
Vergaderjaar 2008–2009

A **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

Blz.

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN

2

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

2

B. BEGROTINGSTOELICHTING

3

A. ARTIKELGEWIJZE 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 2009 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2009. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2009.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2009 vastgesteld. De in die begroting opgenomen product-artikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoud	blz.
1. Inleiding en leeswijzer	4
2. Infrastructuuragenda	6
3. De productartikelen	23
4. Verdiepingshoofdstuk	118
5. Bijlagen	135
5.1 Overzichtsconstructie kustwacht Nederland Nieuwe Stijl	135
5.2 Afkortingenlijst	138

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 overheidsinstanties 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 behandeld. De projectoverzichten zijn direct achter de producten opgenomen. Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan tien procent van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln. of meer dan een jaar afwijken van de eerder afgesproken oplevering¹. Doordat de Tracéwet is herzien is de mijlpaal «procedures rond» komen te vervallen in de projectoverzichten.

De begroting kent verder een verdiepingshoofdstuk, waarin de overzichten 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

¹ In het MIRT projectenboek is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infrastructuurprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neemt af naarmate het project verder wordt uitgewerkt.

plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q). In de begroting 2008 is het genoemde tarief mede gebaseerd op het beschikbare begrotingsbedrag.

Bij de artikelen 11, 12 en 15 is naar aanleiding van de kabinetsreactie op het IBO Beheer en Onderhoud een uitsplitsing opgenomen van de middelen over de kosten van het Beheer en Onderhoud. Daarnaast is bij artikel 12 nader inzicht verstrekt in de afwegingen en beleidskeuzes die op het gebied van Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud hoofdwe- gen zijn gemaakt.

In de voorjaarsnota 2007 (Kamerstuk 2006–2007, 31 061 A, nr. 2) is de zogenoemde «egalisatiereeks» op artikel 12 Hoofdwegennet geïntrodu- ceerd. Deze aanpassingsreeks van de beschikbare budgetten is toen aangebracht in het overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid. Ten einde de relatie tussen de beschikbare bedragen en het onderliggende programma helderder te presenteren wordt vanaf deze begroting de egalisatiereeks in de betreffende projectoverzichten inzichtelijk gemaakt.

Bij artikel 12 in het projectoverzicht «planstudie hoofdwegennet voor en na tracébesluit «voor de jaren 2011 en 2012 wordt «overprogrammering» geïntroduceerd. Met overprogrammering wordt bedoeld op een stuk spanning dat wordt voorzien tussen de, in die jaren, beschikbare budgetten en de geraamde kasbehoefte van het onderliggende aanleg programma.

Ten behoeve van de inzichtelijkheid ten aanzien van de gerealiseerde uitgaven en beschikbare budgetten op de afzonderlijke artikelonderdelen versus de programmering van de aanleg programma's, is in de betref- fende projectoverzichten een analyse opgenomen. In deze analyse wordt inzichtelijk gemaakt op welke artikelonderdelen de gerealiseerde programma-uitgaven zijn verantwoord.

De begroting van VenW is ook digitaal beschikbaar op <http://www.rijksbegroting.nl>.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

1. Inleiding

Infrastructuur is een belangrijk middel dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat (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 bevat een kort en bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van het ministerie van VenW op het gebied van infrastructuur. Het betreft veelal zichtbare producten die voortvloeien uit de prioriteiten in de beleidsagenda. Met de Infrastructuuragenda wordt inzicht geboden in de wijze waarop VenW inhoudelijk op programma-niveau met infrastructuur wil omgaan. Het gaat hierbij om de algemene kaders op basis waarvan het programma met infrastructuurprojecten wordt vormgegeven. Daarnaast wordt in deze agenda op projectniveau aandacht besteed aan te realiseren mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Het accent ligt hierbij op het uitvoeringsjaar 2009. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2009 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2009 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Voor een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten, wordt verwezen naar het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2009.

2. Algemene kaders

2.1. Infrastructuur als instrument

Bij de rijksinfrastructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Dit onderscheid sluit aan op de indeling van het Infrastructuurfonds, waarbij ervoor gekozen is om de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren (hoofdwegennet, spoorwegen, hoofdwatersystemen en hoofdvaarwegen) 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 waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en woonbaar land centraal. Daarnaast wordt gestreefd naar het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik wordt gegarandeerd.

Drie elementen komen terug in de manier waarop VenW met de rijksinfrastructuur omgaat:

1. De bestaande infrastructuur wordt beheerd en onderhouden om een vastgestelde 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 maatregelen getroffen om de benutting van de capaciteit van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen te verbeteren;
3. Tenslotte 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 Netwerkaanpak/Mobiliteitsaanpak

Een nauwere samenwerking tussen regio en rijk, gerichte aandacht voor bereikbaarheid van deur tot deur en daarmee beter op elkaar aangesloten en functionerende netwerken zijn de kern van de netwerkaanpak. Een belangrijk onderdeel is de Samenwerkingsagenda per regio. Hierin worden afspraken, acties en projecten opgenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld over kleinschalige maatregelen – zogenaamde quick wins – waarmee op korte termijn een groot effect kan worden behaald bij de verhoging van de samenhang en kwaliteit van de infrastructuurnetwerken. Hierover wordt onder meer tweemaal per jaar overleg gevoerd met de regionale bestuurders. In het voorjaarsoverleg staat de voortgang van de projecten centraal en in het najaar richt de aandacht zich in hoofdzaak op nieuwe projecten en beleidsaccenten. De uitkomsten van het najaars-overleg in 2007 zijn opgenomen in brief aan de Tweede Kamer van 13 december 2007 (TK, 29 984, nr. 111). Over de uitkomsten van het voorjaarsoverleg 2008 is op 24 juni 2008 een brief naar de Kamer gestuurd (TK, 31 200 A, nr. 85).

De netwerkaanpak is uitgewerkt in netwerkanalyses (2006) en landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's) voor weg, spoor, regionaal OV en vaarwegen, die in 2007 zijn uitgevoerd. Deze analyses gaven zicht op waar precies de problemen zitten (vanuit de van-deur-tot-deur-gedachte) en welke kansrijke verbeteringen mogelijk zijn. Daarbij is ook gekeken naar relevante beleidsontwikkelingen zoals prijsbeleid en verbetering van ketenmobiliteit.

Met de brief van 19 november 2007 (TK, 29 644, 29 984, nr. 85) is inzicht gegeven in de resultaten, die zijn geboekt in het kader van de Netwerkaanpak, inclusief de uitgevoerde LMCA's. De LMCA Vaarwegen is op 12 november 2007, samen met de Beleidsbrief Varen voor een Vitale Economie, aan de Tweede kamer gezonden. Kernboodschap is dat de Nota Mobiliteit het uitgangspunt voor het beleid is en de te maken keuzes. Met de uitkomsten van de LMCA's is getoetst of de doelstellingen uit deze nota voor 2020 haalbaar zijn met de inzet van de huidige beleidsmix.

Het kabinet wil het openbaar vervoer per spoor een flinke impuls geven. De groeiambitie van 5% per jaar voor de korte termijn, zoals vastgelegd in het beleidsprogramma, zijn uitgewerkt. Voor de middellange termijn is op basis van de LMCA-Spoor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ontwikkeld. Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambitie van € 4,5 miljard geregeld. Dit betekent dat de kandidaat status is vervallen en een programma van planstudies is opgenomen in het MIRT 2009 onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de al lopende planstudie OV-SAAL.

Voor het regionale openbaar vervoer is in de Nota Mobiliteit een doelstelling van 2,1 % groei per jaar (tot 2020) geformuleerd. De LMCA Regionaal OV toont aan dat deze groei binnen de huidige budgettaire kaders haalbaar is. Bovendien wijst deze LMCA op specifieke groei-mogelijkheden in het spitsvervoer binnen de stedelijke netwerken. Om de groeipotentie te versnellen is samen met decentrale overheden het Actieprogramma Regionaal OV uitgewerkt dat zich richt op deze kabinets-periode en doorwerking krijgt tot 2020.

Voor het wegenprogramma is gebleken dat de mix van benutten, beprijzen en bouwen met alle inzet moet worden doorgezet. De file-problematiek maakt het noodzakelijk daarbij zoveel als mogelijk snelheid

te maken. De uitvoering van het programma staat onder druk, onder meer door procedure-eisen in de besluitvorming. Met het programma Randstad Urgent en het kabinetsstandpunt versnelling besluitvorming infrastructuur wordt een extra impuls gegeven aan de uitvoering. De LMCA wegen toont aan dat inzet van de in de Nota Mobiliteit voor wegen gereserveerde budgettaire middelen nodig is om de doelen uit de Nota Mobiliteit te halen.

Om de ambitie van de Beleidsbrief Varen voor een vitale economie waar te maken dient het investeringsprogramma voor de vaarwegen onverminderd voortvarend uitgevoerd inclusief het versneld wegwerken van het achterstallig onderhoud (zie paragraaf 3.1). Zoals de LMCA heeft aangetoond, moet de focus echter niet alleen op een goed vaarwegennet liggen. Een andere belangrijke sleutelfactor is de beschikbaarheid van natte op- en overslagmogelijkheden. Daarom heeft het Kabinet € 55 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. Op basis van regionale netwerkanalyses vaarwegen dienen decentrale overheden voorstellen in voor quick wins die leiden tot dergelijke verbeteringen waarbij zij zelf 50% van de totale kosten dragen.

In Nota Mobiliteit is aangegeven dat het kabinet de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie wil versterken. De ambitie is om de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens te verbeteren, binnen de randvoorwaarden van veiligheid, milieu en leefomgeving. Daar waar zich knelpunten voordoen in de bereikbaarheid van zeehavens via land of zee, of in de beschikbare ruimte voor zeehavengebonden bedrijvigheid, is de rijksoverheid bereid om – bij een duidelijk maatschappelijk belang – te investeren. Hierbij ligt de prioriteit bij de Mainport Rotterdam.

2.3 Coalitie enveloppe en MIRT

Het kabinet heeft via verschillende enveloppen (Infrastructuur en Vaarwegen, Openbaar Vervoer en Water en kust) uit het Coalitieakkoord middelen gereserveerd op het terrein van transportinfrastructuur en water.

A. Transportinfrastructuur

Zoals reeds in 2.2. gemeld wil het kabinet het openbaar vervoer per spoor een flinke impuls geven. Voor de korte termijn is in het beleidsprogramma de ambitie vastgelegd om het openbaar vervoer per spoor deze kabinetsperiode met 5% per jaar te laten groeien.

Voor wat betreft de (vaar)wegen gaat het ten eerste om middelen voor vooral kleinschalige maatregelen, waarmee op korte termijn een groot effect kan worden behaald bij de verhoging van de samenhang en kwaliteit van de infrastructuurnetwerken. Het gaat voor de periode 2008–2012 om:

- Quick Wins wegen (inclusief aanpak knooppunten);
- Quick Wins vaarwegen;
- Ketenversterking (incl. Quick Wins OV) (hiervan is € 25 miljoen reeds toegevoegd aan de begroting Hoofdstuk XII, artikel 34; middelen voor latere tranches zijn gereserveerd op de aanvullende post).

Het Beleidskader Benutten van begin 2008 is uitgewerkt in een maatregelenpakket voor de korte en middellange termijn. Het korte

Infrastructuuragenda

termijn pakket maakt onderdeel uit van de Mobiliteitsaanpak en richt zich vooral op de knelpunten uit de file top-50, en aansluitingen HWN-OWN. Het omvat diverse maatregelen, zoals beter informeren van de reiziger met dynamische route informatiepanelen, sneller detecteren en verhelpen van incidenten op het wegennet, verlengen van invoegstroken, betere aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen en beter afstemmen van verkeerslichten bij open afritten. In de periode 2009–2012 is hiervoor een bedrag van € 200 miljoen gereserveerd.

Met het oog op de langere termijn start in 2008 en 2009 een aantal proeven met innovatieve maatregelen. Zie voor een nadere toelichting op de proeven de beleidsagenda bij de begroting.

Tot slot stelt het kabinet middelen beschikbaar voor een pakket Duurzaam Veilig. Dit pakket bestaat uit projecten, die inspelen op de wisselwerking tussen infrastructuur, voertuig en gedrag. Totaal heeft het kabinet voor de genoemde maatregelen op (vaar)wegen in de periode 2008–2012 € 325 miljoen gereserveerd in het FES.

Tevens is dit kabinet voornemens een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te starten als de evaluatie van de inschrijvings- en toedelingsprocedure van de eerste tranche (positieve) resultaten laat zien.

B. Water

Uit de resultaten van de wettelijke tweede toetsing van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van deze keringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. In september 2007 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 103) aan de Tweede Kamer gestuurd. Dit programma is erop gericht om alle afgekeurde waterkeringen uit de eerste en tweede wettelijke toetsing weer aan de normen van de Wet op de Waterkering te laten voldoen. Het kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» binnen de enveloppe «Water en kust» voldoende aanvullende middelen gereserveerd om dit geactualiseerde programma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering, groot € 1 160 miljoen, wordt in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. In de voorliggende IF-begroting is de 1e tranche van € 120 miljoen opgenomen.

Het Kabinet heeft daarnaast in het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» extra middelen gereserveerd voor het uitvoeren van maatregelen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water en WB21. Door een innovatieve aanpak en door zaken in samenhang aan te pakken, kunnen betere resultaten worden geboekt en de kosten zo laag mogelijk worden gehouden. Voor stimulering van de innovatieve aanpak heeft het Kabinet in totaal € 75 miljoen gereserveerd. Hiertoe wordt een subsidie-regeling opgesteld, waarin de middelen in 2 tenders worden weggezet: de eerste in 2008 (subsidieplafond € 35 miljoen), de tweede eind 2009/begin 2010 (subsidieplafond € 40 miljoen). In voorliggende IF-begroting is de eerste tranche opgenomen.

Ten behoeve van de synergie-aanpak binnen KRW/WB21 is in het Coalitieakkoord een bedrag van € 115 miljoen beschikbaar gesteld. De 7 deelstroomgebieden inventariseren de projecten die door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld op de voorafgestelde criteria. In de voorliggende begroting is € 76 miljoen opgenomen.

Voor een financiële impuls voor KRW-maatregelen in de Rijkswateren is in het Coalitieakkoord in totaal € 340 miljoen gereserveerd. Deze middelen worden in de komende jaren naar de V&W-begroting overgeboekt op basis van de in de Stroomgebiedbeheersplannen te definiëren maatregelen.

Naast bovenstaande zaken heeft het Kabinet in het Coalitie Akkoord ook extra budget toegekend voor het programma Innovatie Deltatechnologie. De totale omvang voor dit programma is € 40 miljoen en zal in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. In de voorliggende begroting is de 1e tranche van € 13 miljoen opgenomen.

MIRT

Het kabinet ziet in de realisatie van het MIRT kansen om de samenwerking tussen rijkspartijen onderling en tussen het rijk en de decentrale overheden verder te verbeteren en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Op basis van een integrale en gebiedsgerichte visie op (onderdelen binnen) het ruimtelijk fysieke domein, wil het kabinet investeringen plegen, die op elkaar zijn afgestemd, inhoudelijk met elkaar samenhangen en uiteindelijk tot meerwaarde leiden. Voor het waarmaken van deze kansen en extra ambitie heeft het kabinet voor een stapsgewijze aanpak rond het MIRT gekozen, zowel ten aanzien van het MIRT Projectenboek als het MIRT spelregelkader.

In 2007 is het eerste MIRT Projectenboek (2008) uitgebracht. Hierin zijn de relevante ruimtelijk fysieke investeringsprojecten van de ruimtelijke ministeries samengebracht en gezamenlijk gepresenteerd. In het MIRT Projectenboek 2009 worden, in uitbreiding op het eerste MIRT Projectenboek per gebied de beleidsopgaven van het Rijk geduid en daaraan de verschillende rijksprojecten opgehangen. Ook de samenhang van rijksprojecten met relevante regionale projecten wordt in beeld gebracht.

2.4 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.

Een eerste herijking heeft in 2006 plaatsgevonden ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2007. Deze herijking heeft geleid tot een additioneel verwacht aanbestedingsresultaat van € 149 miljoen (prijspeil 2006) over de periode 2005 tot en met 2010. Het additioneel resultaat is verwerkt in de begroting 2007 en is ingezet voor een enveloppe voor maatregelen voortkomend uit de netwerkanalyses (€ 66 miljoen), voor het

programma van maatregelen om de primaire waterkeringen weer aan de Wet op de waterkering te laten voldoen (€ 70 miljoen) en een bijdrage voor het programma Filevermindering (€ 13 miljoen).

In 2008 is ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2009 een tweede herijking is uitgevoerd. Bij deze herijking is de berekening uitgevoerd volgens de systematiek die is gehanteerd bij de initiële berekening in 2004 en de herijking in 2006. Uitgangspunt is dat de verwachte aanbestedingsresultaten hoofdzakelijk worden 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.

Ten aanzien deze 3 uitgangspunten is in de herijking 2008 het volgende geconstateerd:

- Grondslag: de omvang van grondslag was in 2006 hoger dan begroot, onder andere omdat toen een aantal omvangrijke projecten innovatief in één keer is aanbesteed.
- De periode waarin verplichtingen worden gerealiseerd in kas is ten opzichte van de eerste herijking ongewijzigd.
- Geconstateerd is dat de marktspanning in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) in de afgelopen jaren sterk is toegenomen, waardoor de verwachting is dat in komende jaren op aanbestedingen per saldo geen meevallende resultaten meer worden geboekt.
- Daarnaast is vastgesteld dat de prijsontwikkeling van grondstoffen het laatste jaar dusdanig is, dat deze een sterk opdrijvend effect heeft op de bedragen waartegen op aanbestedingen wordt ingeschreven.

Tegenover de hogere grondslag in 2006 die tot hogere resultaten leidt, staat de toenemende marktspanning, waardoor per saldo de aanvullende aanbestedingsresultaten voor de gehele periode 2005–2010 iets hoger (ongeveer € 50 miljoen) uit komt dan berekend in 2006. Omdat het tempo waarin de aanbestedingsresultaten teruglopen sneller gaat dan in 2004 en 2006 was voorzien, en er in 2009 en 2010 per saldo aanbestedings-tegenvallers in plaats van aanbestedingsmeevallers worden verwacht, wordt geadviseerd om de, op grond van deze tweede herijking berekende, relatief geringe additionele aanbestedingsmeevaller alternatief aan te wenden. In samenwerking met het ministerie van Financiën is een onderzoek gestart naar de aard en omvang van de problematiek die ontstaat door de stijgende marktprijzen.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

In lijn met de Plannen van Aanpak en de gemaakte afspraken met de Kamer en de sector wordt de komende jaren verder uitvoering gegeven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor, wegen en waterwegen.

Binnen de budgetten voor beheer en onderhoud wordt vooralsnog een deel van de kosten voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken ingepast, alsmede een deel van de kosten van de noodzakelijke vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens. Het meerjarig beschikbare budget voor het hoofdwegennet daalt hierbij niet. Wel is er hierdoor in de jaren 2009 en 2010 tijdelijk

Infrastructuuragenda

minder geld beschikbaar voor regulier onderhoud. Naar de mate waarin het mogelijk is de levensduurproblematiek voor de stalen bruggen in te passen, zonder de kwaliteit van het wegennet aan te tasten, wordt onderzoek ingesteld. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek vindt besluitvorming plaats over de definitieve inpassing.

Door middel van actief kasbeleid wordt getracht het opnieuw ontstaan van achterstanden in het onderhoud aan de verhardingen ten gevolge van het verminderde budget voor regulier onderhoud zoveel als mogelijk te beperken.

Daar tegenover staat dat in de Midterm Review beheer en onderhoud (bijstuk bij begroting Infrastructuurfonds 2007) is gemeld dat het achterstallig onderhoud op hoofdvaarwegen pas in 2020 zou zijn ingelopen. In 2007 zijn de mogelijkheden om het inlopen van het achterstallig onderhoud te versnellen onderzocht. In deze begroting 2009 is een programma gepresenteerd om de achterstanden reeds uiterlijk in 2016 weg te werken. Onderdeel hiervan is de versnelde aanpak van een aantal prioritaire projecten in de jaren 2009 en 2010.

De Kamer wordt via de reguliere begrotingsmomenten geïnformeerd over de resterende periode 2007–2010 van de uitvoering van de Plannen van Aanpak.

Voor het jaar 2008 zijn bij voorjaarsnota vanwege prijsstijgingen middelen toegevoegd voor de kustsuppleties en voor het faalkansgericht onderhoud aan de stormvloedkeringen. Deze prijsstijgingen lijken ook te spelen in 2009 en latere jaren. Daarom is er besloten om een onderzoek uit te (laten) voeren naar de verwachte kosten voor Beheer en Onderhoud van de Hoofdwatersystemen op de lange(re) termijn.

Levensduur Kunstwerken

VenW zal in 2009 het onderzoek naar de conditie van de kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels) en de voorbereiding van de verbetering ervan met kracht voortzetten. De versterking (of vervanging) van de 10 stalen bruggen die binnen 5 jaar moeten worden aangepakt zal worden voorbereid en mogelijk kan al een aanvang worden gemaakt met de uitvoering. In 2009 zal ook duidelijk zijn bij welke betonnen kunstwerken maatregelen nodig zijn om de restlevensduur weer op peil te brengen en op welke termijn dat moet gebeuren. Met behulp van een afweegmodel, dat gebaseerd is op een kosten-batenanalyse, wordt per kunstwerk bekeken welke maatregelen het meest efficiënt zijn.

Bij de programmering van de aanpak van zowel de stalen als de betonnen kunstwerken zal worden gestreefd naar het zoveel mogelijk combineren met reeds geplande of noodzakelijke werkzaamheden aan aanpalende wegvakken om de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken. Naast een goede planning zullen ook andere mobiliteitmaatregelen maatregelen nodig zijn om de verkeershinder te beperken. Tot welke extra kosten dit eventueel nog kan leiden is pas bekend als de maatregelen per kunstwerk concreet zijn uitgewerkt.

Voor de versterking van de 10 stalen bruggen is in deze begroting een budget van € 500 miljoen uitgetrokken. De financiële consequenties van de aanpak van de betonnen bruggen moeten nog in kaart worden gebracht.

