterdam Rijn Kanaal ter bescherming van vitale infrastructuur van nationaal belang bij een overstroming.
- ad 3. In de jaren 2007 t/m 2009 wordt in totaal € 3 mln uit het FES toegevoegd voor de kennisontwikkeling van het Haaglanden initiatief. Binnen Haaglanden bestaat de doelstelling om wateroverlast te voorkomen/verminderen. Met het project worden innovaties en kennis ontwikkeld die doorvertaald worden naar andere regio's (in verstedelijkte delta's) in binnen- en buitenland en die de internationale marktpositie van bedrijven en kennisinstellingen in de watersector vergroot.
- ad 4. Dit betreft de bijdrage uit het FES ten behoeve van de ondertunneling A2-Maastricht. Totaal is € 38 mln door het FES toegezegd. Dit is deels al verwerkt in eerdere begrotingen. Het restant wordt nu verwerkt.
- ad 5. De nadeelcompensatie in verband met de beëindiging van de mechanische kokkelvisserij in de Waddenzee wordt ten laste van het Waddenfonds gebracht. Dit Waddenfonds wordt gevoed uit het FES. Nu het Waddenfonds nog niet operationeel is, wordt een gedeelte van het voor nadeelcompensatie benodigde budget vanuit het FES aan de LNV-begroting toegevoegd.
- ad 6. Betreft de FES-bijdrage voor het «Programma Filevermindering». Dit programma is in 2006 gestart om de landelijke

werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen.

- ad 7. Met het investeringsprogramma voor meer dynamisch verkeersmanagement (DVM) kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gericht worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Het totale op te stellen programma heeft weliswaar een looptijd tot 2020, maar VenW wil in 2007 een voortvarende start maken met enkele quick wins zoals signalerings- en monitoringsmaatregelen. Hiertoe is vanuit het FES € 50 mln. beschikbaar gesteld.
- ad 8. Betreft de FES-bijdrage voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda-Rotterdam. Deze spoorwegovergang is per uur 15 tot 20 minuten gesloten. In 2020 zullen naar verwachting 36 000 motorvoertuigen de spoorlijn kruisen. De belangrijkste bate is tijdwinst voor het wegverkeer.
- ad 9. Het kabinet heeft besloten € 545 mln. uit het FES aan te wenden voor onder meer de versnelling van aanleg en onderhoud infrastructuur, verbetermaatregelen waterkeren en zwakke schakels kust. De middelen vloeien in de periode na 2011 weer terug in het FES, waardoor er dan additionele ruimte in het FES ontstaat die dan weer geheel wordt ingezet voor FES-waardige projecten.