Infrastructuuragenda

In 2009 wil VenW onder meer de volgende maatregelen/werkzaamheden uit de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud uitvoeren/in uitvoering nemen:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">• continueren van het wegwerken van achterstallig onderhoud van bruggen en viaducten• Groot variabel onderhoud A1 Hengelo-Duitse grens
Hoofdwatersystemen	<ul style="list-style-type: none">• Renovatie Stuwen in de Lek• Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica en bewegingswerken)
Hoofdvaarwegen	<p>Projecten in uitvoering:</p> <ul style="list-style-type: none">• Amsterdam Rijnkanaal/Lek (baggeren, renovatie oevers, Irensesluizen en Bernardsluizen)• Rotterdam-Duitsland (baggeren en renovatie oevers)• Rotterdam-Belgie/Zeeland (baggeren, renovatie diverse sluiscomplexen waaronder Volkeraksluizen)• Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren en renovatie oevers en sluiscomplex Terneuzen)• Maas; baggeren en kunstwerken (renovatie diverse sluiscomplexen waaronder Born en Maasbracht)• Natte bruggen

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken Beheer en Onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2009.

3.2 Aanleg en benutting

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

Infrastructuuragenda

Hoofdwatersystemen

In 2009 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Diverse kleine projecten Herstel en Inrichting• Diverse kleine projecten Sanering Waterbodems• Diverse projecten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Diverse kleine projecten Herstel en Inrichting• Diverse kleine projecten Sanering Waterbodems• Diverse projecten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma

Hoofdwegennet

In 2009 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• RW7 Zuidelijke ringweg Groningen• A12 Veenendaal-Ede• A12 Zoetermeer-Gouda• A28/A32 Knooppunt Lankhorst
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• A4 Burgerveen-Leiden (ged. nabij Leiderdorp)• A2 Everdingen-Deil• A2 St. Joost-Urmond• A10 Tweede Coentunnel/Westrandweg

Spoorwegen

In 2009 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Sloelijn (inclusief geluidsmaatregelen op de Zeeuwselijn)• ERTMS level II (onderdeel van project Amsterdam-Utrecht)• Een aantal onderdelen van het project Regionet• Diverse geluidspilots

Daarnaast wordt bij het onderdeel spoorwegen in 2009 volop gewerkt aan de uitvoering van diverse grote aanlegprojecten waaronder diverse Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's).

Infrastructuuragenda

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 2009 verwacht VenW dat de volgende mijlpalen zullen worden gerealiseerd:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal• Het tweede deel met kruising van spoorlijn van de Noordwesttangent in Tilburg

Hoofdvaarwegennet

In 2009 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Vaarroute Ketelmeer (fase 1)• Walradar Noordzeekanaal• Verruiming Twentekanaal (fase 1)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Vaarweg Meppel Ramspol (Zwartsluis)

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT/SNIP Projectenboek 2009.

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.

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 (zogenoeten '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.

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.

Infrastructuuragenda

In 2007 en 2008 worden de maatregelen op schaal en/of in een praktijk-situatie beproefd. Parallel daaraan vindt kennisoverdracht plaats over de resultaten van de pilots en over de mogelijkheden voor implementatie in de praktijk. Het programma loopt nog door tot eind 2009

Innovatieprogramma geluid

Het Innovatieprogramma geluid (IPG) is in december 2007 afgesloten. Het programma heeft geleid tot invoering van nieuwe maatregelen en methoden voor de aanpak van geluidhinder langs rijkswegen en spoorwegen. Deze nieuwe oplossingen vormen een aantrekkelijk alternatief voor geluidschermen, die steeds talrijker en hoger worden. Bovendien zijn de nieuwe maatregelen goedkoper en in visuele zin minder belastend voor de omgeving. Zo blijft uitvoering van het geluidbeleid betaalbaar en uitvoerbaar en komen de doelstellingen van het geluidbeleid beter binnen bereik.

Nieuwe maatregelen zoals het stille wegdek, tweelaags zoab, scherm-toppen, middenbermschermen, modulaire geluidschermen, raildempers, het zogenaamde akoestisch slijpen (waarmee de rails zodanig geslepen worden dat het geluid wordt beperkt) en een maatregel om bestaande treinen fors stiller te maken (de zogenaamde LL-remblokken) zijn nu beschikbaar voor gebruik. Veel van deze maatregelen worden inmiddels op grote schaal toegepast buiten het IPG en leiden daar tot kostenreductie en een betere maatschappelijke acceptatie. Internationaal is er door het IPG ingezet op het aanscherpen van geluidemissie-eisen van banden en voertuigen en het aanscherpen van testmethodes. Voor spoor is de inzet gericht op de aanpak van de lawaaiige Europese vloot goederenwagens. Mede door de bijdrage vanuit het IPG gaan de internationale ontwikkelingen op deze dossiers de goede kant op.

Inmiddels is een zorgvuldige afbouw van het programma en overdracht aan de bestaande organisaties bijna voltooid. Onderdeel daarvan is de zogenaamde nazorg van het IPG. Vanuit deze nazorg zullen de bestaande organisaties de activiteiten gericht op stillere banden en wegvoertuigen en de aanpak van de Europese spoorgoederenvloot voort zetten. Daarnaast is de doorontwikkeling van het super stille wegdek en de financiering van de prestatieregeling voor spoorvervoerders die hun treinen stiller maken onderdeel van de nazorg. De nazorg wordt gefinancierd uit het IPG budget.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Al enkele jaren worden in het kader van het MJPO, waarin VenW samenwerkt met het ministerie van LNV, provincies en waterschappen, ontsnipperingsmaatregelen opgeleverd.

Een voorbeeld daarvan is de Doorbraak, een nieuw gegraven watergang van circa 20 km die de A35 tussen Almelo en Hengelo passeert. Dit project stond geprogrammeerd voor 2009 en 2010, maar is reeds in 2008 gerealiseerd.

Een ander groot project is de passage bij Blauwe Stad in oost Groningen. In Blauwe Stad worden luxe woningen aan een waterplas gebouwd. De waterplas krijgt een verbinding onder de A7 en de spoorlijn Groningen-Nieuwe Schans. De ecologische verbinding is aan deze natte passage gekoppeld.

Vanaf 2008 worden ook de eerste ontsnipperingsmaatregelen getroffen bij het spoor, zoals bij IJzerenbosch in Limburg.

In 2009 en 2010 zullen nog diverse kleinere maatregelen bij spoor, kanalen en rijkswegen worden uitgevoerd. De grote passages, die in afgelopen jaren zijn voorbereid, zullen in 2008 en 2009 gestart worden om in de jaren daarna gereed te komen. Eind 2008 en in 2009 worden enkele grote projecten op de markt gezet: eind 2008 o.a. via de inkoop van 9 ecoducten in een contract voor Utrecht, Gelderland en Overijssel en in 2009 staat de inkoop van minstens nog eens 4 ecoducten op de rol (Noord-Brabant, Limburg en Noord-Holland). Deze projecten zullen in de komende jaren (2009–2011) in uitvoering komen. En in 2009 start een verkenning naar een te realiseren ecoduct over de A28 nabij Dwingelo. In de A6 nabij het Kuinrebos zal in 2009 een ontsnipperingsmaatregel gereed komen.

4. Grote projecten

4.1 Afdekking risico's grote spoorprojecten

Ultimo 2007 resteert er in de risicoreservering een bedrag van in totaliteit ca. € 75 miljoen.

Hierop worden de volgende wijzigingen voorgesteld

- De risicoreservering moet met € 15 miljoen worden opgehoogd met het oog op het risicoprofiel van de HSL-Zuid. De Kamer is hierover geïnformeerd via de laatste voortgangsrapportage.
- Verder is de Kamer met de aanbidding van de 22e voortgangsrapportage van de Betuweroute in 2007 verzocht in te stemmen met een onttrekking van € 14 miljoen aan de risicoreservering om te beginnen met de voorbereidende ingenieurswerkzaamheden voor de oplossing met ERTMS level 1. Dit om zoveel als mogelijk vertraging te voorkomen. De kosten van de voorgestelde aanpak bedragen circa € 14 miljoen meer dan het vigerende plan. Hiermee worden grotere financiële risico's en het risico van uitval van de Havenspoorlijn bij migratie naar ERTMS ondervangen. Het huidige projectbudget voor de aanleg van de Betuweroute is ontoereikend voor de uitvoering van de benodigde werkzaamheden aan de Havenspoorlijn.

Afdekking risico's spoorprogramma (in € mln)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2008				69		6	75
1e suppletoire begroting 2008				- 69	69		
– testtraject HSL					15		
– Migratie havenspoorlijn					- 14		
Stand begroting 2009					70	6	76

4.2. Zuiderzeelijn (ZZL)

Het kabinet is tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren. Daarom kiest het kabinet conform het Coalitieakkoord voor een alternatief samenhangend pakket voor Noord-Nederland, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken (TK 2007–2008, 27 658, nr 42).

Het pakket voor het Noorden bestaat dan uit het Regio Specifiek Pakket (ad € 1 800 miljoen), een aanvullende bijdrage voor de A7 Zuidelijk Ringweg Groningen fase 2 (ad € 200 miljoen) en een reservering van € 160 miljoen (binnen het voor de LMCA spoor gereserveerde € 4,5 miljard) voor de spoordriehoek in Noord Nederland.

Het kabinet heeft gekozen voor een Regio Specifiek Pakket voor Noord-Nederland (RSP-ZZL), waarbij de regie bij de regio komt te liggen (motie Cramer/Roefs, TK 2007–2008, 27 658, nr. 41).

Een duurzame en succesvolle uitvoering van het RSP-ZZL vereist het werken vanuit een integrale visie en volgens programmatische aanpak. Met de programmatische aanpak wordt samenhang tussen maatregelen en projecten bevorderd, een integrale afweging mogelijk gemaakt, de flexibiliteit tussen programmalijnen en middelen gewaarborgd en een consistente lijn van het afgelopen programma Kompas voor het Noorden doorgetrokken.

Het RSP is additioneel ten opzichte van regulier beleid. De focus van het RSP ligt op effectieve maatregelen en projecten, die aansluiten bij de probleemstelling voor het Noorden, zoals beschreven in (de Aanvulling op) de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Bij de uitwerking van het RSP wordt onderscheid gemaakt tussen een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbetering van het regionale bereikbaarheid (RB). De totale Rijksbijdrage voor het RSP is € 1 800 miljoen, terwijl de regio € 670 miljoen bijdraagt. De omvang van de regionale bijdrage is bepaald op basis van de oorspronkelijke rijks- en regionale bijdrage voor de Zuiderzeelijn.

Regio Specifiek Pakket ZZL	Budget in € mln									
								Rijksbijdrage	Regio- nale bijdrage	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008– 2013	2014– 2020	Totaal	
Beschikbaar ZZL	8	67	143	123	294	277	912	2 238	3 150	
OV-SAAL	8	22	50	75	130	118	403	947	1 350	
Regio Specifiek Pakket ZZL		45	93	48	164	159	509	1 291	1 800	670
waarvan										
– Ruimtelijk Economisch Programma (REP)		10	10	10	30	30	90	210	300	100
– Regionale Bereikbaarheid (RB) ³⁵			83	38	134	129	419	1 081	1 500	570

In bovenstaande tabel is aangegeven hoe de inzet van de ZZL middelen zal zijn. De uitgaven voor OV SAAL worden verantwoord op het IF artikel 13 Spoorwegen en het pakket Regionale Bereikbaarheid (RB) op IF artikel 14 Regionale lokale infra. Het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt verantwoord op de begroting van Economische Zaken.

4.3 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Ten aanzien van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is het Havenbedrijf Rotterdam initiatiefnemer voor de aanleg van Maasvlakte 2. Het Rijk levert hieraan een financiële bijdrage, is verantwoordelijk voor de

Infrastructuuragenda

natuurcompensatie en de noodzakelijke vergunningen voor de aanleg. Tevens investeert het Rijk in de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam. Voor de periode tot 2020 wordt, met de verbreding van de A15 in het project Maasvlakte – Vaanplein (MaVa), de bereikbaarheid van de mainport over de weg verbeterd. Het tracébesluit wordt voorbereid. Het kabinet heeft de projecten PMR en MaVa opgenomen in het programma Randstad Urgent. De bereikbaarheid van de mainport in de komende 10 tot 15 jaar is, gezien de voorbereiding van genoemde projecten, afdoende zeker gesteld.

BEGROTING OP HOOFDLIJNEN

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2008 (mutaties > € 15 mln.).

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

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerp-begroting 2008		7 193 679	7 562 575	8 088 724	7 250 262	7 299 669	6 466 738
Amendementen		- 3 000					
Mutaties 1e suppletore wet 2008		- 70 522	152 093	215 990	30 949	- 14 058	104 029
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		45 779	- 20	- 5 646	804 029	570 797	1 058 099
1. Loonbijstelling 2008	Div.	28 379	27 249	28 056	26 612	26 686	27 669
Prijsbijstelling 2008	Div.	95 456	100 934	108 443	83 144	88 309	85 188
2. Kunstwerken (stalen bruggen)	12		50 000	100 000	100 000	100 000	80 000
3. NSL: Luchtproblematiek	12					50 000	50 000
4. ABvM	17						253 000
Uit HWN: ABvM	12						- 253 000
5. Kasschuif	12		- 250 000	- 335 000	335 000	- 150 000	- 130 000
6. SpoDo II	13		10 000	15 000	20 000	20 000	20 000
7. Dekking 4,5 mlrd (1,35 mlrd)	13	30 000	90 000	125 000	150 000	160 000	170 000
8. Pakket Noorden	17		45 000	93 000	48 000	164 000	159 000
Regionaal specifiek pakket ZZL							
- Ruimtelijk Economisch Programma (REP)	14		- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 30 000	- 30 000
- Regionale Bereikbaarheid (RB)	14		- 35 000	- 83 000	- 38 000	- 134 000	- 129 000
9. Tunnelveiligheid en SUNIJ-lijn	14		- 38 000	- 25 500	- 12 500		
10. FES/ABvM	17	80 000	10 000	10 000			
11. Enveloppe water: Synergie KRW/WB21	11	2 280	8 360	14 440	14 440	13 680	9 880
Enveloppe water: KRW FES	11	9 500	25 500				
12. Desaldering: Delflandse kust	11				22 000		
13. Desaldering: Wilhelminakanaal	15					19 600	
14. Bijdrage FES: PMR	16				7 981	9 323	266 511
15. FES Noordvleugel enveloppe A6/9 en Zuidas	12				60 000	238 000	478 000
16. DBFM 2e Coentunnel	12	- 199 836	- 34 063	- 46 085	- 2 648	- 4 801	851
II Overige mutaties		41 258	23 924	- 18 350	39 465	38 422	- 8 382
Totale mutaties		87 037	23 904	- 23 996	843 494	609 219	1 049 717
Stand ontwerp-begroting 2009		7 207 194	7 738 572	8 280 718	8 124 705	7 894 830	7 620 484

- Ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2008.
- Ad 2. De technische levensduur van kunstwerken is korter dan verwacht. Er is € 500 mln. beschikbaar, bestemd voor in eerste instantie het aanpakken van stalen kunstwerken.
- Ad 3. Voor de saneringsopgave in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden extra

Begroting op hoofdlijnen

middelen ad € 418 mln. ingezet ter verbetering van de luchtkwaliteit en om ruimtelijke ontwikkelingen vlot te kunnen trekken.

- Ad 4. Voor het totale project ABvM (zie artikel 17) is een budget noodzakelijk van € 2,45 mld. tot 2020. Dekking zal conform Ministerraad-besluit ondermeer deels plaatsvinden vanuit het NoMo-aanleg wegenbudget.
- Ad 5. Het betreft het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur op het hoofdwegenet.
- Ad 6. Binnen het budget voor Regionaal lokale infrastructuur vindt een herprioritering plaats ten behoeve van de tweede tranche voor investeringen in spoorse doorsnijdingen. Hiermee kan tegemoet worden gekomen aan de motie Koopmans/Roefs.
- Ad 7. Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Dit betekent dat de kandidaat status is vervallen en een programma van planstudies is opgenomen in het MIRT 2009 onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de al lopende planstudie OV-SAAL. De dekking is als volgt opgebouwd:
- OV SAAL: € 1,35 miljard uit het budget van de Zuiderzeelijn, conform kabinetsbesluit van 16 november 2007;
 - Er wordt € 800 miljoen uit de CA-enveloppe voor OV ingezet;
 - € 2 mld. wordt grotendeels gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Dit najaar vinden de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS hierover plaats. Voor het resterende deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofdrailnet;
 - Daarbij is afgesproken dat Financiën waar nodig eventuele kasritmeverschillen binnen het generale beeld zal proberen op te vangen;
 - Verder vindt er beperkte herprioritering plaats binnen het aanlegprogramma spoor. Het gaat hier om een bedrag van per saldo € 350 miljoen die eerder gereserveerd was voor projecten die nu in het licht van de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent zijn.
- Ad 8. Deze mutatie betreft de verwerking van de bestuurlijke afspraken met het Noorden (Regio Specifiek Pakket – ZZL). Afgesproken is de gereserveerde middelen alternatief in te zetten. Dit betekent dat de middelen voor het Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en de middelen voor Pakket Regionale Bereikbaarheid worden overgeboekt vanuit artikel 17 ZZL worden overgeboekt naar artikel 14 Regionale lokale infra.
- Ad 9. Deze mutatie betreft de technische kasschuiven die samenhangen met de financiering van de uitgaven Tunnelveiligheid metro en SUNIJ-Lijn en de overboeking naar artikel HXII/39.02 BDU.

Begroting op hoofdlijnen

- Ad 10. Dit betreft de verwerking van de middelen voor Anders Betalen voor Mobiliteit die zijn gereserveerd in het FES.
- Ad 11. Dit betreft de toevoeging van middelen uit het Coalitieakkoord voor de synergie-aanpak KRW/WB21. De 7 deelstroomgebieden inventariseren de projecten die door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld op de voorafgestelde criteria. In de voorliggende begroting is dit bedrag bij het FES opgevraagd.
- Ad 12. Rijkswaterstaat voert voor het Hoogheemraadschap Delfland een werk aan de versterking van de delflandse kust uit. De kosten voor het project bedragen € 113 mln. (€ 108 mln. van HHS en € 5 mln. van de provincie Zuid Holland). VenW ontvangt van het HHS voor het werk «Versterking Delflandsekust» 100% vergoeding. Bij 1e suppletore wet 2008 is reeds € 91 mln. verwerkt (ophoging van zowel de uitgaven als de ontvangsten). In deze begroting wordt het restant ad € 22 mln. opgenomen.
- Ad 13. Van de provincie Noord Brabant en de gemeente Tilburg wordt in het jaar 2012 een bijdrage verwacht van in totaal € 19,6 mln. ten behoeve van het Wilhelminakanaal.
- Ad 14. Deze mutatie betreft de toevoeging van de FES bijdrage in PMR.
- Ad 15. Dit betreft de overboeking vanuit het FES in het kader van de enveloppe Noordvleugel ten behoeve van de A6/9 (€ 3,3 mld).
- Ad 16. Deze boeking is naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie.

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen

Nr.	Project/doelstelling	Algemene doelstelling begroting	Status (in voorbereiding/in uitvoering/afgerond)
Project			
	Programma Randstad Urgent: versterk de concurrentiepositie van de Randstad	34(HXII) en 18 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
Doelstellingen beleidsprogramma			
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar plaats, tijd en milieukeuzes	34 (HXII) en 17 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	34 (HXII) en 12, 15 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
20	Groeiambitie van vijf project per jaar voor het openbaar vervoer per spoor	34 (HXII) en 13 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	31 (HXII) en 11, 16 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie	31 (HXII) en 11 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
28	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over waterveiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen	31 (HXII) en 11, 16 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding

3. PRODUCTARTIKELEN

11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

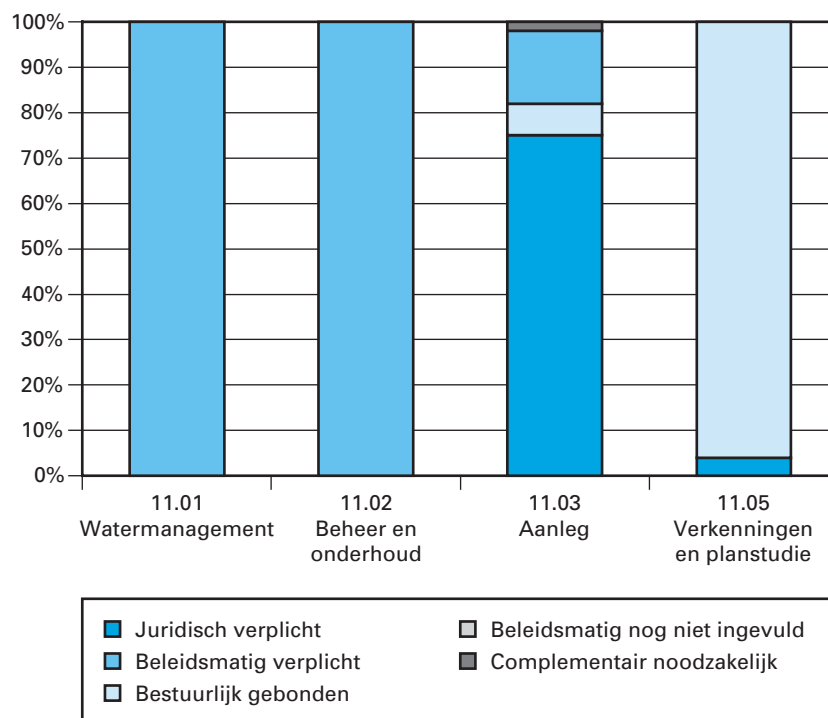
Op dit artikel worden de producten op het gebied van hoofdwatersystemen verantwoord. Dit betreft de onderdelen watermanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc.

Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 31 (integraal waterbeleid) op de VenW begroting (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 de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
11. Hoofdwatersystemen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	551 248	1 236 582	720 949	705 358	746 567	658 681	523 052
Uitgaven	550 928	692 684	813 582	922 520	777 143	680 067	549 631
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>71 754</i>	<i>87 112</i>	<i>87 091</i>	<i>86 857</i>	<i>88 831</i>	<i>89 225</i>	<i>89 659</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	71 754	87 112	87 091	86 857	88 831	89 225	89 659
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>259 135</i>	<i>241 259</i>	<i>200 123</i>	<i>218 969</i>	<i>194 290</i>	<i>198 423</i>	<i>223 223</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	173 666	155 653	117 016	116 734	75 156	77 121	99 766
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheren	76 871	50 716	51 156	63 289	119 131	121 226	123 381
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	8 598	34 890	31 951	38 946	3	76	76
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>215 321</i>	<i>346 857</i>	<i>466 706</i>	<i>553 895</i>	<i>431 307</i>	<i>321 496</i>	<i>198 534</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	115 838	205 004	292 045	372 468	303 873	236 697	140 734
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren	99 483	141 853	174 661	181 427	127 434	84 799	57 800
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>4 718</i>	<i>17 456</i>	<i>59 662</i>	<i>62 799</i>	<i>62 715</i>	<i>70 923</i>	<i>38 215</i>
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	2 206	10 437	622	152	101	0	0
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	52	4 631	56 947	61 162	62 293	70 275	37 579
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	2 460	2 388	2 093	1 485	321	648	636
Van totale uitgaven:							
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	<i>354 755</i>	<i>331 332</i>	<i>286 596</i>	<i>303 122</i>	<i>307 845</i>	<i>310 410</i>	<i>337 981</i>
<i>Restant</i>	<i>196 173</i>	<i>361 352</i>	<i>526 986</i>	<i>619 398</i>	<i>469 297</i>	<i>369 657</i>	<i>211 650</i>
11.09 Ontvangsten	5 287	10 260	33 065	52 349	33 300	4 800	2 500

Budgetflexibiliteit



Toelichting:

Watermanagement en Beheer en Onderhoud

De voor watermanagement en beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht. Deze bedragen zijn nodig om de prestatieafspraken te realiseren die hierover in de Service Level Agreement zijn opgenomen.

Aanleg

De artikelonderdelen Waterkeren en Waterbeheren zijn nagenoeg geheel juridisch verplicht.

Verkenningen en Planstudies

De verkenningen en planstudies zijn grotendeels bestuurlijk gebonden. Het betreft projecten waarvoor internationale verplichtingen zijn aangegaan (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium) en waarvoor bestuurlijke afspraken zijn gemaakt met de Provincie Friesland en Noord-Holland (project extra spuicapaciteit Afsluitdijk).

11.01 Watermanagement

Motivering

Met Watermanagement streeft VenW naar:

- het reguleren van de hoeveelheid water in het hoofdwatersysteem;
- een duurzaam watersysteem, dat voorziet in de beschikbaarheid van voldoende water van goede kwaliteit voor de gebruiker.

Producten

Basispakket watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

- het op orde brengen en houden van de samenhang tussen het regionaal- en het hoofdwatersysteem in 2015. Hiermee wordt zowel wateroverlast als watertekort bestreden.
- het kunnen beschikken over voldoende water in de rijkswateren, zodat kan worden voldaan aan de behoeften die voortvloeien uit de gebruiksfuncties. Om dit te realiseren worden peilbesluiten nageleefd, worden de waterakkoorden geactualiseerd en uiteraard nageleefd. Het waterpeil is zoveel mogelijk afgestemd op de gebruiksfuncties.
- daarnaast wordt zorggedragen voor een adequate informatievoorziening over de reguliere waterkwantiteit en waterkwaliteit. Dit houdt de vergaring en beschikbaarstelling in van interne- en externe informatie over het watersysteem. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om berichtgeving over hoog- en laagwater, naderende stormen, verontreinigingen en ijsvorming. Hiermee is binnen Rijkswaterstaat een calamiteitenorganisatie belast.

Meetbare gegevens bij Watermanagement

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang
Watermanagement	Km ² water	65 250

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2009
Watermanagement	RWS participeert minimaal tien keer per jaar in een multidisciplinaire oefening, evalueert opgetreden grote calamiteiten en oefeningen en voert afgesproken verbeteracties uit op het gebied van waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	%	80
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen	%	90

Om te weten of Rijkswaterstaat haar taken op het gebied van watermanagement goed uitvoert, zijn de PIN's voor dit jaar geënt op het optreden van bijzondere omstandigheden. Het op orde hebben van de calamiteitenorganisatie en de informatievoorziening voor maatschappelijk vitale processen ten tijde van hoogwater, laagwater, ijsgang of calamiteuze lozingen zijn zaken die gemeten worden. Dit betekent dat Rijkswaterstaat minimaal 10 keer per jaar deelneemt aan multidisciplinaire oefeningen, opgetreden grote calamiteiten evalueert en de afgesproken verbeteracties uitvoert. Ook verstrekt Rijkswaterstaat informatie binnen de afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.

11.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Het zodanig in conditie houden van het hoofdwatersysteem dat de primaire functie van zowel het waterkeren als het waterbeheeren vervuld kan worden.

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 rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de waterkering).

ad 1. Kustlijnhandhaving

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 er 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 tenietgedaan. De zeespiegelstijging heeft tot gevolg dat de hoeveelheid te suppleren zand in de tijd gezien toeneemt.

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

ad 2. Beheer en Onderhoud Rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

● Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 325 km primaire waterkeringen. Er wordt vast onderhoud gepleegd, bijvoorbeeld maaien van dijken. Daarnaast wordt er variabel onderhoud gepleegd. Dat betekent dat de waterkeringen periodiek worden geïnspecteerd en dat zo nodig tekortkomingen worden verholpen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat met name 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 ook 396 km niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Wet op de waterkering omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater. Ze bieden bescherming tegen het binnenwater. Ook deze waterkeringen voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau.

● Stormvloedkeringen

Om ons land tegen de zee te beveiligen is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Ook de stormvloedkeringen zijn primaire waterkeringen (welke vallen onder de Wet op de waterkering). 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 en het onderhoud aan het besturingssysteem. Naast deze onderhoudsactiviteiten vindt de bediening van deze objecten plaats en worden er periodiek inspecties uitgevoerd. Voor het handhaven van de huidige faalkans zijn aanvullende middelen noodzakelijk.

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheeren

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem op een zodanig kwaliteitsniveau te houden dat dit voldoet aan de vigerende regelgeving. Hierbij valt te denken aan beheer en onderhoud van:

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

Onder het basispakket valt ook de voorbereiding van respectievelijk WB21, 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. Voor de KRW moeten stroomgebied-beheersplannen opgesteld worden. Die bepalen welke maatregelen op het terrein van beheer en onderhoud genomen zullen moeten worden om aan de KRW te blijven voldoen.

- **Rijksrederij**

In 2006 heeft de Ministerraad besloten tot het instellen van een Rijksbrede Civiele Rijksrederij (hierna te noemen Rijksrederij). Deze Rijksrederij bundelt binnen de Rijksoverheid nautische activiteiten die door verschillende partijen (LNV, Financiën (Douane), VenW en de Kustwacht) apart werden uitgevoerd met als doel schaalvoordelen te behalen. Met deze bundeling wordt de nautische kennis verder geborgd. In november 2006 is een businessplan Rijksrederij goedgekeurd en in september 2007 is het implementatieplan Rijksrederij goedgekeurd. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

- Het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau.
- Het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen.
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

De Rijksrederij verkeert thans in de oprichtingsfase. Er wordt overleg gepleegd met de vakbonden over de uniformering van de arbeidsvoorwaarden en de overgangsregelingen voor het douane- en LNV-personeel. Na de feitelijke oprichting, die is voorzien per 1 januari 2009, zal een organisatie ontstaan van 140 vaartuigen en circa 130 fte's.

- **Kustwacht**

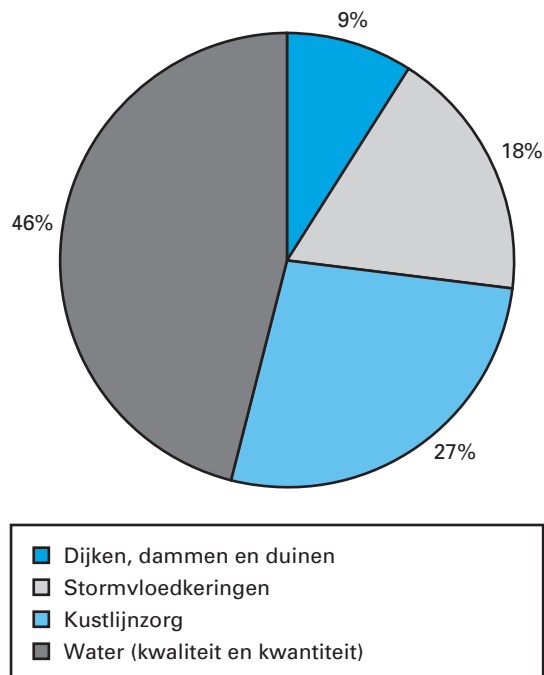
Per 1 januari 2007 is de Kustwacht Nieuwe Stijl van start gegaan. De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft hij trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van Rijkswaterstaat en schepen en helikopters van het ministerie van Defensie. De vliegtuigen van Verkeer en Waterstaat zijn eind 2007 overgedragen aan Defensie. De opdrachtformulering van de Kustwacht wordt voorbereid door de Raad voor de Kustwacht. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de Raad voor de Kustwacht. De Ministerraad stelt vervolgens het APB formeel vast. In 2009 wordt het functioneren van de Kustwacht Nieuwe Stijl geëvalueerd. Alle schepen zijn per 1 januari 2008 in beheer bij de Rijksrederij. Een nadere toelichting is als bijlage bij deze begroting gevoegd.

Groot Variabel onderhoud waterbeheer

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud etc.).

Meetbare gegevens bij Beheer en Onderhoud

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Hieronder is een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over dijken, dammen en duinen, over stormvloedkeringen, over kustlijnzorg en over water (t.b.v. waterkwaliteit en -kwantiteit). Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.



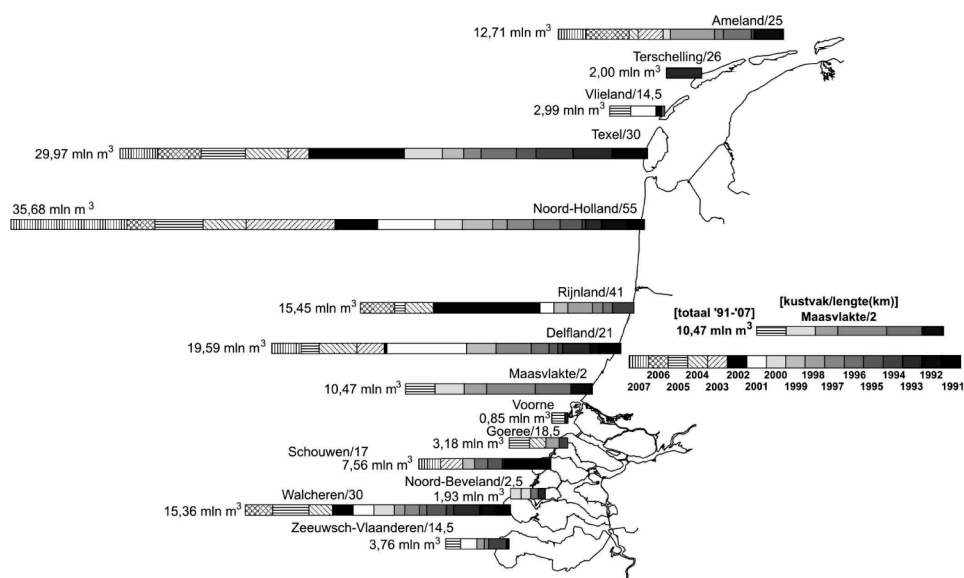
• Waterkeren

Suppleren voor kustlijnzorg in 1000 m ³	2006	2007	2008	2009*
Strand	3 400	3 724	1 570	1 000
Onderwater	7 350	8 976	11 600	8 000

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

Productartikel 11

Totale hoeveelheid zandsuppleties Rijkswaterstaat periode 1991 tot en met 2007



Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaal-budget 2009 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	325	22 648
	Stormvloedkeringen	4	33 466
	Niet primaire waterkeringen in km	396	5 228
	Suppleren voor kustlijnverzorging gem. in m ³	9 000 000	55 674

Prestatie-indicatoren

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en Onderhoud Waterkeren	<ul style="list-style-type: none"> Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven. 	Aantal m ³ per jaar	12 000 000	9 000 000
	<ul style="list-style-type: none"> De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloed-keringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering. 	%	100	62

De eerste prestatie-indicator geeft de gemiddelde hoeveelheid zand aan die Rijkswaterstaat suppleert voor de Nederlandse kust volgens een vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn en het kust-fundament op orde te houden.

Productartikel 11

Voor het jaar 2008 zijn bij voorjaarsnota vanwege prijsstijgingen middelen toegevoegd voor de kustsuppleties. Deze prijsstijgingen lijken ook te spelen in 2009 en latere jaren. Vooral nog betekent dit dat er minder dan 12 miljoen m³ kan worden gesuppleerd.

De tweede prestatie-indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Wet op de Waterkering (WoW) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het in technische staat houden van de situatie 2006.

In de begroting 2008 was een waarde bij de indicator opgenomen van 100%. Dit hield in dat 100% van de keringen een zelfde technische staat had als in het referentiejaar 2006.

Inmiddels heeft de zogenaamde «tweede toetsing» plaatsgevonden waaruit blijkt dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de WoW-eisen. Deze 62% correspondeert met de eerdere 100%. Het beheer en onderhoud programma is erop gericht dit percentage vast te houden.

Het verbeteren van dit percentage richting 100% (en dus het voldoen aan de WoW) moet worden gerealiseerd via het aanlegprogramma.

- Waterbeheren
Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaal-budget 2009 (x € 1000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Inzet uren vergunningverlening en handhaving	27 900	34 493
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	16 663

Prestatie-indicatoren:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	100	100
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	%	95	80

Altijd werkende spuiende kunstwerken, stuwen en gemalen is een noodzakelijke voorwaarde om de water af- en aanvoer goed te kunnen reguleren en een adequaat peilbeheer uit te voeren.

Vergunningverlening en handhaving zijn belangrijke wettelijke instrumenten om de kwaliteit van het hoofdwatersysteem te beïnvloeden. Het betreft hier alle wetten, dus zowel de milieu- als niet-milieu wetten.

- Groot variabel onderhoud
Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke was bijgevoegd

bij de begroting 2004. In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

Projecten	Uitvoeringsperiode
Stuwen Lek	2004–2010
Haringvliet	2004–2011

Recente ontwikkelingen tijdens de aanbesteding van de renovatie van de stuwen in de Lek zullen naar verwachting leiden tot zowel meerkosten als vertraging. Hierover wordt uiterlijk in de begroting 2010 duidelijkheid verschaft.

11.03 Aanleg

Motivering

Om een bijdrage te leveren aan het voldoen aan de wettelijke normen van de primaire waterkeringen in beheer bij het rijk én een bijdrage te leveren aan het beheer van de rijkswateren.

Producten

Realisatie Waterkeren

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

1. rivierversuiming, niet zijnde ruimte voor de rivier;
 2. dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding;
 3. overige onderzoeken en kleine projecten;
 4. resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren;
 5. hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Zwakke Schakels Kust).
- De projecten worden nader toegelicht in het MIRTprojectenboek 2008.

ad. 1. Rivierversuiming, niet zijnde Ruimte voor de Rivier

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden rivierversuimingsprojecten uitgevoerd om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen. Andere projecten die in het kader van de rivierversuiming worden uitgevoerd betreffen de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. De NURG-projecten beogen ook de ontwikkeling van natuur. De realisatie laatstgenoemde projecten 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 kleinschalige projecten wordt een groot-schalige rivierversuiming voorbereid in het project Ruimte voor de Rivier en 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 2008 door. Het herstel van de steenbekledingen in Zeeland wordt in 2015 opgeleverd. In totaal zal dan langs de Wester- en Oosterschelde dan 321 kilometer steenbekleding zijn vervangen.

ad. 3. Overige onderzoeken en kleine projecten

- Veiligheid Nederland in Kaart-2 (VNK-2). Met dit studieproject worden de kansen op en de gevolgen van overstromingen van 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 periodiek uitbrengen van hydraulische randvoorwaarden en andere instrumenten die door waterkeringbeheerders worden gebruikt bij de thans vijfjaarlijkse toetsing van de veiligheid van de primaire waterkeringen en die worden gebruikt bij het ontwerp van die waterkeringen.
- In het kader van het innovatieprogramma Deltatechnologie waarvoor dit kabinet extra middelen heeft vrijgemaakt, werken overheden, kennisinstituten en bedrijfsleven consortia samen aan een zestal grootschalige praktijkproeven.

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. Afrondend wordt nog een aantal subsidies verstrekt. Bijvoorbeeld voor de keringen in Harlingen waarmee in 2008 zal worden gestart.

ad. 5. Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Er worden met name subsidies verstrekt aan Waterschappen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma.

Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die zijn voortgekomen uit de vijfjaarlijkse toetsingen conform de Wet op de waterkering. In de begroting 2008 is het project Zwakke Schakels Kust aan dit programma toegevoegd. In september 2007 is het HWBP (incl Zwakke Schakels) aan de Tweede Kamer gestuurd (zie vergaderjaar 2007–2008, 27 625 en 18 106 nr 103).

Uit de resultaten van de wettelijke tweede toetsing van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van deze keringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. In september 2007 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 103) aan de Tweede Kamer gestuurd. Dit programma is er op gericht om alle afgekeurde waterkeringen uit de eerste en tweede wettelijke toetsing weer aan de normen van de Wet op de Waterkering te laten voldoen. Het kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» binnen de enveloppe «Water en kust» voldoende aanvullende middelen gereserveerd om dit geactualiseerde programma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering, groot € 1 160 mln., wordt in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. Vooruitlopend op de definitieve besluitvorming is in de voorliggende IF-begroting is de 1e tranche van € 120 miljoen opgenomen.

De belangrijke mutaties in het Realisatieprogramma Waterkeren zijn:

- Aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma is de eerste tranche ad € 120 mln. uit de aanvullende middelen toegevoegd om het programma op basis van de 1e en de 2e toetsing (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk) uit te voeren.
- Het projectbudget voor Versterking Delflandse kust («Overige

onderzoeken en kleine projecten») is met € 113 mln. opgehoogd onder gelijktijdige ophoging van de ontvangsten (t.b.v. uitvoering werken derden).

- Voor Innovatie Delta technologie is uit aanvullende post € 15 mln. toegevoegd aan «Overige onderzoeken en kleine projecten»

Realisatieprogramma Waterbeheren

Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

1. Verbetering waterkwaliteit
2. Overige maatregelen sanering waterbodems
3. Verruiming vaargeul Westerschelde incl. Natuurcompensatie Perkpolder
4. Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast.

ad. 1. Verbetering waterkwaliteit

Maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit zijn gericht op de realisatie van de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het betreft een mix aan maatregelen onder te verdelen in maatregelen gericht op de vispasseerbaarheid, helder en schoon water, herstel van habitats en het herstel van de natuurlijke dynamiek. Voorbeelden van maatregelen zijn: vispassages, herstel beekmondingen, emissiebeheer, sanering waterbodems, natuurvriendelijke oevers, creëren getijde natuur en nevengeulen. In 2008 is het saneringsprogramma herijkt. Gelijktijdig met de begroting wordt het saneringsprogramma tot 2013 aangeboden.

Voor een financiële impuls voor KRW-maatregelen in de Rijkswateren is in het Coalitieakkoord in totaal € 340 miljoen gereserveerd. Deze middelen worden in de komende jaren naar de VenW-begroting overgeboekt op basis van de in de Stroomgebiedbeheersplannen te definiëren maatregelen.

Het Kabinet heeft daarnaast in het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» extra middelen gereserveerd voor het uitvoeren van maatregelen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water en WB21. Door een innovatieve aanpak en door zaken in samenhang aan te pakken, kunnen betere resultaten worden geboekt en de kosten zo laag mogelijk worden gehouden. Voor stimulering van de innovatieve aanpak heeft het Kabinet in totaal € 75 miljoen gereserveerd. Hiertoe wordt een subsidie-regeling opgesteld, waarin de middelen in 2 tenders worden weggezet: de eerste in 2008 (subsidieplafond € 35 miljoen), de tweede eind 2009/begin 2010 (subsidieplafond € 40 miljoen). In voorliggende IF-begroting is de eerste tranche opgenomen.

Ten behoeve van de synergie-aanpak binnen KRW/WB21 is in het Coalitieakkoord een bedrag van € 115 mln. beschikbaar gesteld. De 7 deelstroomgebieden inventariseren de projecten die door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld op de voorafgestelde criteria. In de voorliggende begroting is € 76 mln. opgenomen.

ad. 2. Overige maatregelen sanering waterbodems

Overige maatregelen betreffen de subsidieregelingen SUBBIED (Subsidie-regeling Baggeren bebouwd gebied) en SVB (stimulering verwerking baggerspecie) en maatregelen gericht op de verwerking van baggerspecie: GVB (landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie) en het depot Hollandsch Diep.

ad. 3. Verruiming vaargeul Westerschelde

De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen.

Nederland financiert maximaal € 30 mln. op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming en vaargeulwandverdediging.

Daarnaast wordt in verband met EU-verplichtingen natuurcompensatie uitgevoerd bij Perkpolder op basis van de vorige (2e) verdieping van de Westerschelde.

ad. 4. 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. Het akkoord is in 2008 door genoemde partijen hernieuwd.

Om subsidies te kunnen verstrekken is een «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» opgesteld, in nauwe samenwerking met de NBW-partijen. De regeling opengesteld met ingang van 1 april 2004 (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 zijn naar verwachting in 2010 gerealiseerd. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water.

De belangrijke mutaties in het Realisatieprogramma Waterbeheren zijn:

- De posten Sanering waterbodems, Haringvliet De Kier, Vispassage Grave en Borgharen alsmede de projecten Herstel en Inrichting zijn in de begroting samengevoegd tot één nieuwe post «Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren».
- Vanuit Sanering Waterbodems (Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren) is € 12 mln. overgeboekt voor het Depot Hollandsch Diep.
- Aan de begroting zijn de volgende programma's toegevoegd. Innovatie KRW/WB 21 € 35 mln., en Synergie KRW/WB 21 € 76 mln. Deze programma's maken ook onderdeel uit van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.
- Voor de natuurpilot IJmeer/Markermeer is van het ministerie van Landbouw een bijdrage van € 25 mln. ontvangen.