6. BIJLAGE OVERZICHTSCONSTRUCTIE NOTA RUIMTE: NOORDVLEUGEL

In de nota Ruimte is geconcludeerd dat in met name vier regio's in Nederland het beleid van de ministeries van VenW, VROM, LNV en EZ zeer met elkaar verbonden is. Het kabinet heeft daarom besloten voor elk van deze gebieden een coördinerend bewindspersoon aan te stellen. Om de reikwijdte van die coördinerende verantwoordelijk aan te geven, wordt in de respectievelijke begrotingen van deze vier ministeries een overzichtsconstructie opgenomen van de voor de betreffende regio te nemen besluiten, de primaire verantwoordelijkheidsverdeling en de relatie met de verschillende begrotingen. Dit is het overzicht van de coördinerende verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJKHEIDS- VERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
Planstudie Schiphol-Almere * startnotitiefase	uitbrengen richtlijnen door Bevoegd Gezag (april 2005)	Vakministerie: VenW (VROM mede-bevoegd gezag)	Infrastructuur- fonds	IF artikel 12.05.02	In 2006 wordt een besluit genomen over de financiële reserving voor dit project. Afhan- kelijk van het te kiezen alternatief variëren de ramingen van 1,240 tot 4,205 mld (prijsspeil 2005). Daarnaast wordt tussen de 168 en 354 mln aan investeringskosten voorzien voor groenblauwe projecten, afhankelijk van het planstudie-alternatief waar voor gekozen wordt. Tot slot is 286 mln gereserveerd voor de A10 Zuidas (zie ook onder Zuidas). Voor de financiering van het totale Noordvleugel- programma (planstudie, inclusief groen- blauwe projecten en Zuidas) is in het FES een bedrag van maximaal 4,5 mld (prijsspeil 2004) gereserveerd voor de periode 2011–2020.
* TN/MER-fase 1	besluit tussen Stroomlijn- en A6/A9-alternatief op hoofdlijnen (2006)	Trekker: VenW-RWS	(via FES)		
* TN/MER-fase 2 * (O)TB-fase	standpunt (2008) ontwerptracébesluit (2008) en tracébesluit (2009)				
Zuiderzeelijn Structuurvisie	Uitwerking structuurvisiefase op basis van medio 2005 vastge- stelde plan van aanpak. Besluit over nut en noodzaak, alsmede (eventueel) vervolg- proces, op basis van de defi- nitive structuurvisie inclusief inspraak en advies (medio 2006)	«Gezamenlijke verantwoor- delijkheid van EZ, VROM en VenW; VenW is trekker van de structuurvisiefase»	Infrastructuur- fonds	IF artikel 17.05	Het kabinet heeft 2851 mln (pp 2005, ncw 2010) gereserveerd voor de ZZL. Regionale overheden hebben in het verleden aangege- ven bereid te zijn om een financiële bijdage te leveren. In 2006 wordt inkv de Structuur- visie per uitgewerkt alternatief een finan- cieringsoverzicht gemaakt van publieke (rijk en regio) en private financieringsmogelijk- heden. Besluit over nut en noodzaak, als- mede (eventueel) vervolgproces, op basis van de definitieve structuurvisie inclusief inspraak en advies (medio 2006)

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJKHEIDS- VERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
Zuidas	Trajectnota/m.e.r. voor infrastructuur: spoor en A10. Op basis daarvan Standpunt over uit te werken alternatief (2006).	VROM heeft «overal»-verantwoordelijkheid. VenW is verantwoordelijk voor Tracè/MER (i.o.m. VROM) en is opdrachtgever voor het infrastructuurdeel.	Infrastructuur-fonds	IF artikel 13.05.01	Totaal € 406 mln voor: NSP Station (planstudie) € 91 mln (pp. 2006) A'dam Zuid WTC (planstudie € 315 mln (pp. 2006)
			Infrastructuur-fonds (via claim FES-claim voor Noordvleugel)	IF artikel 12.05	«Totaal 286 mln (A10, flanken A10 en weggerelateerde risico's). De A10 Zuidas maakt geen direct onderdeel uit van de planstudie Schiphol-Almere maar ligt wel in het studiegebied van deze planstudie. Keuzes voor oplossingen in de planstudie Schiphol-Almere hebben veerskundige relaties met (oplossingen voor de planstudie) A10 Zuidas. De voorgenomen rijksbijdrage in de financiering van de A10 Zuidas (inclusief de aansluitende infrastructuur) wordt daarom ingepast in het eerste deel van het voorlopige FES-budget van 2 miljard dat voor de periode 2011–2014 beschikbaar is voor de Noordvleugel (totale budget 4,5 miljard). Hierover zal in 2006 besluitvorming plaatsvinden.»
Utrecht	Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma Ondernemingsplan PPS-Zuidas door Kwartiermaker (in 2005). Kabinetbesluit over aanbesteding van het aandeelhouderschap (voorzien voor 1–1-2006, zie brief VROM aan TK dd 23-2-2005). Voorleggen Kabinetbesluit aan TK (eveneens voorzien voor 1–1-2007). medio 2006 besluit nut en noodzaak van alternatieven obv info uit prospectus, standpuntbepaling MER, KBA, risicoanalyse kwartiermaker NV. Indien gekozen wordt voor het dok, zal een besluit genomen worden over het vrijgeven van de prospectus, oprichting NV en over aandeelhouderschap Staat		Hoofdstuk XI (via FES)	H XI artikel 5.2.1	Uit de NSP 1 gelden 70,3 mln nominaal voor de periode 2008–2010 (geen indexering). Obv bestuurlijke afspraken van 23 feb 2005 toevoeging door VROM van 50 mln NCW 2003
			Financien	Risicodragende financiële participatie in NV	Totaal te investeren bedrag ca 130 mln: storting aandelenkapitaal voor 20% aandelen NV schatting waarde 60/70 mln, investering in zero bonds door financien schatting ca 65 mln (=50% van totaal, rest moet door private partijen worden opgebracht).