Productartikel11

Projectoverzicht behorende bij 11.03.01: Realisatieprogramma Waterkeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2008							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Deltaplan grote rivieren	666	666	633	5	16	12	0	0	0		2010	2010
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	200	198	100	11	17	16	11	10	6	28	2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1 084	1 072	495	56	60	64	74	75	64	197	2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	1 710	1 588	76	99	140	213	177	119	59	827	2020	2020
Overige onderzoeken en kleine projecten	337	204	52	35	59	67	42	33	12	37	2020	2020
Totaal categorie 0	3 997		1 357	205	292	372	304	237	141	1 089		
Begroting (IF 11.03.01)				205	292	372	304	237	141			

Projectoverzicht behorende bij 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2008							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	9	9	4	0	0	0	0	0	2009	2008
Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	6	6	3	2	0	1	0	0	0	0	2010	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	123	123	49	21	19	27	7	0	0	0	2011	2010
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	971	877	152	42	109	123	81	57	48	358	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	19	40	24	12	5	0	0	0	2010	2010
Projecten landsdeel Oost												
Inrichting IJsselmonding	13	13	9	1	1	2	0	0	0	0	2010	2010
Projecten landsdeel West-Overig												
Natuurpilot IJmeer/Markermeer	25	–	0	0	0	0	13	8	4	0	2015	–
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	48	46	12	5	10	6	9	7	0	0	2011	2011
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	30	30	20	4	1	4	0	0	0	0	2011	2011
Depot Hollandsch Diep	90	76	74	15	1	0	0	0	0	0	2008	2008
Klein Profijt	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	51	50	51	0	0	0	0	0	0	0	2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	18	18	18	0	0	0	0	0	0	0	2006	2006
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	20	20	0	0	0	0	0	0	0	2004	2004
Natuurcompensatie Perkpolder	31	16	0	1	3	3	9	9	2	4	2013	2013
Versuiming vaargeul Westerschelde	30	30	0	2	4	4	3	3	4	10	2011	2011
Overig												
Kleine Projecten	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0		
Totaal categorie 0	1 582		442	142	175	181	127	85	58	372		
Begroting (IF 11.03.02)				142	175	181	127	85	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. Verkenning Grevelingen Water en Getij (voorheen «Doorlaatmiddel Brouwersdam»)
2. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen
3. Natuurontwikkelingsschets Eems
4. Sluitregime Oosterscheldekering
5. Zandhonger Oosterschelde
6. Legger Primaire waterkering Terschelling
7. Rivierverruiming Stevensweert
8. Levensduur Waterkeringen
9. Aanpassing sluitregime Maeslantkering
10. Integrale verkenning Afsluitdijk
11. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk
12. Legger Primaire waterkeringen Vlieland
13. Zandmotor
14. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
15. Volkerak-Zoommeer
16. Innovatie Haaglanden
17. Slibproblematiek Markermeer
18. Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer
19. Beekmondingen Maas
20. Lauwersmeer

De verkenningen en planstudies zijn ook opgenomen in het MIRT-projectenboek.

Verkenningen

ad. 1. Verkenning Grevelingen Water en Getij (voorheen Doorlaatmiddel Brouwersdam)

Met de wens voor introductie van getij en vergroting van de doorlaat in de Brouwersdam wordt aangesloten op de 4e Nota Waterhuishouding en de door de provincie Zeeland opgestelde visie «Delta in Zicht». Hierin staan het herstel van estuariene dynamiek en de verbetering van de verbindingen tussen watersystemen centraal. De verkenning onderzoekt de mogelijkheid van de herintroductie van getij en welke varianten het meest haalbaar zijn. Met de introductie van getij wordt een verbetering van de waterkwaliteit en versterking van natuurwaarden beoogd. Daarnaast moet duidelijk worden in hoeverre een combinatie van deze doorlaat met andere functionaliteiten, zoals een scheepvaartverbinding of een energiecentrale, realiseerbaar is. De verkenning wordt naar verwachting eind 2008 afgerond.

ad. 2. Rampenbeheersing Overstromingen

Het systeem van de Nederlandse waterkeringen is berekend op gebeurtenissen die zich voordoen met een waarschijnlijkheid van 1/250 tot 1/10 000 per jaar. De natuur is echter onvoorspelbaar en een extreme gebeurtenis blijft mogelijk. De Tweede Kamer stemde in juni 2007 in met de lijn uit het

Kabinetstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (TK 2006–2007, 27 625, nr. 77). In het standpunt wordt een strategie gepresenteerd voor de beheersing van dergelijke onvoorspelbare gebeurtenissen. De strategie bestaat uit fysieke/ruimtelijke maatregelen en organisatorische maatregelen. Wat betreft de organisatorische maatregelen is de doelstelling om de voorbereiding eind 2008 op orde te hebben. Hiervoor is een verbeterprogramma onder regie van een bestuurlijke taskforce uitgevoerd, met een totale omvang van € 15 mln. (waarvan € 10 mln. van VenW). De fysieke/ruimtelijke maatregelen worden in het standpunt als kansrijk gemarkeerd, maar er is nog geen keuze gemaakt voor investeringen. Specifiek voor de optie compartimenteren is een nadere verkenning uitgevoerd als basis voor besluiten hierover in de beleidsnotitie waterveiligheid (onderdeel van het nationaal waterplan).

ad. 3. 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. Verwacht wordt dat in 2008 de benodigde informatie voor het integrale gebiedsplan van de verschillende partners wordt ontvangen, waarna over de vervolgstappen kan worden besloten.

ad. 4. Sluitregime Oosterscheldekering

Een verkenning naar het effect van het sluitregime van de Oosterscheldekering is in 2006 opgestart. Directe aanleiding is de mogelijk ontoereikendheid van de hoogte van de dijken achter de kering. Aanpassing van het sluitregime zou een alternatief kunnen zijn voor dijkverbetering. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt medio 2008 besloten of en zo ja welke vervolgstappen nodig zijn.

Ad. 5. Zandhonger Oosterschelde

Sinds de aanleg van de Oosterscheldewerken stroomt er minder water in en uit de Oosterschelde. De getijdengeulen zijn te groot voor de kleinere hoeveelheid water. Het water stroomt daardoor langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet, waardoor de afbraak van intergetijdengebied overheerst. Dit proces staat bekend als «zandhonger» en heeft een negatieve invloed op de natuurwaarden van dit als Natura 2000 aangewezen gebied, op de waterveiligheid en op gebruiksfuncties. VenW en LNV zijn in 2007 gestart met een verkenning om inzicht te krijgen in de effecten van handhaving huidig beleid (= niets doen) en welke beheersmaatregelen mogelijk zijn om het verdwijnen van intergetijdengebieden tegen te gaan. Onderdeel van de verkenning is het doen van een proeven (o.a. een proefsuppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. De verwachting is dat de verkenningsfase pas in 2012 zal zijn afgerond. Op basis van de uitkomsten van de verkenning wordt beoordeeld of een planstudie kan worden gestart, met als basis een haalbaar en betaalbaar maatregelenpakket.

Ad. 6. Legger Primaire waterkering Terschelling

De ligging, vorm en afmeting van de primaire waterkering dient door de beheerder in een zogeheten legger te worden vastgesteld. Voor het Waddeneiland Terschelling is dit nog niet gedaan. Door het vastleggen in

de legger wordt duidelijk gemaakt wat binnendijks ligt en conform de norm uit de Wet op de waterkering wordt beschermd en wat buitendijks ligt en een dergelijk wettelijke bescherming niet heeft. Bekeken wordt of de bestaande waterkering moet worden verlegd. Door de regio wordt druk uitgeoefend om meer gebieden binnendijks te krijgen dan waar bij de huidige ligging van de primaire waterkering sprake van is.

Ad. 7. Rivierverruiming Stevensweert

Als gevolg van diverse ontwikkelingen in de laatste tien jaar in de Maas zijn waterstandsverhogingen opgetreden in de waterstanden die tot op heden niet zijn gecompenseerd.

De geconstateerde problemen zijn veroorzaakt door:

- Het versmalde dwarsprofiel van de Maas door een aantal autonome ontwikkelingen bij Ohé en Laak en Stevensweert.
- Vermindering van de berging bovenstrooms, waardoor de piekafvoeren groter worden.
- De verdeling van de afvoeren over de hoofdgeul en de Oude Maas is veranderd door de kades rond Roosteren. Er gaat meer water via de hoofdgeul en minder via de Oude Maas.

In de verkenning wordt nagegaan welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn en wat de effectiviteit daarvan is.

Ad. 8. Levensduur Waterkeringen

Als gevolg van o.a. klimaatontwikkeling loopt de geplande levensduur van waterkeringen, specifiek de grote stormvloedkeringen die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat, terug. In de periodieke toetsing wordt met name aandacht besteed aan de veiligheid van de waterkering conform de wettelijke norm. Het betreft min of meer een momentopname. Daarbij ontstaat dus geen inzicht in hoe lang de waterkering nog mee kan gaan., hoe lang deze nog veilig is.

De verkenning moet inzicht verstrekken in de snelheid waarmee de levensduur van deze keringen terugloopt, onder welke condities dat is en of en zo ja er sprake is van een toekomstig probleem.

Ad. 9. Aanpassing sluitregime Maeslantkering

In november 2007 is de Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg te Hoek van Holland, de Maeslantkering, voor de eerste maal gesloten vanwege stormcondities. Op grond van het Besluit sluitpeil (1997) wordt na een sluiting een evaluatie uitgevoerd. In de verkenning dient te worden nagegaan of er aanleiding is om het sluitregime aan te passen en zo ja welke mogelijkheden er vervolgens zijn.

Ad. 10. Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk (OIVA)

Bij de tweede ronde toetsen op veiligheid op grond van de Wet op Waterkering zijn voor de Afsluitdijk diverse tekortkomingen geconstateerd. Deze hebben betrekking op de dijk (kerende hoogte en onderdelen bekleding onvoldoende) en de spui- en schutsluizen (hoogte en stabiliteit onvoldoende).

Voor de toekomstige versterking van de Afsluitdijk wordt in 2008 het Onderzoek Integrale Verkenning Afsluitdijk (OIVA) uitgevoerd. De verkenning is met name gericht op het onderzoeken van de mogelijke haalbaarheid van nadere innovatieve ambities – boven de noodzakelijke basisfunctionaliteit – zoals bijvoorbeeld duurzame energie, recreatie en toerisme en natuurontwikkeling. Eind 2008 zal op basis van een marktverkenning, binnen OIVA, meer inzicht zijn welke functiecombinaties haalbaar en betaalbaar zijn. In 2009 kan een planstudie starten op basis van de uitkomst van de marktverkenning.

Wijzigingen in de verkenningentabel:

- Uit de verkenning is gebleken dat er op korte termijn geen draagvlak is voor het project Waals Nederlandse Grensmaas. De benodigde maatregelen uit het project voor de KRW, zijn wel opgenomen in de voorlopige programmering voor de rijkswateren na 2011. Hierover vindt in 2009 nadere besluitvorming plaats in het kader van het Stroomgebiedsbeheersplan.
- De volgende verkenningen zijn nieuw in de verkenningentabel opgenomen: Zandhonger Oosterschelde, Legger Primaire waterkeringen Ameland en Terschelling, Rivierverruiming Stevensweert, Levensduur Waterkeringen, Aanpassing sluitregime Maeslantkering en de integrale verkenning Afsluitdijk.

Planstudieprogramma waterkeren

ad. 11. 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 het MER als ook ter voorbereiding van de realisatie. In 2008 is de inschakeling van de markt nader onderzocht. Dit heeft geleid tot de keuze van een traditionele marktbenadering. Dit betekent dat de planstudie doorloopt en dat de realisatie is vertraagd met twee jaar.

Daarnaast wordt de toekomstige versterking van de Afsluitdijk uitgewerkt in het Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk (OIVA). Zie punt 10.

ad. 12. Legger Primaire waterkeringen Vlieland

De ligging, vorm en afmeting van de primaire waterkering dient in een zogeheten legger te worden vastgesteld. Voor het Waddeneiland Vlieland is dit nog niet gedaan. De beheerder, Rijkswaterstaat, dient dit in een procedure conform de Algemene wet bestuursrecht uit te voeren. Door het vastleggen in de legger wordt duidelijk gemaakt wat binnendijks ligt en conform de norm uit de Wet op de waterkering wordt beschermd en wat buitendijks ligt en een dergelijk wettelijke bescherming niet heeft. Bekeken wordt hoe de bestaande waterkering kan worden verlegd. In de verkenning zijn alternatieve tracés op hoofdlijnen in kaart gebracht. Er is nog discussie over de gewenste ligging van de waterkering. Door de regio wordt druk uitgeoefend om meer gebieden binnendijks te krijgen dan waar bij de huidige ligging van de primaire waterkering sprake van is. De voorgestane verlegging van de primaire waterkering vereist instemming van GS. Dat betreft een MER-plichtig besluit van gedeputeerde staten. De milieueffecten worden in een m.e.r.-procedure nader uitgewerkt. Verwacht wordt dat het projectbesluit in 2010 kan worden genomen en in 2011 met de uitvoering kan worden gestart.

ad. 13. Zandmotor

Het hoofddoel van de pilot Zandmotor is het combineren van langere termijn veiligheid achter de Delflandse kust met meer ruimte voor natuur en recreatie in dit deel van de Zuidvleugel van de Randstad. De pilot Zandmotor is een innovatie om dit hoofddoel te bereiken. Door een pilot uit te voeren wordt nagegaan of het concept van de zandmotor (veiligheid vergroten en ruimte toevoegen gebruik makend van natuurlijke processen) een substantiële bijdrage kan leveren aan beide aspecten van de hoofddoelstelling. Het project is een samenwerking van Rijk, Provincie en regionale partijen. In een ambitie-overeenkomst hebben partijen afspraken gemaakt over de financiering.

De belangrijkste mutatie in de planstudietabel waterkeren is:

- De planstudies Legger Primaire waterkeringen Vlieland en Zandmotor zijn nieuw in de tabel opgenomen.

Planstudieprogramma waterbeheren

ad. 14. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

De Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium voorziet in maatregelen voor meer toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid in de Schelde-estuarium, waarbij Nederland en Vlaanderen nauw samenwerken. De structurele samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen wordt vanaf 1 januari 2008 ondersteund door het Uitvoerend Secretariaat, zoals vastgelegd in het Verdrag over de samenwerking beleid en beheer Schelde-estuarium. VenW levert hier samen met andere partijen een bijdrage aan.

ad. 15. Volkerak-Zoommeer

Begin jaren '90 werd in toenemende mate in de zomer blauwalgenbloei aangetroffen. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van hoge nutriëntconcentraties en de lange verblijftijd van het water. De blauwalgenbloei leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties (oever- en verblijfsrecreatie, wonen, natuur, landbouwwater). In de planstudie zijn twee alternatieven onderzocht: zoet doorspoelen en zout doorspoelen (Motie Van Lith, TK 2004–2005, 29 800 XII nr. 21). De planstudie is begin 2007 afgerond. De zoute optie is kansrijk, maar kent nog een aantal onzekerheden. Een vervolgstudie wordt na de zomer 2008 afgerond. Het project zal in 2015–2017 gereedkomen.

Ad 16. Innovatie Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden inclusief een aantal daarbij aangesloten gemeenten, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Delfland voeren op basis van een bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking een kennisprogramma uit met de titel «Ruimte voor water én economische ontwikkeling in Haaglanden».

Door het subsidiëren van kennisprojecten en het opzetten van een programmabureau dat zorgdraagt voor de uitwerking en realisatie van het programma wordt het ontwikkelen en het verbreden van kennis over nieuwe vormen van samenwerking, beheer en instrumenten en technische innovaties op het terrein van de wateropgave in een verstedelijkte delta gestimuleerd.

Ad. 17. Slibproblematiek Markermeer

Het Markermeer is te troebel door de grote hoeveelheden slib. Waterplanten, bodemdieren en vissen komen hierdoor niet goed tot ontwikkeling. Diverse maatregelen zijn onderwerp van onderzoek zoals verwijderen van slib, afdekken van slib, grotere waterdiepte, in compartimenten indelen van het meer en vergroting van de doorstroming. Verwacht wordt dat in 2010 het projectbesluit kan worden genomen.

Ad. 18. Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer

Overmatige algengroei en vertroebeling in het Eem- en Gooimeer leidt jaarlijks tot zwemwaterproblemen, sluiting van stranden, stankoverlast in woonwijken, langs het water en in jachthavens en vis- en vogelsterfte. Het Eem- en Gooimeer voldoet niet aan de Kaderrichtlijn Water. Onderzocht wordt of het aanleggen van slibvangen, uitdunning van de bodem-

woelende visstand en stimulering van de ontwikkeling van waterplanten de oplossing van het probleem is. Verwacht wordt dat in 2009 het projectbesluit kan worden genomen.

Ad. 19. Beekmondingen Maas

De uitwisseling van sediment, water, planten en dieren tussen de beken en de Maas wordt belemmerd door onder meer sluisen, stuwen en gemalen. Hierdoor voldoet de ecologische kwaliteit niet aan de KRW. Herstel en inrichting van de beekmondingen op zodanige wijze dat de beken een natuurlijke dynamiek kunnen krijgen hetgeen de vismigratie, macrofauna en waterplanten ten goede komt. Verwacht wordt dat in 2008 het projectbesluit kan worden genomen en met de uitvoering wordt gestart.

Ad. 20. Lauwersmeer

Door het verdwijnen van de invloed van het zoute water en het getij is het huidige peilbeheer van het Lauwersmeer ongunstig voor de natuurlijke ontwikkeling van oevers en is de begroeiing aan het verzuigen. Onderzocht wordt of het inlaten van zout water met mogelijk compenserende maatregelen tegen zoutindringing een mogelijke oplossing is.

De belangrijke mutaties in de planstudietabel waterbeheeren zijn:

- De staatssecretaris heeft in oktober 2007 het peilbesluit Veerse Meer genomen. De start van de uitvoering is 2010 in het Herstel & Inrichting-programma (realisatie Waterbeheeren 11.03.02) voorzien vanaf 2008 t/m 2010.
- De projectorganisatie ProSes2010 is per 1 januari 2008 beëindigd. De structurele samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen wordt vanaf 1 januari 2008 ondersteund door het Uitvoerend Secretariaat Vlaams Nederlandse Scheldecommissie.
- De volgende planstudies zijn vanuit het H&I programma separaat opgenomen in de planstudietabel: Slibproblematiek Markermeer Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer en Beekmondingen Maas.
- De raming van de kosten voor Volkerak-Zoommeer is aangepast. Uit de planstudie blijkt dat de meest perspectievolle duurzame oplossing een overgang naar een brakke, zoute situatie is, waarmee deels een herstel van de oorspronkelijk situatie plaatsvindt. Groot voordeel hiervan is dat blauwalgenplagen worden voorkomen. De aanvankelijke kostenraming blijkt te laag ingeschat. De raming die ten grondslag ligt aan de duurzame oplossing (zoute variant) bedraagt € 250 miljoen. Dit betreft een nieuw doorlaatmiddel, het voorkomen van zoutindringing in de Volkeraksluizen, de compensatie in het benedenrivierengebied en een alternatieve zoetwateraanvoer voor de land- en tuinbouw.

Productartikel 11

Projectoverzicht behorende bij 11.05.01: Verkenningenprogramma

Hoofdwatersystemen Verkenningen IF 11.05.01 Lopende verkenningen				
Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Landsdeel (inter)nationaal				
Rampenbeheersing Overstromingen	Veiligheid	Waterkeren	Kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2008
Levensduur Waterkeringen	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2009
Landsdeel Noord				
Natuurontwikkelingsplan Eems	Kaderrichtlijn Water	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	2008
Legger Primaire waterkering Terschelling	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2008
Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2009
Landsdeel West				
Aanpassing sluitregime Maeslantkering	Veiligheid	Waterkeren	Wow	2009
Landsdeel Zuid				
Grevelingen Water en Getij (voorheen Doorlaatmiddel Brouwersdam)	ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Waterbeheren	Watervisie	2008
Zandhonger Oosterschelde	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterkeren	Wow en Natura 2000	2011
Rivierverruiming Stevensweert	Veiligheid	Waterkeren	Wow	2008
Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering Oosterschelde	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2008

Projectoverzicht behorende bij 11.05.02: Planstudieprogramma waterkeren

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.02												
Bedragen in mln	raming kosten				budget						Uitvoering periode	
	min.	max	taakstellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later		
Projectomschrijving	min.	max	taakstellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	Uitvoering periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			243			pb	uo					2011–2015/2016
Overige steenzetting			168									2009–2016
Projecten noord												
Legger Primaire waterkering Vlieland	6	14				pb	uo					2011
Projecten west												
Pilot Zandmotor Delflandse kust	50	60			pb	uo						2012/2025
Totaal categorie 1			411									

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Productartikel11

Projectoverzicht behorende bij 11.05.03: Planstudieprogramma waterbeheren

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.03												
Bedragen in mln	raming kosten			budget							Uitvoering	
	min.	max	taakstellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Beekmonding Maas		8		pb/uo								
Projecten west												
Slibproblematiek Markermeer		12					pb			uo		
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	12	60			pb					uo		
Projecten zuid												
Volkerak Zoommeer	40	250			pb				uo		2012-2015/ 2017	
Totaal categorie 1												

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Artikel 12 Hoofdwegenet

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 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

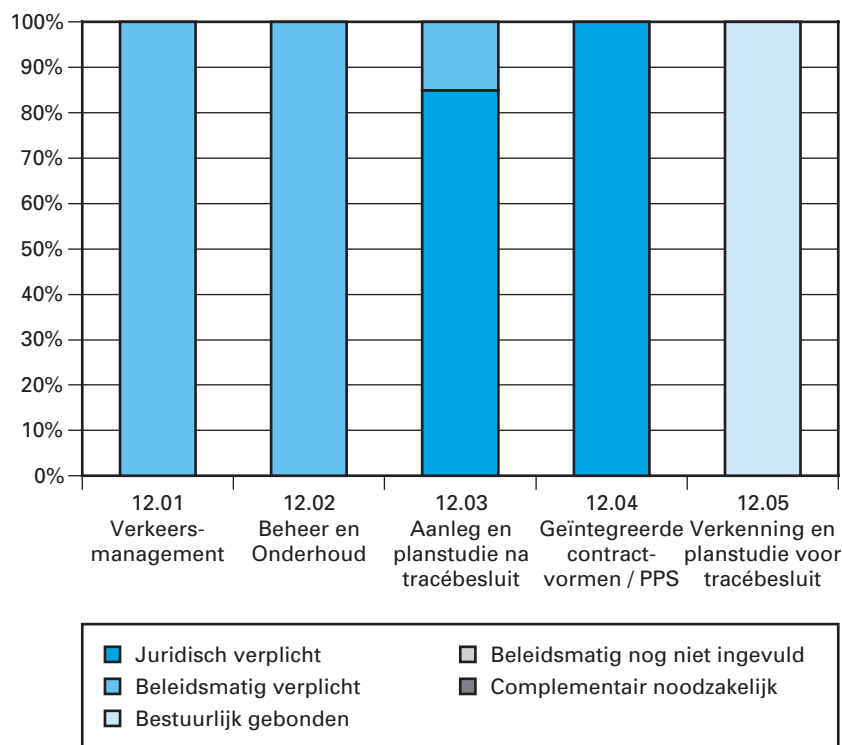
- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
12. Hoofdwegenet	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	2 343 084	4 544 049	4 139 934	2 691 065	5 485 522	3 654 987	2 915 166
Uitgaven	2 467 308	2 463 111	2 680 965	2 955 216	2 255 513	2 590 647	2 942 222
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>66 215</i>	<i>59 233</i>	<i>55 171</i>	<i>55 691</i>	<i>49 274</i>	<i>49 065</i>	<i>49 047</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	52 145	53 924	55 171	55 691	49 274	49 065	49 047
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	14 070	5 309					
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>1 090 900</i>	<i>874 113</i>	<i>806 215</i>	<i>816 927</i>	<i>968 896</i>	<i>1 031 990</i>	<i>1 048 828</i>
12.02.01 Basispakket B&O	859 239	747 492	627 891	613 138	848 006	914 886	947 732
12.02.02 Servicepakket B&O	231 661	126 621	99 624	75 089	14 490	17 104	21 096
12.02.04 Groot variabel onderhoud			78 700	128 700	106 400	100 000	80 000
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>898 165</i>	<i>1 142 622</i>	<i>1 152 223</i>	<i>1 001 388</i>	<i>793 698</i>	<i>920 960</i>	<i>432 068</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	761 343	1 059 236	977 519	582 618	471 133	650 538	247 511
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	136 822	83 386	174 704	418 770	322 565	270 422	184 557
<i>12.04.01 GIV/PPS</i>	<i>138 564</i>	<i>294 542</i>	<i>327 253</i>	<i>265 733</i>	<i>252 754</i>	<i>201 595</i>	<i>180 158</i>
<i>12.05 Verkenningen en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>273 464</i>	<i>92 601</i>	<i>340 103</i>	<i>815 477</i>	<i>190 891</i>	<i>387 037</i>	<i>1 232 121</i>
12.05.01 Verkenningen	0						
12.05.02 Planstudie voor tracébesluit	273 464	92 601	340 103	815 477	190 891	387 037	1 232 121
Van totale uitgaven:							
Bijdrage aan Baten-lastendiensten	1 504 124	1 271 909	1 074 614	1 016 179	1 133 372	1 239 493	1 323 862
Restant	963 184	1 191 202	1 606 351	1 939 037	1 122 141	1 351 154	1 618 359
12.09 Ontvangsten	55 987	136 503	78 246	127 912	75 415	77 969	251 278
Extracomptabel:		2008	2009	2010	2011	2012	2013
- FES-reservering Zuidas en NoMo*		133 000	53 000	0	113 497	113 000	113 000

* De reservering in het FES voor de enveloppe Nota Mobiliteit (2011–2020) en deels de reservering voor de Zuidas 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.