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJKHEIDS- VERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
Verkenning (ook netwerkanalyse)	Voor het uitkomen van PKB III besluit nemen over de scope van de verkenning. Vak- ministerie en trekker: VenW Op basis van de verkenning bezien of er een planstudie gestart moet worden (of meerder planstudies) vanuit het rijk of vanuit de regio. Verstedelijkingsopgave Utrecht	PM		IF artikel 12.05.01	PM
Verstedelijking	Verstedelijkingsopgave Utrecht	Verstedelijkingsopgave Utrecht	Vakministerie en trekker: VROM		
Mainport Schiphol					
	Uitvoering Actieprogramma Kabinetsstandpunt Schiphol	Vakministerie en trekker: VenW			Kosten zijn voor zover mogelijk in kader gebracht in het kader van het kabinets- standpunt; dekking wordt gezocht in het kader van het kabinetsstandpunt.
Almere					
	Analyse van de landzijdige ontsluiting van Schiphol.	Vakministerie en trekker: VenW			
	Plan van aanpak ontwikkeling Almere	Vakministerie en trekker: VROM	Hoofdstuk XI	Artikel 5 gebieds ontwikkeling en nationale ruimtelijke hoofdstructuur.	Betreeft alleen personele inzet.
	Beslisdocument over groei bevolking en de daaraan gerelateerde behoefte aan woningen. Beslisdocument over risico- dragende betrokkenheid van het rijk bij de gebiedsontwikkeling van Almere Pampus.				
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer	Gebiedsuitwerking opgesteld door de Regio in opdracht van het Rijk Standpunt Rijk over de gebieds- uitwerking	VROM is opdrachtgever en regio is trekker.	PM		PM

7. BIJLAGE OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND NIEUWE STIJL

De implementatie van de besluitvorming met betrekking tot de omvorming van het samenwerkingsverband Kustwacht tot een Kustwacht Nederland nieuwe stijl is in volle gang. De minister van VenW is als coördinerend minister voor Noordzeeaangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid, activiteitenplannen en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is zorgbaas voor de Kustwacht wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor de vertaling van de integrale beleidsdoelen in een activiteitenplan en tevens de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen verantwoordelijkheid. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplannen en begroting waarover de ministerraad beslist worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht.

Het onderstaande overzicht kan worden beschouwd als een eerste basis voor het door Defensie op te stellen activiteitenplan 2007 en is door VenW samengesteld in de rol van coördinerend ministerie. De cijfers en toelichtingen zijn door de betreffende departementen bij VenW aangeleverd. Het komende jaar zal worden benut om in overleg met de deelnemende departementen te komen tot een nadere uitwerking van de overzichtsconstructie.

Aanvullend aan het overzicht zijn door de departementen de volgende opmerkingen gemaakt:

Justitie

- Vooralnog is gebleken dat Justitie geen kosten maakt die specifiek zijn toe te rekenen aan de kustwacht.

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- Activiteiten en bedragen zijn afkomstig uit de agentschapsbegroting van de KLPD.
- Inzet helikopters geschiedt op afroep voor luchtwaarneming of spoedeisende zoekvluchten.
- De personele en materiële inzet betreft enerzijds de justitiële afwerking van geconstateerde strafbare feiten en strafrechtelijke onderzoeken alsmede de coördinatie en anderzijds de inzet bij calamiteiten van 5 zeevaartuigen, bomverkenner, duikers, Rampen Identificatie Team, speedboten, LOCC en mobiele communicatieunits.

Defensie

- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum, nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- Salaris controller(-organisatie) nog niet opgenomen. Raming € 55 000 voor 2006 en € 137 000 voor 2007 en verder.
- In 2006 bedraagt de inzet van de Koninklijke Marechaussee 7 VTE'n. Voor 2007 en verder is nog geen planning bekend.