Budgetflexibiliteit



Toelichting

De voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht. Deze bedragen zijn nodig om de prestatieafspraken te realiseren die hierover in de Service Level Agreement zijn opgenomen.

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:

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

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. Zo worden regelscenario's geoptimaliseerd, zijn de afgelopen jaren afspraken met politie en hulpverleners geconcretiseerd en wordt steeds meer gewerkt

Productartikel 12

met mobiele informatiepanelen. Doelstelling is het gericht bestrijden van de files rondom verkeersknooppunten in een regio.

Bij de uitvoering van verkeersmanagement wordt het Rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd (gebiedsgericht verkeersmanagement). In nauw overleg met de regionale overheden worden maatregel-pakketten ontwikkeld die, vanuit regionaal perspectief, als het meest effectief worden gezien.

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

De afgelopen jaren is geïnvesteerd in Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). Met dynamisch verkeersmanagement wordt beoogd de bestaande infrastructuur beter te benutten. In combinatie met het actief reguleren van het verkeer heeft dit geleid tot verbeterde doorstroming van het verkeer en heeft dit dus een positief effect op het aantal voertuigverliezen. De extra investeringen voor dynamische verkeersmanagementsystemen in 2007 en 2008 hebben eveneens bijgedragen aan een verhoging van de effectiviteit van het verkeersmanagement.

Meetbare gegevens bij Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal

	Eenheid	t/m 2007	t/m 2008	t/m 2009
Verkeerssignalering	Km	1 224	1 288	1 288
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	25	25	26
Doelgroepstroken, inclusief busvoorzieningen	Aantal	96	96	96

Vorig jaar is in de begroting 2008 voor verkeersmanagement voor het eerst gebruik gemaakt van een prestatie-indicator die een duiding geeft van de effecten van het programma. Deze vorig jaar geïntroduceerde indicator geeft aan hoe snel Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) zet en hoe snel die informatie beschikbaar is voor serviceproviders. Aan de reeds bestaande indicator wordt dit jaar een extra indicator toegevoegd, die aangeeft hoe snel Rijkswaterstaat na een ongeval ter plekke is om de weg zo snel mogelijk weer vrij te kunnen geven voor het verkeer. Er gelden de volgende prestatieafspraken:

Productartikel 12

Indicator	Eenheid	Waarde 2008	Streefwaarde 1-1-2009	Streefwaarde 31-12-2009
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 min. zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders.	% van de bemeten rijbaanlengte	90%	90%	90%
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	Nieuwe indicator	80%	80%
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.			80%	80%

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaal-budget 2009 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	1 288	55 171

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Het Rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is (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 gericht op 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 en verkeersvoorzieningen. Dit onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig 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 geplaagd. Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Binnen de budgetten voor beheer en onderhoud wordt vooralsnog een deel van de kosten voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken ingepast, alsmede een deel van de kosten van de noodzakelijke vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens. Het meerjarig beschikbare budget voor het hoofdwegennet daalt hierbij niet. Wel is er hierdoor in de jaren 2009 en 2010 tijdelijk minder geld beschikbaar voor regulier onderhoud. Naar de mate waarin het mogelijk is de levensduurproblematiek voor de stalen bruggen in te

passen, zonder de kwaliteit van het wegennet aan te tasten, wordt onderzoek ingesteld. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek vindt besluitvorming plaats over de definitieve inpassing. Door middel van actief kasbeleid wordt getracht het opnieuw ontstaan van achterstanden in het onderhoud aan de verhardingen ten gevolge van het verminderde budget voor regulier onderhoud zoveel als mogelijk te beperken.

Servicepakket beheer en onderhoud

- Plan van aanpak Beheer en Onderhoud 2004–2010

In de periode 2004 t/m 2010 loopt een impuls Beheer en Onderhoud Rijkswegen. Met de impuls beheer en onderhoud worden de meest urgente onderhoudsachterstanden aangepakt. In 2007 is VenW er conform planning in geslaagd om het achterstallig verhardingsonderhoud (totaal 1300 km) weg te werken. Op het gebied van kunstwerken en de elektronica voor het dynamisch verkeersmanagement moeten nog wel achterstanden weggewerkt worden.

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.

- Servicepakket Meer Vlot

Het servicepakket «Meer Vlot» beoogt een aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer te realiseren. In 2008 en 2009 ligt het accent op de beveiliging van verzorgingsplaatsen uit de Top-20 zoals besproken met de Tweede Kamer. Dit betreft de aanpak van de 20 meest onveilige verzorgingsplaatsen.

- Servicepakket Meer Veilig

De in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk, wordt in 2009 gecontinueerd. Tot en met 2010 wordt er 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 de meerjarenprogramma's voor ontsnipperingen en bodemsanering. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecodeuct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden.

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.

Groot Variabel onderhoud

In de periode 2009 tot en met 2011 wordt er een groot variabel onderhoudsproject uitgevoerd. De betonweg A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is aan het eind van zijn technische levensduur gekomen. Deze wordt gesloopt en vervangen door een ZOAB-weg.

Van de 274 stalen bruggen in het hoofdwegennet is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming in

Productartikel 12

de stalen rijdekken. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien.

De Moerdijkbrug en 3 kleinere bruggen zijn al hersteld. De komende 5 jaar zullen de rijdekken van nog 10 grote stalen bruggen duurzaam versterkt of (gedeeltelijk) vervangen moeten worden.

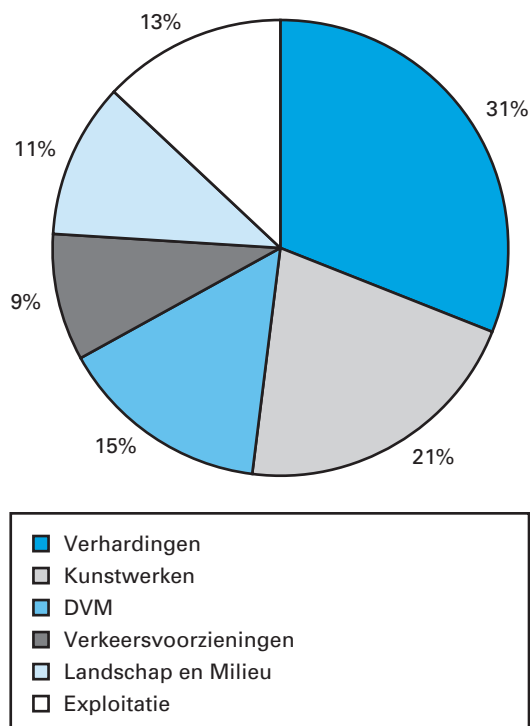
De volgende stalen bruggen zullen de komende vijf jaar worden aangepakt:

vaste bruggen	beweegbare bruggen
Scharberg (Elsloo) Galecopperbrug Beek (Geleen) Muiden Ewijk Kreekrak	Gideonbrug Scharsterrijnbrug Ketelbrug Kruiswaterbrug

Meetbare gegevens bij beheer en onderhoud Rijkswegen

Hieronder is een verdeling gegeven van de budgetten voor het beheer en onderhoud van verhardingen, bruggen en viaducten (kunstwerken), systemen voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), arealen voor landschap en milieu en exploitatie. Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Verdeling kosten beheer en onderhoud Basispakket Hoofdwegennet



Productartikel 12

- Basispakket Beheer en onderhoud

Specificatie areaal rijkswegen

		t/m 2007	t/m 2008	t/m 2009
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 635	5 794	5 796
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten*	1 259	1 329	1 335
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	71,9	73,9	74,1
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten*	10,8	11,1	11,1
Groen areaal (in km ²)		188	198	198

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	85,2	627 891

Voor het jaar 2009 hanteert VenW dezelfde twee prestatie-indicatoren als in de vorige begroting, namelijk een indicator die de conditie van de wegen aangeeft en één die de kwaliteit van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. Hiermee wordt inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud.

Er gelden de volgende prestatieafspraken:

Indicator	Norm	Afspraak 2009
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen	95%	95%*
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen	90%	85%

* uitgaande van volledige beperking van de budgetvermindering door actief kasbeheer

- Servicepakket Beheer en onderhoud
De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Servicepakket	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	55 609
Meer vlot	8 469
Meer veilig	18 671
Meer kwaliteit leefomgeving	16 875
Totaal	99 624

- Groot variabel onderhoud

Budget (x 1 000)	Totaal	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kunstwerken	500 000	50 000	100 000	100 000	100 000	80 000	70 000
Sloop en nieuwbouw A1 Hengelo-Duitse grens	63 800	28 700	28 700	6 400			

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 de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

Producten

Realisatieprogramma hoofdwegennet

Benutting hoofdwegennet

- 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.

In 2009 wordt een groot aantal projecten die bewezen succesvol zijn gebleken gecontinueerd, zoals de inzet van het groene golfteam en diverse maatregelen om de incidentele files te verminderen.

- Dynamisch Verkeersmanagement

In 2007 heeft VenW een start gemaakt met een investeringsprogramma voor dynamisch verkeersmanagement (DVM).

In de periode 2009–2012 wordt een bedrag van € 200 mln. euro geïnvesteerd. Het gaat dan met name om een betere benutting van de wegen, met name op de file-top 50 en om het verbeteren van aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen.

Bij dit investeringsprogramma houdt VenW ook rekening met het groot onderhoud om de hinder voor de weggebruiker te beperken.

Met het oog op de langere termijn start VenW een aantal proeven op die het effect van meer innovatieve verkeersmaatregelen moet beproeven. Zo wordt op de ring Amsterdam een proef met sturend verkeersmanagement uitgevoerd gericht op een meer gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van Verkeersmanagement. Hiervoor is € 50 mln. uitgetrokken. In Rotterdam zal een proef worden opgestart waarin samenwerkingsmodellen worden beproefd op het gebied van mobiliteit. Er zal een proef worden uitgevoerd die de mogelijkheden van in-car technologie onderzoekt.

Ook werden er een viertal proeven uitgevoerd naar het effect van dynamische snelheden op veiligheid, doorstroming en milieu. Hiervoor is € 12 mln. uitgetrokken (2008). De resultaten van deze proeven zijn in 2009 beschikbaar.

Tot slot zet VenW in het kader van DVM in op nog verdere verbetering van de reisinformatie aan de weggebruiker.

Fileplan ZSM

Een groot aantal maatregelen valt onder het fileplan Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM). 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) en verbetering van netwerkmanagement. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Het gaat in totaal om 55 projecten: 33 projecten die onder de Spoorwet Wegverbreding (ZSM1-pakket) vallen en 22 projecten onder het ZSM2-pakket. Deze ZSM-maatregelen worden in hoofdzaak op de belangrijkste knelpunten uit de file top 50 uitgevoerd.

De doorlooptijd van deze projecten is als gevolg van de vernietiging van het tracébesluit van de A4 Burgerveen-Leiden door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State extra toegenomen. De ambitie van het kabinet is om de doorlooptijd van de projecten te verkorten en het tempo in deze regeerperiode flink op te voeren, zoals ook de commissie Elverding heeft aanbevolen.

Concreet zullen tot eind 2009 twee projecten worden opgeleverd, te weten de A12 Veenendaal – Ede en de A28/A32 Knooppunt Lankhorst. De luchtonderzoeken worden voortvarend ter hand genomen. Voor eind 2009 is het de bedoeling dat de minister van VenW een groot aantal wegaanpassings- en tracébesluiten ondertekent, waaronder de besluiten voor de A9 Velsen-Raasdorp-Badhoevedorp en de A12 Woerden-Gouda. De ambitie is om vóór het einde van deze kabinetsperiode de besluitvorming voor alle ZSM-projecten af te ronden en het grootste deel van de projecten op te leveren.

● Overige realisatieprojecten

De volgende projecten zijn opengesteld en worden opgenomen onder de kleine projecten/afrondding projecten:

- Rw37 Hoogeveen–Holsloot–Emmen–Duitse grens;
- Rw35 Wierden–Almelo;
- Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, omleiding Halsteren. Het onderdeel Klutsdorp wordt naar verwachting uitgevoerd in het project Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom exclusief omleiding Halsteren (zie planstudietabel).

Het project 2e Coentunnel/Westrandweg is van het planstudieprogramma overgegaan naar Geïntegreerde contractvormen (12.04), terwijl het project RW 34 Omleiding Ommen van het planstudieprogramma is overgegaan naar het Realisatieprogramma.

Verder is er de volgende belangrijke mutatie in de realisatietabel:

- Het project Rw73 wordt in 2008 opgeleverd i.p.v. 2007 als gevolg van een vertraging in het gereed komen van de tunneltechnische installaties.

Daarnaast hebben de volgende financiële aanpassingen plaatsgevonden:

- Rw2 Holendrecht-Oudenrijn: verhoging met € 22 mln. door toevoeging van bijdragen van derden
- Rw12 Den Haag-Gouda benutting: verhoging met € 69 mln. door toevoeging van bijdragen van derden en € 43 mln. overheveling vanuit het programmabudget van Fileplan – ZSM.

- Uit het FES is € 50 mln. toegevoegd voor Quick Wins wegen.

Planstudieprogramma na tracébesluit

Er zijn de volgende mutaties in de tabel planstudie na TB:

- Rw9 Koedijk-De Stolpen. Oplevering wordt 2011 i.p.v. 2009 in verband met de lopende beroepsprocedure bij de Raad van State;
- Rw4 Burgerveen-Leiden wordt 2014 i.p.v. 2011, in verband met de vernietiging van het TB door de Raad van State en de luchtkwaliteitsproblematiek.
- Rw 34 Ommen is overgegaan naar realisatie;
- Het budget voor ZSM 1+2 is verhoogd met € 715 mln. naar 2 151 mln. in verband met:
 - Toevoeging ZSM-1a projecten + € 904 mln.
 - Stopzetten studie A15 Papendrecht-Hardinxveld-Giessendam-Gorinchem (ZSM 2) -/- € 49 mln.
 - Overheveling budget A12 Zoetermeer-Zevenhuizen-Gouda naar regulier aanleg -/- € 43 mln.
 - Toevoegen bijdragen van derden t.b.v. A20 Knpt. Gouwe (aansl. Moordrecht) (ZSM 2) + € 26 mln. (Provincie en Spoor).
 - Bijdrage uit het MJPO t.b.v. ecoduct Kabeljauw t.b.v. A50 Valburg-Grijsoord (ZSM 2) + € 8 mln.
 - Overheveling budgetten A1 Eemnes-Eembrugge, A1/28 Knpt. Hoevelaken, A28 Den Dolder-De Uithof (alle ZSM 2) en A27 Utrecht-Noord-Eemnes, A28 Utrecht-Leusden-zuid en Leusden-zuid-Knpt. Hoevelaken (alle ZSM 1) t.b.v. A28 Utrecht (De Uithof)-Amersfoort (Knpt. Hoevelaken) (ZSM 2) -/- € 185 mln.
 - Toevoegen project A12 Woerden-Knpt. Oudenrijn (ZSM 2) + € 22 mln.
 - Toevoegen prijscompensatie + € 32 mln.
- Van het project Rw12 Utrecht West is het deelproject aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Oost als afzonderlijk project in de realisatietabel opgenomen.

Productartikel 12

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma
hoofdwegenet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2008							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Noord												
A7 Rondweg Sneek	77	77	16	2	18	20	21				2010	2010
A7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1	118	117	44	31	16	27					2009	2009
N31 Zurich-Harlingen	27	27	7	12	8						2008	2008
Projecten landsdeel Oost												
A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	463	459	97	85	141	94	46				2010	2010
N34 omleiding om Ommen ³	47		4	5	12	15	11				2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	231	228	29	10	14	41	48	76	10	3	2013	2013
Projecten landsdeel Randstad												
A12 Utrecht west benutting, aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Harmelen	51			14	30	7					2010	
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1 325	1 293	385	180	311	247	161	36	5		2012	2012
A12 Den Haag-Gouda benutting	234	121	80	25	46	57	26				2009	2009
N14 Wassenaar-Leidschendam (incl. aansl. Hubertusviaduct)	407	400	356	36	15						2008	2008
Projecten landsdeel Zuid												
A2 Rondweg Den Bosch	267	264	66	60	91	45	3	2			2010	2010
A2 Tangenten Eindhoven	655	648	180	120	170	155	28	2			2010	2010
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg 1)	85	84	14	19	17	20	15				2011	2010
N57 Veersedam-Middelburg	184	183	37	41	57	48	1				2010	2010
A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR 2)	838	837	687	118	19	12	2				2008	2007
Overig												
A10 Amsterdam praktijkproef FES Dynamisch verkeersmanagement	50	0		5	30	10	5				2010	
Kleine projecten / Afronding projecten	262	62	15	97	75	75					2010	
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegenet	212	141		124	30	15	15	18	10		nvt	
Quick Wins FES	11	11	1	4	2	2	2					
Afronding	50			4	4	9	13	20			2011	
				-1	1							
Totaal uitvoeringsprogramma	5 594		2 018	991	1 107	899	397	154	25	3		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planstudieprojecten			276	112	29							
Egalisatiereeks				-208	-241	-345	74	497	223			
Begroting (IF 12.03.01)				1 059	978	583	471	651	248			

¹ Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr. 8); aanleg spitsstrook A2 St. Joost-Urmond en aanpassing aansluiting Nuth op A76; budget verhoogd met € 10 mln regionale bijdrage.

² Oplevering begin 2008 betreft A73.

³ N34 omleiding om Ommen is toegevoegd aan het Realisatieprogramma.

Productartikel 12

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02 en 12.05.02: Planstudie hoofdwegennet voor en na tracébesluit

Bedrag in € mln.	RamingBudget kosten			Planning							Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten nationaal											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			184								2004–2010
ZSM 1 + 2 (Spoedwet Wegverbreding)			2 151								2003–2015
Projecten landsdeel Randstad											
A4 Burgerveen-Leiden ^{2,3}			681	tb							2002–2014
Projecten landsdeel West-overig											
N9 Koedijk-De Stolpen			76								2009–2011
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2009											
Projecten landsdeel Noord											
N31 Leeuwarden			189		tb						2011–2014
N33 Assen-Zuidbroek			141		tb						2010–2014
Projecten landsdeel Oost											
A50 Ewijk-Valburg 5)			312		tb						2011–2014
Projecten landsdeel Randstad											
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere ⁶			3 231		tb						2011–2017
A2 Oudenrijn-Deil; OTB gesplitst in Oudenrijn-Everdingen en Everdingen-Deil ^{1,2}			185	tb							2009–2012
A15 Maasvlakte-Vaanplein ¹¹			1 320		tb						2010–2015
Projecten landsdeel West-overig											
N50 Ramspol-Ens			99		tb						2010–2013
Projecten landsdeel Zuid											
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren			280		tb						2010–2013
N61 Hoek-Schoondijke			126		tb						2010–2013
N62 Tunnel Sluiskil			127								
A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR			838		tb						2010–2012
Tracé-/projectbesluit na 2009											
Projecten landsdeel Oost											
A12 Ede – Grijsoord ⁹						tb					2012–2013
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen 8)			761				tb				2012–2015
N18 Varsseveld-Enschede			146			tb					2011–2014
Projecten landsdeel Randstad											
A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Maarssen) 2x5 rijstroken ⁷			46			tb					2011–2012
A4 Delft-Schiedam			655			tb					2011–2015
A9 Omlegging Badhoevedorp			303				tb				2012–2015
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte) ¹⁰			133			tb					2011–2014
A13/A16/A20 Rotterdam						tb					2012–2020
A27/A1/A28 Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort						tb					2014–2020
A27/A1/A28 Ring Utrecht								tb			2014–2020
N11 Leiden-Zoeterwoude Alphen a/d Rijn						tb					
Projecten landsdeel West-overig											
A9 Alkmaar – Uitgeest						tb					2011–2012
Projecten landsdeel Zuid											
A2 Passage Maastricht			540			tb					2010–2016
A27 Utrecht (Lunetten) – Hooipolder						tb					2013–2018

Productartikel 12

Bedrag in € mln.	RamingBudget kosten						Planning		Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013 later	periode
N62 Goes – Vlissingen			82							2011–2014
Totaal categorie 1			11 966							
CATEGORIE 2										
Projecten landsdeel Zuid										
A2 Maasbracht-Geleen						tb				2014–2018
Totaal uitvoeringsprogramma (excl. FES-res. NoMo)				176	515	1 234	913	1 057	1 417	
Overprogrammering							- 400	- 400		
Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)				176	515	1 234	513	657	1 417	

¹ Project in het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

² Tracébesluit is gesplitst in Oudenrijn-Everdingen en Everdingen-Deil.

³ Betreft ingetrokken deel van het tracébesluit bij Leiden en Leiderdorp.

⁴ Exclusief het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van A4.

⁵ Taakstellend budget betreft gedeelte A50 Ewijk-Valburg. A50 Valburg-Grijsoord is ZSM II.

⁶ Hierin is opgenomen A6/A9, kruising natte as A1 en groene uitweg.

⁷ Openstelling 2x5 in 2011.

⁸ Taakstellend budget is inclusief € 112,5 mln. aan regiobijdrage en € 262,5 mln. aan geanticiperde inkomsten door een vorm van beprijzing. A12 Ede – Grijsoord wordt tevens hieruit gefinancierd.

⁹ Project inclusief budget staan in relatie met A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen.

¹⁰ Exclusief financiering ad € 186 mln. uit FES-budget Noordvleugel.

¹¹ Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

Legenda

tb tracébesluit

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

Op 22 april 2008 is de Tweede Coentunnel gegund als DBFM-contract. Het budget voor de Tweede Coentunnel, en de daarmee in één project samenhangende Westrandweg, is daarom overgeheveld naar dit artikelonderdeel. Eind juni heeft ook de zogeheten financial close plaatsgevonden, waarmee de definitieve verplichting kon worden vastgelegd.

Productartikel 12

Projectoverzicht behorende bij 12.04 Geïntegreerde contractvormen hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal		Budgetten in € mln.								Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten landsdeel Noord													
N31 Leeuwarden-Drachten (excl B&O)	127	125	32	59	36							2007	2008
Projecten landsdeel West-overig en Randstad													
Aflossing tunnels ¹	875	1 010		48	49	50	51	51	51	575			
N11 Alphen ad Rijn-Bodegraven, betaling PPS-constructie	76	76	30	29	17							2004	2004
Projecten landsdeel Zuid													
A10 2e Coentunnel ³	2 117		119	87	160	153	140	89	67	1 302		2012	2012
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	284	289	98	16	15	15	14	14	14	98		2005	2005
Exploitatie Westerscheldetunnel ²	1 398	765	153	56	50	48	48	48	48	947			
Totaal categorie 0	4 877		432	295	327	266	253	202	180	2 922			
Begroting (IF 12.04)				295	327	266	253	202	180				

¹ Aflossing tunnels: uitgaven t/m 2007 betreft vanaf 2005; verplichting loopt t/m 2026.

² Exploitatie Westerscheldetunnel: uitgaven t/m 2007 betreft vanaf 2005; verplichting loopt t/m 2033.

³ Verplichting loopt t/m 2037 en is incl. Weststrandweg.

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 op basis van het MIT-spelregelkader.

Wijziging in de verkenningentabel:

- A73 Ewijk-Rijkevoort: starten 2009 of later;
- A1 corridor Apeldoorn-Deventer: gereed;
- Regio Zwolle / A28: gereed;
- A10 Noord;
- A7 zuidelijke ringweg Groningen fase 2: gereed;
- N50 Hattemberbroek-Ramspol: gereed;

Planstudieprogramma vóór tracébesluit

- Tweede Coentunnel/Weststrandweg is overgegaan naar Geïntegreerde Contracten;
- Rw 4/9 omlegging Badhoevedorp: regionale bijdrage is toegevoegd;
- Ring Zwolle/N35 Zwolle-Wijthmen: € 3 mln. gereserveerd voor korte termijn aanpak binnen kleine projecten;
- Voor N35 Zwolle-Wijthmen-Heino is € 16 mln. beschikbaar uit amendement Van Hijum;
- Rw 15 Maasvlakte-Vaanplein: € 12 mln. toegevoegd voor 2e spoor Botlekbrug;
- Rw 10 Zuidas: € 30 mln. toegevoegd voor de Zuidasonderneming en er is een deel van de FES-gelden toegevoegd;

Productartikel 12

- Schiphol-Amsterdam-Almere (A6/A9, kruising natte as A1 en groene uitweg) opgenomen voor € 3,231 mld;
- A50 Ewijk-Valburg: oplevering is als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek vertraagd;
- A2 Maasbracht-Geleen: In het Bestuurlijk Overleg voorjaar 2008 is afgesproken, dat vooruitlopend op de definitieve oplossing, een spitsstrook in noordelijke richting wordt aangelegd. Hierdoor is een definitieve oplossing waarschijnlijk pas in 2016–2018 nodig.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.01 Verkenningen

A Lopende Verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Randstad			
A10 Noord	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT najaar 2006	
As Leiden-Katwijk (Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007	
Den Haag internationale stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en WFG) Verkenning haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen	2009
Verkenning Ruit Rotterdam	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2009
Landsdeel Zuid			
A58 Bergen op Zoom (Markiezaat)–Eindhoven (Batadorp)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2009
Pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad	Bereikbaarheid in relatie tot ruimte, economie, landschap en leefbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2008
Landsdeel Oost			
A1 Gebiedsgerichte verkenning corridor Apeldoorn–Deventer–Azelo	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT najaar 2006	2008
A28/N35 Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT najaar 2006	2008
A73 corridor Ewijk-Rijkevoort	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	
Landsdeel Noord			
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT 2004	2009

Productartikel 12

B (Mogelijk) te starten Verkenningen

Locatie	Probleem	Toelichting
Landsdeel Randstad		
A7 Hoorn – Amsterdam A9 Alkmaar – Amsterdam Almere – 't Gooi	Bereikbaarheid Bereikbaarheid Bereikbaarheid	Het betreft een intermodale verkenning. Relatie met ruimtelijke ontwikkeling, met name Schaalsprong Almere (2030)
Landsdeel Oost		
A2 Culemborg – Geldermalsen	Bereikbaarheid	
Landsdeel Zuid		
A67 Eindhoven – Venlo (corridor) N57-N59 knooppunt Oosterscheldekering – Hellegatsplein	Bereikbaarheid Bereikbaarheid	

Artikel 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 2009 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen:

- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 35: Mainports en logistiek;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

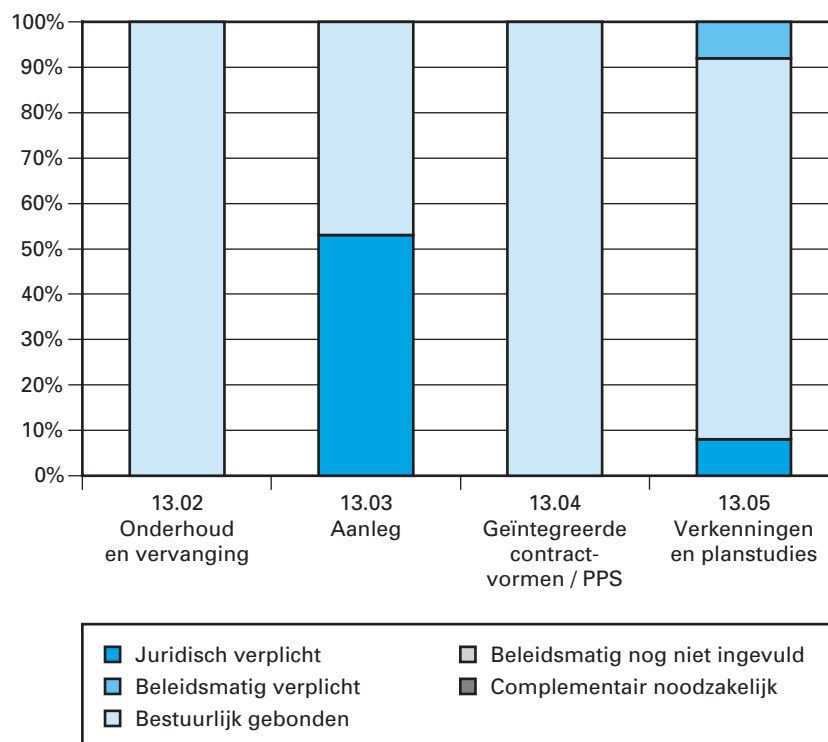
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	1 813 743	3 155 604	2 195 375	1 573 261	1 727 641	1 579 070	1 632 662
Uitgaven	2 026 541	2 450 544	2 741 843	2 771 099	2 487 804	2 324 742	2 223 589
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 367 360</i>	<i>1 519 691</i>	<i>1 633 831</i>	<i>1 733 104</i>	<i>1 362 550</i>	<i>1 280 118</i>	<i>1 281 669</i>
13.02.01 Regulier onderhoud	616 532	668 291	656 453	658 424	576 738	582 883	589 225
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	412 750	488 178	485 932	576 041	275 803	226 717	313 831
13.02.03 Rentelasten	119 336	121 734	124 150	123 981	124 031	123 942	125 265
13.02.04 Betuweroute	27 846	30 300	34 316	38 408	36 758	40 585	45 406
13.02.05 Kleine infra en overige projecten	190 896	211 188	332 980	336 250	349 220	305 991	207 942
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>507 215</i>	<i>616 776</i>	<i>668 918</i>	<i>784 114</i>	<i>837 719</i>	<i>590 921</i>	<i>396 913</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	470 440	574 106	644 209	775 614	831 593	590 921	396 913
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	36 775	42 670	24 709	8 500	6 126		
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	145 896	144 741	138 383	139 271	140 179	141 489	142 776
13.05 Verkenningen en planstudies	6 071	169 336	300 711	114 610	147 356	312 214	402 231
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	5 469	161 580	274 256	63 528	90 696	242 984	307 643
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	602	7 756	26 455	51 082	56 660	69 230	94 588
13.05.03 Verkenningenprogramma.							
Van totale uitgaven:							
Apparaatsuitgaven DGP	2 090	1 653	500	500	0	0	0
Restant	1 945 265	2 448 891	2 741 343	2 770 599	2 487 804	2 324 742	2 223 589
13.09 Ontvangsten	30 666	76 562	179 448	221 498	279 667	304 837	334 464
HSA		15 582	72 329	96 498	120 667	144 837	164 464
Overig	30 666	30 980	17 119				
«Mandje spoor» ¹		30 000	90 000	125 000	150 000	160 000	170 000
Extracomptabel		2008	2009	2010	2011	2012	2013
– Enveloppe FES OV 2013–2020: PHS ²		10 000	30 000	40 000	60 000	60 000	75 000

¹ € 2 mld. wordt grotendeels gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Dit najaar vinden de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS hierover plaats. Voor het resterende deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofdrailnet. Daarbij is afgesproken dat waar nodig Financiën eventuele kasritmeverschillen binnen het generale beeld zal proberen op te vangen.

² Er wordt € 800 mln. uit de CA-enveloppe voor OV ingezet.

Budgetflexibiliteit



Toelichting

Onderhoud en vervanging

Dit betreft de jaarlijkse beschikking aan ProRail voor beheer en onderhoud spoor.

Aanleg

Dit betreft de realisatie aanleg personen- en goederenvervoer. Voor het bestuurlijk gebonden gedeelte worden in de loop van 2008 en 2009 beschikkingen afgegeven aan ProRail.

Geïntegreerde contractvormen/PPS

Betreft Contract HSA.

Verkenningen en planstudies

De bedragen voor Zuidas WTC (€ 250 mln.) en OV-SAAL (€ 22 mln.) zijn aangemerkt als bestuurlijk gebonden.

13.02 Onderhoud en vervanging

Motivatie

De Minister 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.

Producten

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

Productartikel 13

Tevens worden hier de activiteiten van ProRail verantwoord die samenhangen met spoorverkeersleiding en de activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies zoals door ProRail uitgevoerd.

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

- regulier onderhoud;
- grote onderhoudsprojecten;
- rentelasten;
- exploitatie Betuweroute;
- kleine infra en overige projecten

Reistijdverbetering

Van de in de begroting 2008 gereserveerde € 83,3 mln. (amendement Van Hijum/Dijkma; Kamerstukken II, 30 800 A, nr. 18) wordt € 48 mln. aangewend voor maatregelen om te komen tot reistijdverbeteringen in de landsdelen, voor de projecten Beilen, Heerlen-Sittard en het extra perron te Deventer. De overige middelen zijn gereserveerd voor mogelijke maatregelen naar aanleiding van het onderzoek naar rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken.

Actieplan Groei op het spoor

Er is € 203 mln. beschikbaar in deze begrotingsperiode voor de uitvoering van maatregelen uit het Actieplan Groei op het spoor. Het betreft een pakket van maatregelen om de ambitie van 5% groei per jaar in deze Kabientsperiode voor het personenvervoer per trein in Nederland binnen bereik te brengen. Het pakket maatregelen dat in deze begrotingsperiode wordt uitgewerkt en ingevoerd bestaat uit de volgende onderdelen:

1. voor- en natransport;
2. informatievoorziening;
3. kaartjes en kennismaking;
4. treinaanbod;
5. spreiding van de mobiliteit.

Aangezien de maatregelen die op dit moment reeds zijn gestart met name betrekking hebben op de ketenmaatregelen en reisinformatie is de gehele € 203 mln. opgenomen onder dit artikelonderdeel. Gaandeweg zal een nadere invulling van de budgetten plaatsvinden over de exacte maatregelen in de volgende begroting en de verdeling over de Infra artikelen 13.02/13.03 en deels HXII.

Daarnaast wordt er in overleg met onder meer NS en ouderenorganisaties gewerkt aan kortingsmogelijkheden voor studenten en wordt gewerkt aan de treintraining voor senioren. Dit betreft niet-infrastructurele maatregelen. Ook wordt gewerkt door NS aan het bieden van meer treinaanbod met name in de daluren en de weekends.

Toegankelijkheid Spoor

NS en ProRail werken samen aan het toegankelijk maken van het spoorstelsel voor mensen met een functiebeperking. In 2009 zal een begin gemaakt kunnen worden met de versnelde uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor. In 2008 zijn de mogelijkheden om het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor te versnellen onderzocht, zodat de doelstellingen zo veel als mogelijk voor 2018 gerealiseerd

kunnen worden. Oorspronkelijk was 2030 de einddatum. Bij het onderzoek naar versnellingsmogelijkheden is rekening gehouden met effectiviteit en doelmatigheid: het heeft geen zin om perronaanpassingen te realiseren als er nog geen materieel met lage-vloerinstap rijdt. ProRail stemt de perronaanpassingen dus af met vervoerders.

Outputsturing

In lijn met de beheerconcessie heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing voor ProRail. Dit is gebeurd nadat door een extern bureau is vastgesteld dat ProRail heeft voldaan aan de in beheerconcessie gestelde eisen en dat ProRail klaar is om op output te sturen en op output te worden gestuurd. Dat betekent voor een groot deel van de in het beheerplan 2008 opgenomen indicatoren een resultaatsverplichting in plaats van een inspanningsverplichting. Een overzicht van de indicatoren en de daarvoor opgenomen richtwaarden en grenswaarden is opgenomen in het beheerplan van ProRail. In het MIRT-projectenboek is meer gedetailleerde informatie opgenomen over het budget voor beheer en onderhoud spoor. Die informatie zal vanaf deze begroting verder worden uitgebreid met informatie over de in het kader van outputsturing relevante prestatie-indicatoren.

Op verzoek van de Kamer is onderzoek uitgevoerd naar een aantal aspecten van het functioneren van ProRail. De minister heeft de Kamer in september 2007 geïnformeerd over de opzet van dit onderzoek (Kamerstuk 29 984, nr 97). Het onderzoek is uitgevoerd deels door McKinsey in opdracht van V&W en deels door BSL in opdracht van de Nma. De resultaten van dit onderzoek zullen worden betrokken bij de evaluatie van de spoorwegwet.

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivatie

De minister is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit hoofdproduct 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

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven voor € 238 mln. aan aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. Tot het voorjaar 2007 is hiervan € 156 mln. gerealiseerd. In aanvulling op deze al gerealiseerde aanbestedingsmeevallers worden in de begroting 2009 de onderstaande aanbestedingsmeevallers verwerkt:

- Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2^e eilandperron (€ 1,9 mln.);
- Den Haag Centraal aanpassen emplacement (€ 0,2 mln.);
- Sloe: geluidsmaatregelen Zeeuwselijn (€ 2,0 mln.);

Het restant (€ 78 mln.) is technisch verwerkt op het project 2^e fase Betrouwbaar Benutten.

Naast de aanbestedingsmeevallers worden voor de onderstaande projecten de projectkosten verlaagd als gevolg van het vrijvallen van de post onvoorzien:

- Integrale Spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht (€ 4,9 mln.);

Productartikel 13

- Geluidspilot Goederenvervoer (€ 1,5 mln.).

Met de vrijval is rekening gehouden bij de overige knelpunten op het spoor.

Onderstaande projecten zijn langer dan een jaar geleden in dienst gesteld en worden niet meer als afzonderlijke projecten opgenomen, maar onder de post nazorg:

- BB21 deelproject 25 KV.

BB21

De deelprojecten pilot GSMR en bijdrage GSMR zijn volledig afgerond en uit het projectbudget gehaald. Het deelproject 25 KV is afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn overgeheveld naar de post nazorg gereedgekomen halten/lijnen.

Daarnaast is begin 2008 gebleken dat er vertraging zou optreden om de Betuweroute, het A15-tracé en de Havenspoorlijn, met de volledige functionaliteit conform het programma van eisen, in gebruik te nemen. Om met de ingebruikname van het A15-tracé niet te hoeven wachten tot deze volledige functionaliteit beschikbaar is, is gekozen voor een gefaseerde ingebruikname. Hierdoor zou de volledige functionaliteit in stappen beschikbaar komen. Deze keuze heeft als consequentie dat extra werkzaamheden uitgevoerd moeten worden en het BB21-projectteam langer in stand gehouden moet worden. Dit heeft geleid tot een extra benodigd budget van € 8 mln. en deze gelden zijn toegevoegd aan het deelproject ontwikkeling Bev21.

Geluid

Tijdens de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid is onderzoek gedaan naar (bron)maatregelen om geluidsoverlast van spoorwegen te reduceren. Uit onderzoek is gebleken dat het stiller maken van lawaaiig materieel de meest kosteneffectieve (bron)maatregel is. Om deze meest kosteneffectieve maatregel toe te passen is er door ProRail een financieel instrument ontwikkeld om vervoerders/ wagon-eigenaren te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen. Hiermee wordt beoogd dat er meer stille en minder lawaaiige kilometers in Nederland worden gereden. Voor de financiering van dit financieel instrument is € 20,6 mln. overgeboekt naar Beheer en Instandhouding. Daarnaast is er € 3,6 mln. overgeheveld naar het project NSP Breda voor het realiseren van geluidsschermen met een hogere kwaliteit dan oorspronkelijk als sanering geraamd was om op deze manier in het stationskwartier aan te sluiten op de reeds gereali-seerde schermen voor de HSL.

Akiplan en veiligheidsknelpunten

Het binnen dit projectbudget gereserveerde bedrag (€ 20 mln.) voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op de spoorlijn Gouda–Rotterdam (Moordrecht) is gelet op de samenhang en het gelijktijdig aanbesteden overgeheveld naar artikel 12.03 (project A20 aansluiting Moordrecht).

SpoDo II

Het kabinet start een tweede tranche spoorse doorsnijdingen en stelt hiervoor € 142 mln. ter beschikking. Ondermeer op basis van de evaluatie van de eerste tranche wordt gezien op welke wijze invulling wordt gegeven aan het vervolg. Ook de tweede tranche zal gericht zijn op het

stimuleren, dat reeds bestaande plannen voor decentrale overheden op korte termijn worden uitgevoerd. De tweede tranche start naar verwachting in het najaar van 2008.

Kleine projecten

De projecten Capaciteitsvergroting Hilversum en Overweg Larenseweg worden als één project uitgevoerd. Daartoe was het deel capaciteitsvergroting al eerder vanuit Regionet aan het project overweg Larenseweg (onderdeel Kleine Projecten) toegevoegd. Ten behoeve van een kap op het nieuwe perron van station Hilversum is nu € 2 mln. overgeheveld van het budget Regionet naar Kleine Projecten.

HSA Claim

HSL vervoerder HSA heeft contractueel recht op een schadevergoeding vanwege de verschuiving van de aanvangsdatum, het moment waarop HSA commerciële treindiensten over de HSL-Zuid moet aanbieden, van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008. Na de verschuiving van de Aanvangsdatum in december 2006 zijn gesprekken tussen de Staat (VenW en Financiën) en HSA gestart over de omvang van de vergoeding. Na onderzoek door een onafhankelijke accountant is een overeenkomst gesloten over een schadevergoeding van ongeveer € 37,5 mln. De exacte omvang van de vergoeding wordt op basis van nacalculatie vastgesteld na de aanvangsdatum en het ontvangen van een financiële verantwoording van HSA. De verwachting is dat de finale afrekening in het voorjaar van 2009 zal plaatsvinden. Vooruitlopend op de finale afrekening heeft HSA via twee voorschotten in totaal € 25 mln. van de schadevergoeding reeds ontvangen.

Amsterdam-Utrecht

De implementatie van het beveiligingssysteem ERTMS is ontkoppeld van de ingebruikname van het 4-sporige traject Amsterdam-Utrecht met de conventionele beveiliging omdat Bombardier niet in staat bleek beide gelijktijdig in bedrijf te stellen. Deze ont koppeling heeft geleid tot extra doorlooptijd, buitendienststellingen (verbussingskosten), testen, etc. waardoor de kosten voor de implementatie zijn toegenomen. Daarnaast is het dual signaling concept gewijzigd en moet ERTMS als overlay worden geïmplementeerd waardoor voor alle seingevingscircuits op Amsterdam-Utrecht wijzigingswerk moet worden doorgevoerd. Bovenstaande oorzaken leiden tot een kostenstijging van € 11 mln. Verder heeft een inlevering plaatsgevonden van € 4,9 mln. van de post onvoorzien zodat er per saldo sprake is van een toename van de projectkosten met € 6 mln.

Traject Oost perronverlening

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het uit de realisatiecijfers halen van een afgerond en afgesloten deel van de werkzaamheden. De vertraging wordt veroorzaakt door geluidsmaatregelen bij de brug bij Westervoort. Bij deze brug moeten raildempers worden toegepast. Het gebruik van raildempers op zich is vrijgegeven, maar nog niet in combinatie met een brug.