Verkeer en Waterstaat

- De inzet van het vliegtuig is gericht op beheer over de Noordzee, naleving wetgeving, opsporen drenkelingen en bestrijding van milieuverontreinigingen. In 2006 is contract gesloten voor de aanschaf van 2 vliegtuigen. 30% wordt betaald in 2006 en 70% in 2007. Voor onderhoud en exploitatie is een raming opgenomen.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Visserijtoezicht betreft uitsluitend de inzet van AID op het NCP. De LNV-opgave is exclusief inzet AID en Barend Biesheuvel buiten NCP (in internationaal verband) en inclusief RHIB's.
- De uitgaven voor de exploitatie voor de Barend Biesheuvel maken deel uit van de totale exploitatiekosten van de Rederij van LNV. Niet alle kosten zijn eenduidig toe te rekenen aan de Barend Biesheuvel. In de businesscase civiele rijksrederij wordt dit nader uitgewerkt.

Overzichtconstructie Kustwacht Nederland nieuwe stijl (x € 1 000)

Departement	begroting	instrument/doel	activiteit	doel	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BZK	VII	Helikopter en personele inzet	Inzet helikopters op afroep en inzet luchtwaarnemers en planner (met algemene opsporingsbevoegdheid)	Politietoezicht boven de Noordzee en opsporing van strafbare feiten op de Noordzee	1 230	1 230	1 230	1 230	1 230	1 230
BZK	VII	personele en materiële inzet	Justitiële afwerking van strafbare feiten en inzet bij calamiteiten	Strafrechtelijke onderzoeken en inzet bij calamiteiten	900 + pm	900 + pm	900 + pm	900 + pm	900 + pm	900 + pm
Financiën	IXB	Schip Visarend	handhaving	Uitvoeren kustwachttaken, waarbij handhavingsniveau Douane is gegarandeerd	2 002	1 867	2 062	1 874	2 163	1 881
Financiën	IXB	Schip Zeearend	handhaving	Uitvoeren kustwachttaken, waarbij handhavingsniveau Douane is gegarandeerd	1 825	2 055	1 978	1 872	1 872	2 109
Defensie	X	Kustwachtcentrum (KWC)		Centraal informatie-centrum van de Noordzee		4 108	4 108	4 136	4 191	4 105
Defensie	X	Lynx helikopter	130 vliegreuren per jaar	inzet t.b.v. inspectie- en handhavingstaken	372	372	372	372	372	372
Defensie	X	Schip def/AMBV	140 vaardagen per jaar	inzet t.b.v. inspectie en handhavingstaken	820	820	820	820	820	820
Defensie	X	Koninklijke Marechaussee	personele inzet 2006			426	pm	pm	pm	pm
VenW	XII	Schip de Waker	Continu beschikbaar voor kustwacht		2 155	2 155	2 155	2 155	2 155	2 155
VenW	XII	Diversen	Diverse uitgaven t.b.v. Kustwacht	O.a. inhuur loodsen en onderhoud systemen		250	250	200	200	200
VenW	IF	Vaarwegmarkering	Instandhouding vaste en drijvende vaarweg-markering met inzet van drietal schepen.	Bijdrage aan vlot en veilig scheepvaartverkeer.	1 000	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
VenW	IF	handhaving toezicht algemeen (VTS)	Afkondigen/handhaven verkeersmaatregelen	bijdrage aan veilig scheepvaartverkeer	300	300	300	300	300	300

Overzichtconstructie Kustwacht Nederland nieuwe stijl (x € 1 000)										
Departement	begroting	instrument/doel	activiteit	doel	2005	2006	2007	2008	2009	2010
VenW	IF	Vliegtuigen	Schouwen, hand- haven, SAR, RIB		3 791	10 962	20 602	4 612	4 612	4 612
LNV	XIV	Visserij-toezicht	Toezicht op GVB op NCP	Bevorderen naleven GVB, voldoen aan EU-afspraken	1 257	1 257	1 257	1 257	1 257	1 257
LNV	XIV	Schip Barend Biesheuvel	Visserijcontroles op NCP. Europese en internationale visgronden	Controle NL-visserijsschepen door AID op NCP of, in overleg met andere lidsta- ten, andere wateren	pm	pm	pm	pm	pm	pm
TOTAAL					pm	pm	pm	pm	pm	pm