NSP Arnhem Centraal

Actualisatie van de business case bij NSP Arnhem laat een tekort zien op het busdeel van de OV terminal. Het tekort is weggenomen door extra bijdragen van Arnhem, Stadsregio Arnhem Nijmegen en Provincie Gelderland. Daarbij is het Rijk akkoord gegaan met een verlaging van de bijdrage van Arnhem en ter compensatie daarvan een hogere bijdrage

Productartikel 13

van het Rijk (€ 4 mln.) in het treinendeel van de OV terminal, zodat het tekort evenredig is gedeeld door Rijk, gemeente en regionale overheden.

NSP Rotterdam

Besloten is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het geraamde tekort op realisatie van het Definitief Ontwerp van de OV-terminal financiert. Het budget voor het NSP Rotterdam is daarom bijgesteld van € 191 mln. naar € 251 mln. Tijdens de fase waarin het Voorlopig Ontwerp van de OV-terminal is uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp is gebleken, dat er sprake is van een fors verschil tussen het beschikbare budget en de geraamde kosten van dit ontwerp. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln. van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkinggaranties van het Rijk en van de gemeente Rotterdam van beiden € 11,9 mln., zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst, in te zetten als budget voor het NSP Rotterdam. De dekkinggaranties waren destijds bedoeld als extra buffer in het geval van een aanbestedingstegenvaller.

De besluitvorming over het Definitief Ontwerp van de OV-terminal heeft, met name als gevolg van de forse financiële consequenties, een langere periode gevergd. De datum van ingebruikname van de OV-terminal is daardoor vertraagd van 2010/2011 naar 2011/2012.

Regionet

In het kader van Regionet is de planstudie Transformatorweg afgerond. Een eventuele realisatie hiervan is voorzien in het Herstelplan Spoor 2^e fase. Uit de planstudie is de aanbeveling gekomen om ruimte voor een toekomstige extra 2^e dive-under-spoor te reserveren. Een dergelijke reserveringsmaatregel vergroot op termijn de toekomstige benutting-smogelijkheden van de spoorring rond Amsterdam aanzienlijk. De extra investeringskosten van deze maatregel ad € 4 mln. zijn in overleg met het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel overgeboekt vanuit het Regionet budget naar het Herstelplan Spoor 2^e fase dat is opgenomen in het programma beheer en onderhoud.

Rijswijk Delft

Op verzoek van Delft zijn additionele middelen toegezegd voor uitbreiding van de scope. In eerste instantie € 20 mln. extra voor een toekomstvast ligging van de spoortunnel ter hoogte van de DSM en de Kampveldweg en vervolgens € 40 mln. extra voor het 4-sporig uitgraven van de tunnel. Als gevolg van een langere tijd benodigd voor de aanbesteding en scope-uitbreiding is de indienststelling verschoven van eind 2011 naar 2013. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 13 mei 2008 is door VenW € 2 mln extra toegezegd. Hierover is de Kamer schriftelijk geïnformeerd.

Hanzelijn

Bij de aanleg van de Hanzelijn zal worden geanticipeerd op de realisering van een by-pass voor de IJssel bij Kampen, in het kader van het project Ruimte voor de Rivier. De financiering van deze aanvulling vindt gezamenlijk en in gelijke mate plaats door respectievelijk overboeking uit het budget Ruimte voor de Rivier (V&W), alsmede door het ministerie van VROM en de provincie Overijssel. Het projectbudget voor de Hanzelijn is in dit kader aangepast met een bedrag van € 10 mln. Dit is het aandeel in de financiering van de by-pass uit het budget Ruimte voor de Rivier.

Ter voorkoming van kapitaalvernietiging zal bij de aanleg van de Hanzelijn en de bovengenoemde by-pass worden geanticipeerd op een toekomstige

Productartikel 13

uitbreiding van de N50, voor zover het gaat om werkzaamheden die een uitvoeringstechnische samenhang vertonen met de aanleg van de Hanzelijn en de by-pass. Met deze aanpassing is een bedrag van € 12,7 mln. gemoeid. Deze gelden zijn overgeheveld vanuit artikel 12 en toegevoegd aan het projectbudget Hanzelijn.

NSP Breda

Op verzoek van Breda is de bijdrage verhoogd voor het realiseren van geluidschermen met een hogere kwaliteit dan oorspronkelijk als sanering geraamd was om op deze manier in het stationskwartier aan te sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL.

Daarnaast is er sprake van een verschuiving van de indienststelling met een half jaar als gevolg van het vinden van besparingen in het Definitief Ontwerp en het verkrijgen van een huurgarantie voor de kantoren in het nieuw te bouwen OV Terminalcomplex.

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Aslasten cluster II

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het uit de realisatiecijfers halen van een afgerond en afgesloten deel van de werkzaamheden.

Page risicoreductie

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het uit de realisatiecijfers halen van een afgerond en afgesloten deel van de werkzaamheden.

Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het uit de realisatiecijfers halen van het afgeronde en afgesloten deel van de werkzaamheden van Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte 1e fase.

Verbindingssporen ECT

De werkzaamheden zijn afgerond en het project is afgesloten.

Sloelijn

Op dit budget heeft een correctie plaatsgevonden als gevolg van een eerdere, ten onrechte, doorgevoerde verlaging.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln. incl. btw	Totaal		Budget								Oplevering		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0													
Projecten nationaal													
Benutten													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2)	158	276	135	18	5							divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	52	77	36	5	12							divers	divers

Productartikel 13

Bedragen in € mln. incl. btw	Totaal			Budget							Oplevering		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
Kleine projecten ²	64	62	24	28	11	2						divers	divers
HSA Claim	38		10	15	13								
Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen													
Integrale spoor- uitbreiding Amsterdam – Utrecht	985	978	925	36	15	3	6					2006/2007	2006/2007
Stations en stations- aanpassingen													
Kleine stations ³	77	76	5	1	11	12	12	12	11	14		divers	divers
Overige projecten/ lijndelen enz.													
Afdekking risico's spoorprogramma's	76	75		70	6								
AKI-plan en veiligheids- knooppunten ⁴	370	388	213	30	27	33	32	31	2			divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	301	301	119	60	15	15	11	5	15	61		divers	divers
Intensivering Spoor in steden (II)	142				10	15	20	20	20	57		divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	61	61	32	8	6	6	6	4				divers	divers
Ontsnippering	87	86		8	9	9	9	9	9	36		divers	divers
Traject Oost (perronver- breidingen) ⁶	22	28	18	2	0	2						2004–2008	2004–2007
Traject Oost uitv. convenant DMB	203	200		4	15	22	38	36	36	52		2010/2015	
Projecten Landsdeel Oost													
Utrecht – Arnhem – Zevenaar													
Sporen in Arnhem	233	230	25	13	43	63	47	22	19			2007–2012	2007–2012
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	82	77	14	18	21	20	9					2010	2010
Projecten Landsdeel Randstad													
Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen													
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS) ⁵	1 040	1 027	192	54	54	89	109	96	98	348		2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stations- aanpassingen													
Amsterdam CS spoor 10/15	77	77	72	– 1			3	3				2004/07/13	2004/2007
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	105	104		3	18	13	36	24	8	3		2008/2011	2008/2011
Den Haag emplacement	10	11	10	0	0							2006	2006
Den Haag CS: terug- bouwen sporen 11/12	23	23		0	1	5	10	5	3			2012	2012
Fietsenstalling Amster- dam CS	33	33	1	4	1	1	9	9	7	1		2008/2012	2008/2011
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	251	191	36	20	30	59	61	31	14			2011/2012	2010/2011
OV-terminal stations- gebied Utrecht (VINEX/ NSP)	321	316	15	21	41	61	72	36	36	38		2009/2013	2009/2013
Overige projecten/ lijndelen enz.													
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	179	182	12	31	42	39	28	14	13			divers	divers

Productartikel 13

Bedragen in € mln. incl. btw	Totaal			Budget						Oplevering			
	Projectomschrijving	huidig	vroeg	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vroeg
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft ⁸	392	325	41	13	66	72	73	111	16			2013	2011
Projecten Landsdeel West – overig													
Haarlemmermeer – Almere													
Extra perroncapaciteit A'dam Zuid (2 ^e eiland-perron)	33	35	32	1	0	0						2006	2006
Overige projecten/ lijndelen enz.													
Hanzelijn ⁷	1 087	1 051	128	100	164	220	236	119	90	30		2012	2012
Projecten Landsdeel Zuid													
Stations en stations-aanpassingen													
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	52	48	6	13	8	16	5	5				2012	2011
Totaal categorie 0	6 555		2 101	574	644	776	832	591	397	640			
Begroting (IF 13.03.01)				574	644	776	832	591	397				

¹ Inclusief de toegevoegde middelen ad € 60 mln. in het kader van het Strategisch Akkoord 2002.

² Het betreft de projecten: knelpunt Baarn en Hilversum Larenseweg.

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 Europark, Sassenheim en BleiZoo in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit het programma, mits voldaan wordt aan de door het Rijk opgestelde 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.

⁵ Inclusief de halten Vathorst, def. Halte Leidsche Rijn west en Leidsche Rijn Centrum. Door de regio is voorfinanciering aangeboden.

⁶ Voorheen HSL-Oost (Utrecht-Arnhem-Duitse grens).

⁷ Inclusief € 10 mln. uit budget Ruimte voor de Rivier voor bypass ihkv IJsseldelta

⁸ Inclusief € 61 mln. uit € 4,5 mld. pakket PHS als gedeeltelijke dekking voor de meerkosten.

Productartikel 13

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln. incl. btw	Totaal		Budget							Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Aslasten Cluster II	46	49	40	2	1	1	1				div/2010	2009
PAGE risico reductie	18	22		3	6	6	3				2009	2008
Geluidspilot Goederen- vervoer	12	14	9	2	1						2009	2008
Projecten Landsdeel West – overig												
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	16	21	13	3							2007	2007
Projecten Landsdeel Zuid												
Sloelijn/ geluidmaatregelen Zeeuwselijn	84	82	32	32	17	1	2				2009	2009
Totaal categorie 0	176		94	43	25	9	6					
Begroting (IF 13.03.02)				43	25	9	6					

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivatie

De Staat betaalt voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- én bovenbouw), conform de contractuele overeenkomst tussen beide partijen.

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. De bovenbouw van het zuidelijk deel is opgeleverd in juli 2006 en het noordelijk deel in december 2006.

Projectoverzicht behorende bij 13.04.01: Geïntegreerde contactvormen spoor

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln.								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 561	3 571	194	145	138	139	140	141	143	2 521	2007	2007
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 561		194	145	138	139	140	141	143	2 521		
Begroting (IF 13.04)				145	138	139	140	141	143			

13.05 Verkenningen en planstudies**Motivatie**

Het Rijk verkent en studeert op verbeteringen of uitbreiding van de vervoersmodaliteiten per spoor. Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd

- Voor door ProRail uit te voeren planstudies en de voor de planstudieprojecten gereserveerde middelen
- Voor zelf uit te voeren studies.

Planstudie spoor personen*Traject Oost en VERA*

Zoals reeds in de brief aan de Tweede kamer van 3 december 2007 (VenW/FMC/2007/2672) aangegeven is een deel van deze budgetten in het licht van de ambities minder urgent. Dit budget is dan ook toegevoegd aan het programma vervolg op LMCA-spoor/PHS. Het gaat in totaal om per saldo € 350 mln. Een deel hiervan ca. € 7 mln. betreft het ruimtelijk mogelijk maken van een keerspoor in Driebergen-Zeist. Indien dit toekomstvast is, wordt dit alsnog toegevoegd aan LMCA-spoor/PHS.

Programma hoogfrequent spoorvervoer

De LMCA-spoor heeft inzichten gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van deze LMCA-spoor is – passend bij de ambities van dit Kabinet t.a.v. 5% groei per jaar in deze Kabinetsperiode – geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit aanpassing vereist gezien de marktontwikkelingen tot 2020 en dat zich meer knelpunten voordoen dan in de NoMo is voorzien.

De ambitie voor de middellange termijn bevat de volgende speerpunten:

1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad.
Het betreft zes intercity's op de drukste trajecten in de brede randstad en maatwerk voor Sprinters alsmede het verwerken van het groeiende goederenvervoer.
2. Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer, met name de Sprinters, de ruggengraat vormt met goede aansluitingen op het overige OV en de andere modaliteiten

3. Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen, tevens in te vullen via maatregelen uit het pakket reistijdverbeteringen
4. Toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer, die aansluit bij de behoeften van het groeiende goederenvervoer en personenvervoer en die ruimte schept op het bestaande net voor meer personen-treinen

In de beleidsbrief van 19 november 2007 is aangegeven dat er naar aanleiding van de resultaten van de LMCA-spoor een aantal kandidaat-planstudies spoor zal worden gestart en dat naar de benodigde aanvullende middelen voor spoor zal worden gezocht. De voorbereiding is toen – vooruitlopend op het daadwerkelijk verkrijgen van de planstudiestatus – direct gestart om geen tijd te verliezen. Tevens is aangegeven dat de stand van zaken zal worden betrokken bij de mobiliteitsaanpak en de integrale prioriteitstelling.

Financiering spoorambitie

Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Dit betekent dat de kandidaat status is vervallen en een programma van planstudies is opgenomen in het MIRT 2009 onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de al lopende planstudie OV-SAAL.

De dekking is als volgt opgebouwd:

- OV SAAL: € 1,35 miljard uit het budget van de Zuiderzeelijn, conform kabinetsbesluit van 16 november 2007;
- Er wordt € 800 miljoen uit de CA-enveloppe voor OV ingezet;
- € 2 mld. wordt grotendeels gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Dit najaar vinden de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS hierover plaats. Voor het resterende deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofd railnet;
- Daarbij is afgesproken dat Financien waar nodig eventuele kasritmeverschillen binnen het generale beeld zal proberen op te vangen;
- Verder vindt er beperkte herprioritering plaats binnen het aanlegprogramma spoor. Het gaat hier om een bedrag van per saldo € 350 miljoen die eerder gereserveerd was voor projecten die nu in het licht van de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent zijn.

Met de begroting 2009 is de financiering van deze spoorambities van € 4,5 mld. geregeld. In deze begroting is de € 4,5 mld. als volgt verdeeld: OV-SAAL (€ 1,35 mld.), en het resterende deel (€ 3,15 mld.) als algemene post voor hoogfrequent spoorvervoer. Voor het resterende deel is een programma van planstudies opgenomen onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de al lopende planstudie OV-SAAL. De middelen voor het resterende deel zijn inclusief de spoorse maatregelen voor Noord-Nederland (€ 160 mln. uit motie Koopmans, Kamerstuk 27 658, nr. 41) en een aanvullende bijdrage aan de spoortunnel Delft ter voorbereiding op toekomstige vier-sporigheid (€ 63 mln.).

Als de benodigde studies daar toe aanleiding geven zal met ingang van de begroting 2010 een verdere verfijning en kostenraming van individuele

projecten kunnen worden bepaald. Daarbij zullen ook maatregelen die nodig zijn buiten de planstudiecorridors in beeld worden gebracht, omdat treinen ook verder rijden op het net. De netwerksamenhang vereist in deze fase van planstudies dat er de nodige flexibiliteit is in de aanwending van de € 4,5 mld. om de meest effectieve wijze van aanbesteding te kunnen waarborgen.

planstudies (scope en pakket)

In deze begroting zijn de reeds gestarte kandidaat-planstudies omgezet in de hieronder genoemde planstudies.

Begin 2008 is in overleg met de spoorsectorpartijen en de regionale overheden een belangrijke stap gezet binnen de diverse planstudies door middel van een nadere bepaling van de exacte scope onderzoeksvarianten en onderzoeksgebied. Tevens is door ProRail aangegeven welke andere maatregelen aan de orde zijn bij een nog intensievere benutting. Dit heeft beter zicht gegeven op de aard en omvang van de te nemen type maatregelen. Deze laatste stand van zaken is opgenomen in deze begroting.

Het beeld is dat de planstudies met de volgende scope moeten worden uitgevoerd:

- toekomstvastе routestrategie goederenvervoer
- Utrecht – Den Bosch,
- Den Haag – Rotterdam,
- Utrecht – Arnhem;
- Inventarisatie van ketenvoorzieningen (fiets en PenR) voor het hoofdrailnet

In de begroting 2010 en het MIRT 2010 zal op basis van de tussenresultaten van de planstudies waar mogelijk en nodig een nadere onderverdeling worden aangegeven, inclusief de bijbehorende kostenramingen. Ook zal dan aangegeven worden welk deel betrekking heeft op onderhoud dat vervolgens zal worden overgeboekt naar artikelonderdeel IF 13.02.

OV SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad)

Op 20 maart 2008, (Kamerstukken II, 31 089, nr. 14) heeft het kabinet haar besluit over de afronding van de eerste fase OV SAAL aan de Tweede Kamer aangeboden. Het kabinet wil op korte termijn maatregelen treffen om het aanbod van treindiensten op deze corridor uit te kunnen breiden en de kwaliteit van de treindienst in termen van reistijd en betrouwbaarheid te verbeteren. Hiertoe wordt een bedrag van € 531 mln. geïnvesteerd in het spoor tussen Schiphol en Lelystad. Het gaat met name om uitbreidingen van het bestaande spoor ten oosten en ten westen van station Amsterdam Zuid en een partiele uitbreiding van de Flevolijn naar vier sporen in Almere (tussen de stations Almere Muziekwijk en Almere Centrum en tussen de stations Almere Buiten en Almere Oostvaarders). Naast dit investeringsbedrag wordt voor de periode 2014 – 2020 een budget van € 75 mln. gereserveerd ten behoeve van het beheer en de instandhouding van deze maatregelen na realisatie. De maatregelen worden in de tweede fase van het project OV-SAAL conform de gebruikelijke planstudieprocedures nader uitgewerkt, zodat nog deze kabinetsperiode het uitvoeringsbesluit kan worden genomen.

Het kabinet heeft tevens besloten nadere uitwerking te geven aan spoormaatregelen die op middellange termijn (2020) op deze corridor

nodig zijn. Voor aanvullende uitbreidingen van het spoor in de SAAL corridor tot 2020 wordt een budget van maximaal € 744 mln. gereserveerd. In de tweede fase van het project OV SAAL wordt nader onderzocht om welke maatregelen het dan gaat. Het kabinet zal in 2009 een besluit nemen over de spoormaatregelen op de middellange termijn (2020), inclusief de financiering.

In totaal is voor het project OV SAAL een budget van € 1,35 mld. (pp. 2007) gereserveerd; het budget is afkomstig van artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer. Deze overboeking is onderdeel van de besluitvorming van het kabinet over de Zuiderzeelijn. Uiteindelijk zal € 75 mln. worden overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02 Onderhoud en vervanging.

Planstudie spoor goederen

–

Verkenningen spoor goederen

Spooraansluitingen 2^e maasvlakte

De haven van Rotterdam is een belangrijke mainport. Het vervoer per spoor groeit jaarlijks, en na ingebruikneming van de Tweede maasvlakte vanaf 2013) wordt een versnelling van die groei verwacht. De huidige spoorcapaciteit is dus hoogstwaarschijnlijk onvoldoende om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer op langere termijn te kunnen opvangen. Om dit te probleem op te lossen zijn zowel verbeteringen van het vervoersproces (logistiek) als uitbreidingen van de spoorinfrastructuur noodzakelijk.

Door recente studies in het Rotterdams Havengebied is het inzicht gegroeid dat er sprake is van een samenhangend logistiek proces op het spoor, dat infrastructuur door het hele «havenspoorcomplex» heen benut (vanaf de Maasvlakte tot en met Kijfhoek).

Voor het analyseren van de problematiek en het vinden van de goede oplossingen zal gewerkt worden met een *integrale* aanpak, waarbij gekeken moet naar het totale «spoorcomplex» in het havengebied. Dus niet alleen die oplossingen welke liggen in de sfeer van infrastructuuruitbreiding of -aanpassing

De geografische (infrastructurele) scope betreft de spoorweginfrastructuur in het Rotterdamse havengebied; grofweg van Maasvlakte 2 tot en met Kijfhoek.

De logistieke scope gaat zover als noodzakelijk dan wel mogelijk is.

Aanvankelijk zal dat tussen railterminals en de Nederlandse grens zijn; later indien mogelijk en noodzakelijk verder de logistieke keten in.

De scope van de verkenning betreft zowel logistiek onderzoek als infrastructuur. Hierbij worden ook Railservicecentra en emplacements betrokken om die reden zijn de eerder separaat opgenomen verkenningen nu samengevoegd.

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln. incl. btw	Raming			Budget						Uitvoering	
	min.	max.	taak-stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
CATEGORIE 1											
Projecten nationaal											
Traject Oost			4								
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer ^{1, 4}		3 089				pb			uo		2013 – pm
Projecten Landsdeel Randstad											
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)		93				tb					2010 – pm
Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keerspooren ²		321				tb					2010 – pm
OV Schiphol-Amsterdam-Almere- Lelystad ^{3, 4}		1 350			tb ⁵						
Diversen											
Kleine projecten											
Totaal categorie 1 (Begroting IF 13.05.01)		4 877									

¹ Inclusief Pakket voor het Noorden ad € 160 mln.

² Inclusief € 100 mln. FES bijdrage.

³ Inclusief kosten B&I ad € 75 mln.

⁴ Onderdeel pakket € 4,5 mld. (€ PHS 3 089 mln, OV Saal € 1 350 mln, Delft € 61 mln).

⁵ Korte termijn maatregelen. Zie MIRT-blad voor uitgebreide toelichting.

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln. incl. btw	Raming			Budget						Uitvoering	
	min.	max.	taak-stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
CATEGORIE 1											
Projecten nationaal											
Goederenroute R'dam-Noord Nederland (GoeNoord)		75			pb/uo						2009–2013
Aslasten Cluster III		37				uo					2010–2015
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua		10				uo					2010–2012
Projecten Landsdeel Oost											
Goederenroute Elst-Deventer- Twente (NaNOV)		147				uo					2010–2015
Projecten Landsdeel Zuid											
Goederenverbinding Antwerpen- Roergebied (IJzeren Rijn) ¹			PM								PM
Overige projecten											
Kleine projecten/studies											
			10								
Totaal categorie 1 (Begroting IF 13.05.02)		279									

¹ Inclusief voorbereidingskosten Tracé MER studie/OTB

Productartikel 13

Projectenoverzicht bij 13.05.03 A lopende verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Randstad			
Spooraansluiting 2° Maasvlakte achterlandverbinding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europese spoorwegennet	PKB Tweede Maasvlakte	

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

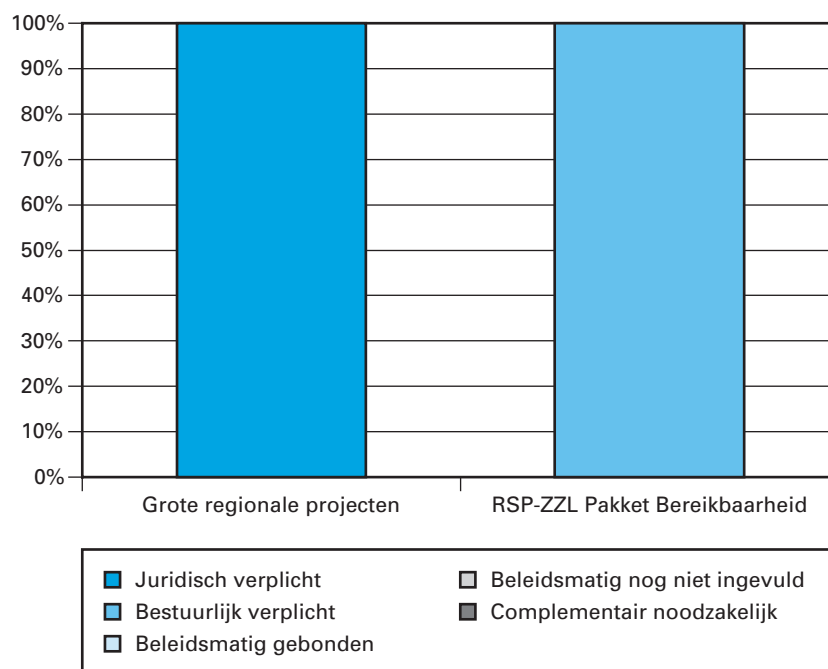
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infra en het Regio Specifiek Pakket (RSP-ZZL) verantwoord. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	297 339	311 022	116 247	103 393	101 087	207 462	199 862
Uitgaven	189 614	365 508	273 355	277 842	293 978	360 921	381 047
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>146 091</i>	<i>195 663</i>	<i>227 838</i>	<i>183 616</i>	<i>245 417</i>	<i>194 942</i>	<i>220 142</i>
14.01.01 Verkenningen							
14.01.02 Planst. Progr. Reg/lok	1 831	9 336	7 378	6 764	29 563	76 829	63 096
14.01.03 Realistieprogr reg/lok	144 260	186 327	220 460	176 852	215 854	118 113	157 046
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>43 523</i>	<i>169 845</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: rijksbijdrage</i>			<i>45 517</i>	<i>94 226</i>	<i>48 561</i>	<i>165 980</i>	<i>160 905</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten		0	15 222	53 783	38 561	85 241	80 167
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen		0	20 295	30 443	0	50 739	50 739
14.03.03 RSP – ZZL: REP projecten			10 000	10 000	10 000	30 000	30 000
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven:</i>	186	53	6	6	0	0	0
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten¹</i>	782	505	651	761	188	404	171
<i>Restant</i>	188 646	364 950	272 698	277 075	293 790	360 517	380 876
Ontvangsten							
14.09 Ontv. Reg./lokale infra	11	28 989	0	0	0	0	0

¹ Afhankelijk van de invulling van het specifiek pakket bij 14.3 zullen aanvullende BLS bijdragen nodig zijn. Dit zal moeten worden gefinancierd uit de bestaande middelen van het pakket.

Budgetflexibiliteit



Toelichting

- De post Grote regionale projecten is voor 100% juridisch vastgelegd;
- Voor het RSP-ZZL Pakket Bereikbaarheid is onlangs een overeenkomst getekend door de Minister en de bestuurders uit het Noorden.

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivatie

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 in de BDU (respectievelijk € 112,5 mln. en € 225 mln.). Voor de beschikbare bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten regionale/lokale infrastructuur Projectoverzichten.

Met de subsidieverlening voor de projecten die boven bovengenoemde grenswaarde uitkomen worden de volgende doelen nagestreefd:

- het verminderen van de congestieproblematiek op de weg. Met name de bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden en de bereikbaarheid van deur tot deur 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 verkenningenprogramma opgenomen in het MIRT. 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:

Nieuw in de planstudiefase is de OVN-wegverbinding Trekvliettracé. Voor dit project is conform de bestuurlijke afspraken van eind 2007 een bijdrage van € 225 mln. gereserveerd.

Realisatieprogramma regionaal lokaal

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

Wijziging in het realisatieprogramma:

- Het project Noord Zuid-lijn zal niet eerder dan in 2015 in gebruik worden genomen. Deze vertraging is het gevolg van het gebruik van innovatieve technieken. De kostenstijging van dit project komt voor rekening van Amsterdam, omdat de Rijksbijdrage als lump sum-bijdrage is vastgesteld.
- Rijn Gouwelijn Oost. Door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.
- De mijlpalen van het project Maastricht maaskruisend verkeer zijn vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces medio 2008 nog niet was opgestart.
- Het project Eindhoven BOSE is vertraagd door het besluit ook andere alternatieven te onderzoeken.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Bedragen in € mln.	RamingBudget kosten			Planning						Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Projecten landsdeel West											
Trekvljettracé		450	225			pb	uo				2012-2015
Parallelstructuur Gouweknoop					pb		uo				2011-2015
Projecten landsdeel Zuid											
Eindhoven BOSE	95	410	53			pb		uo			2012-2014
Maastricht maaskruisend verkeer	120	275	nbn		pb	pr		uo			2012-2014
CATEGORIE 2											
Projecten (inter)nationaal											
Projecten in voorbereiding	nbn		variabel				nbn				2010 ev

Legenda

- pb projectbesluit
 pr procedures rond
 uo uitvoeringsopdracht
 nbn nog nader bepalen

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale/lokale infrastructuur; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln.								Oplevering			
	huidig	vroeg	t/m		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vroeg
CATEGORIE 0														
Projecten landsdeel Oost														
Nijmegen 2 ^e stadsbrug	71	71						16	31	24			2012	2011
Projecten landsdeel Randstad														
Noord Zuidlijn Noord-WTC ¹	1 150	1 141	455	87	153	107	137	21	95	95			2015	2013
N201	178	178	31	40	41	27	19	20					2012	2011
Rijn Gouwelijn Oost	144	143				31	41	41	31				2015	2010
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding)	887	886	811	42	25	9							2006/09	2006/08
Projecten landsdeel West-overig														
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) ²	660	660	655	5										
Projecten landsdeel Zuid														
Duurzaam Veilig West-Zeeuws Vlaanderen	11	11	8	3										
Tilburg Noordwest-tangent	5	5	5										2010	2008
Overig														
Afrekening Decentralisatie GDU	50	52	46	4										
Experimenteerprojecten	74	79	6	6	1	2	3	4	7	45				
Totaal categorie 0	3 230		2 017	187	220	176	216	117	157	140				
Begroting (IF 14.01.03)				187	220	176	216	117	157					

¹ Deels investeringsimpuls 1998

² Deels investeringsimpuls 1994

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

1. impuls uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
2. impuls uit het amendement Dijsselbloem;
3. impuls voor regionale bereikbaarheid uit het Kwartje van Kok;
4. impuls uit het amendement Van Hijum;
5. impuls uit amendement Van der Staaij;
6. impuls voor quick wins eerste tranche;
7. impuls voor quick wins tweede tranche ketenversterking

Producten

Rijksbijdrage

De middelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR; inclusief de terugsluisopbrengsten) en het amendement Dijsselbloem zijn volledig uitgekeerd door VenW. Voor de andere impulsen worden ook in 2008 middelen beschikbaar gesteld. Het gaat om:

Impuls regionale bereikbaarheid.

In het kader van de besteding van het Kwartje van Kok geeft Verkeer en Waterstaat een gerichte impuls voor regionale bereikbaarheid van in totaal € 360 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 is € 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 verloopt via de regionale mobiliteitsfondsen, onder de bestaande voorwaarden. De middelen komen beschikbaar in de periode 2006–2009.

Impuls voor quick wins eerste tranche

In 2006 zijn voor elf stedelijke gebieden netwerkanalyses uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten daarvan is voor de korte termijn (periode 2007–2010) € 66 mln. beschikbaar gesteld voor de uitvoering van zogenaamde quick wins. Het gaat om maatregelen, die de toegang tot de stad verbeteren, die de samenhang en kwaliteit van de infrastructuur-netwerken verhogen en die op korte termijn en met beperkte middelen zijn te realiseren. Financiering hiervan loopt via de regionale mobiliteitsfondsen, onder de bestaande voorwaarden.

Impuls voor quick wins tweede tranche

In december 2007 zijn aan de TK de resultaten gemeld van de bestuurlijke afspraken. In het kader van de netwerkaanpak is besloten tot een instelling van een tweede tranche quick wins. De tweede tranche bestaat, net als de eerste tranche uit 2006, uit maatregelen waarover de besluitvormings-procedures snel moeten zijn afgerond en die op korte termijn een zichtbare bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van deur tot deur. Het gaat hierbij om het verbeteren van reizigers-informatie, uitbreiding van P&R-terreinen en uitbreiding van fietsenstallingen bij de NS-stations. Met de tweede tranche is € 80 mln. gemoeid waarvan € 55 mln. uit de enveloppe OV. De maatregelen worden gefinancierd op fifty-fifty basis door rijk en regio. Om snelle realisatie te bevorderen is met de regionale bestuurders afgesproken dat het Rijk de bijdrage in 2008 via de mobiliteitsfondsen beschikbaar stelt.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Het kabinet heeft gekozen voor het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. Het pakket omvat een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds).

Producten

In totaal gaat het om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 is inclusief € 200 mln. uit het MIRT.

De inzet van de middelen uit het regionaal mobiliteitsfonds is een decentrale verantwoordelijkheid. Het fonds is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel (regie rijk) en een regionaal deel (regie regio). Voor het rijksdeel wordt € 150

Productartikel 14

mln. van de rijksbijdrage ingezet. Voor het regionaal deel wordt € 250 mln. ingezet (€ 150 mln. rijk + € 100 mln. regio).

De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het convenant rijk-regio (TK 2007–2008, 27 658, nr. 43).

Project overzicht Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn

Budget in € mln.										
Projectomschrijving	Kosten	Totaal Rijk	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014–2020	Totaal regio
Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1, 2}	1.410	1.210		15	54	39	85	80	937	200
Begroting (IF 14.03.01)		1 210	0	15	54	39	85	80	937	
Regionaal Mobiliteitsfonds		507		20	30	0	51	51	355	370
Begroting (IF 14.03.02)		507	0	20	30	0	51	51	355	
Ruimtelijk economisch programma		300		10	10	10	30	30	210	100
Begroting (IF 14.03.03)		300	0	10	10	10	30	30	210	
Totaal RSP		2 017	0	45	94	49	166	161	1 502	670
Begroting (IF 14.03)		2.017	0	45	94	49	166	161	1 502	
Overige afspraken										
LMCA Spoor: spoordriehoek		160							160	
Totaal Rijksbijdrage Noord-Nederland		2 177	0	45	94	49	166	161	1 662	

¹ Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Rampspol-Ens en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

² Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln. (prijsspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

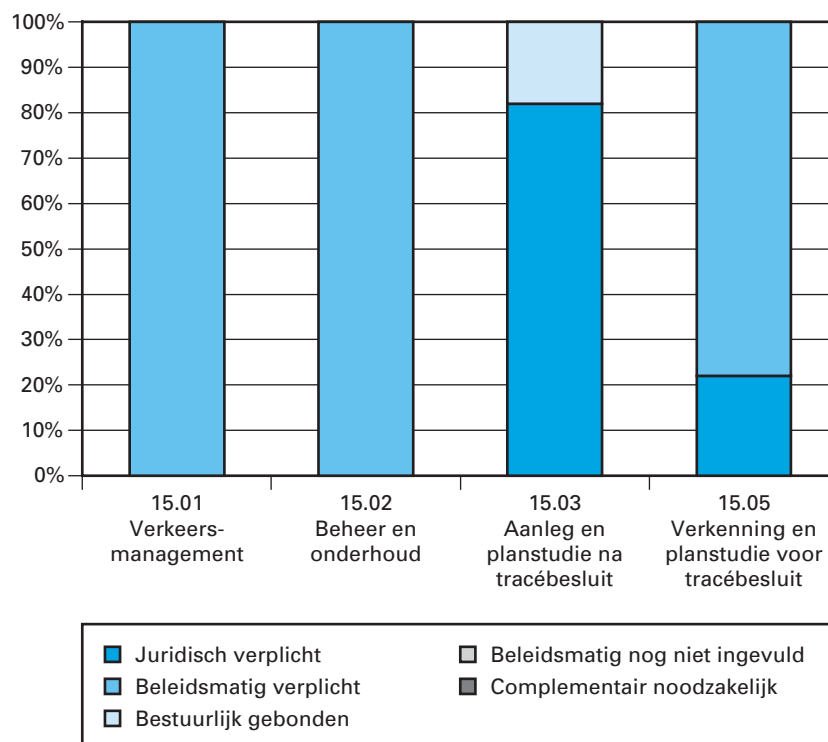
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2009 van Verkeer en Waterstaat (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;
- artikel 36: Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	626 117	725 725	764 508	942 746	979 690	748 754	819 028
Uitgaven	585 406	590 803	746 958	765 609	763 636	773 008	685 054
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>75 041</i>	<i>88 879</i>	<i>88 935</i>	<i>83 620</i>	<i>72 899</i>	<i>79 670</i>	<i>81 750</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	75 041	82 730	82 793	82 598	72 899	79 670	81 750
15.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement		6 149	6 142	1 022			
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>406 940</i>	<i>369 440</i>	<i>497 213</i>	<i>481 560</i>	<i>408 661</i>	<i>410 086</i>	<i>394 282</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	303 654	222 102	307 097	315 299	351 303	347 811	341 234
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	25 341	38 552	29 908	27 234	27 664	21 681	22 235
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	77 945	108 786	160 208	139 027	29 694	40 594	30 813
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>88 201</i>	<i>93 539</i>	<i>126 443</i>	<i>101 954</i>	<i>129 488</i>	<i>128 063</i>	<i>68 016</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	85 421	91 561	126 443	101 927	126 907	109 973	51 474
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit	2 780	1 978	0	27	2 581	18 090	16 542
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>15 224</i>	<i>38 945</i>	<i>34 367</i>	<i>98 475</i>	<i>152 588</i>	<i>155 189</i>	<i>141 006</i>
15.05.01 Verkenningen	6 284	12 690	8 069	8 076	8 539	8 741	8 980
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	8 940	26 255	26 298	90 399	144 049	146 448	132 026
Van totale uitgaven:							
<i>Bijdrage aan baten-lastendiensten waarvan 15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>436 365</i>	<i>374 463</i>	<i>471 855</i>	<i>500 718</i>	<i>486 526</i>	<i>488 473</i>	<i>471 903</i>
<i>Restant</i>	<i>15 256</i>	<i>13 645</i>	<i>12 396</i>	<i>9 312</i>	<i>11 036</i>	<i>11 765</i>	<i>8 141</i>
	149 041	216 340	275 103	264 891	277 110	284 535	213 151
15.09 Ontvangsten	9 940	18 472	32 413	40 640	32 490	28 350	5 000

Budgetflexibiliteit



Toelichting:

Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

De voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht. Deze bedragen zijn nodig om de prestatieafspraken te realiseren die hierover in de Service Level Agreement zijn opgenomen.

Aanleg en planstudie na tracébesluit en Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De categorie bestuurlijk gebonden houdt in dat gedeelte dat in afspraken met de regio aan planstudies wordt uitgevoerd.

De categorie beleidsmatig verplicht betreft lopende c.q. te starten projecten die nog niet volledig tot juridische verplichtingen hebben geleid alsmede de agentschapbijdragen van VenW (de interne kosten van RWS) op de diverse projecten.

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

De activiteiten binnen het basispakket 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.

Productartikel 15

In het goederenvervoer over water is tot 2020 een groei voorzien die vooral met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht. Operationele beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

- het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluizen op de hoofdvaarwegen;
- het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen op de vraag vanuit de markt.

De bediening van sluizen en beweegbare bruggen zal conform het beheersplan Rijkswateren 2009–2012 worden uitgevoerd. Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht de bediening zodanig in te richten dat wachttijden en stremmingen zo veel mogelijk worden beperkt. Een goede informatievoorziening hierover aan gebruikers is daarbij van groot belang.

Met het toezicht op het water dat door Rijkswaterstaat (o.a. samen met KLPD) wordt uitgevoerd wordt gepoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking.

In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Coalitieakkoord

Enveloppe Investeren in (vaar)wegen.

Dit kabinet heeft in de enveloppe Infrastructuur en (vaar) wegen € 175 mln. gereserveerd in het FES voor maatregelen op het gebied van vaarwegen in de periode 2008–2012 (zie ook de toelichting onder 15.03). Een deel van deze impuls is bedoeld om, conform de doelen uit de Nota Mobiliteit, het vaarwegennet beter te benutten en een betrouwbare reistijd op vaarwegen te ondersteunen. Deze impuls zal worden gebruikt voor innovatieve maatregelen gericht op:

- het verbeteren van de informatievoorziening tussen gebruikers en vaarwegbeheerders (waaronder implementatie van River Information Services (RIS));
- het verbeteren van verkeersbegeleiding en bedieningstijden van kunstwerken (bv. via centralisatie van bediening in verkeerscentrales).

Meetbare gegevens bij basispakket verkeersmanagement

Ten aanzien van verkeersmanagement is er het volgende areaal:

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

Voor het jaar 2009 geldt de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2009
Verkeersmanagement	De passeertijd betreft de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart) registreert deze tijd. Hiervoor geldt een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug. De norm is dat de passertijd voor de hoofdtransportas in 99%, voor een hoofdvaarweg in 90% en voor de overige vaarwegen in 85% van de passages moet worden gerealiseerd.	% waarop de passeertijd wordt gerealiseerd • op een Hoofdtransportas • op een Hoofdvaarweg • op een overige vaarweg	80% 75% 70%

Deze prestatieafspraken is meer gericht op de gebruiker; het geeft een beeld over de wachttijden als gevolg van het onderhoud.

Servicepakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

De invoering van AIS (Automatic Identification System) transponders maakt deel uit van de implementatie van River Information Services (RIS) in Nederland. De invoering van RIS vloeit voort uit de EU RIS richtlijn (2005/44).

Schepen, uitgerust met AIS-transponders, worden automatisch aangemeld bij en kunnen gevolgd worden door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat (RWS). Dit maakt het mogelijk om:

- de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen;
- de bestaande infrastructuur beter te benutten en daarmee de komende jaren de groei van het scheepvaartverkeer beter op te vangen;
- efficiencywinst te realiseren bij de RWS verkeersposten en bedieningscentrales.

In november 2006 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een convenant afgesloten met 4 brancheorganisaties uit de binnenvaart. In dit convenant is afgesproken dat de Staat bereid is om, gedurende de periode van vrijwillige invoering, een deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenvaartschepen voor haar rekening te nemen. Hierbij geldt als aanname dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat.

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennetwerk in een staat te houden die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

Producten

Basispakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet 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 het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Rijkswaterstaat voert dit beheer en onderhoud uit op basis van het Beheersplan Rijkswateren 2009–2012. De activiteiten richten zich op het onderhoud qua diepte en breedte van de vaarweg om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed als mogelijk te faciliteren. Naast dit onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken en de vaarwegmarkeringen.

Servicepakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

- Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd hoe dit proces zal worden afgerond (Tweede Kamer, 28 600, XII nr. 17). In 2005 heeft een aantal grote overdrachten plaatsgevonden. Er resteren nu nog een paar kleinere over te dragen vaarwegen of delen daarvan. Bij elke overeenstemming over de overdracht wordt apart bezien of de overdrachtsovereenkomst kan worden gesloten.

- 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 hoogte van de Rijksbijdrage is in de negentiger jaren vastgesteld. In het rapport Commissie-Brinkman «Anders gestuurd, beter bestuurd» is voorgesteld om de vaarweg Lemmer-Delfzijl van de provincies Friesland en Groningen over te dragen aan het Rijk en om het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep te financieren via het provinciefonds. In hierop volgend bestuurlijk overleg in 2006 is afgesproken dat de vaarweg Lemmer-Delfzijl in beheer en onderhoud blijft bij de provincies Friesland en Groningen waarbij het beheer en onderhoud en de verantwoordingsrapportages in 2008 in lijn komen met de overige Hoofdvaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat. Voor het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep is afgesproken dat gestreefd wordt naar een afkoopsom voor het beheer en onderhoud. Dit is vastgelegd in een intentieverklaring tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de betrokken provinciale besturen.

Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen

- Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (impuls)

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 leidde dit 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 het geven van een impuls aan het Beheer en Onderhoud van Rijkswaterwegen in de periode tot en met 2010 (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Om de 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.

Productartikel 15

- **NOMO achterstallig onderhoud**

In de verdiepingsbijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (16 september 2003) is het plan van aanpak voor het wegwerken van beheer en onderhoud achterstanden op de Rijkswaterwegen tot en met 2010 opgenomen. In het Hoofdlijnenakkoord is destijds € 700 mln. beschikbaar gesteld om een deel van het achterstallig onderhoud op de belangrijkste Hoofdtransportassen in te lopen, de zogenoemde (eerste) Impuls.

In de aanloop naar de voorliggende begroting is gewerkt aan een programma van onderhoudsactiviteiten t.b.v. het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in de periode vanaf 2010 waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit ca. € 900 mln. is gereserveerd. Met dit programma zal de volledige nog resterende achterstand t.a.v. het beheer en onderhoud Rijkswaargeen worden ingelopen. Dit was oorspronkelijk in het jaar 2020. Met de huidige planning zal reeds in 2016 de volledige achterstand zijn ingelopen. Dit conform de uitdrukkelijke wens van Tweede Kamer en sector. Onderzoek heeft uitgewezen dat de technische uitvoering van deze versnelling realiseerbaar is. De uitwerking van het programma heeft geleid tot reallocatie van de onderhoudsmiddelen. Daarvoor is echter wel een forse aanpassing van de begroting noodzakelijk. In deze begroting is het versneld inlopen van achterstallig onderhoud verwerkt.

Hieronder staat aangegeven welke projecten zullen worden aangepakt en in welke periode de verwachte uitvoering plaatsvindt. Tevens is de verdeling van de beschikbare NOMO-middelen voor achterstallig onderhoud vaarwegen per project indicatief aangegeven.

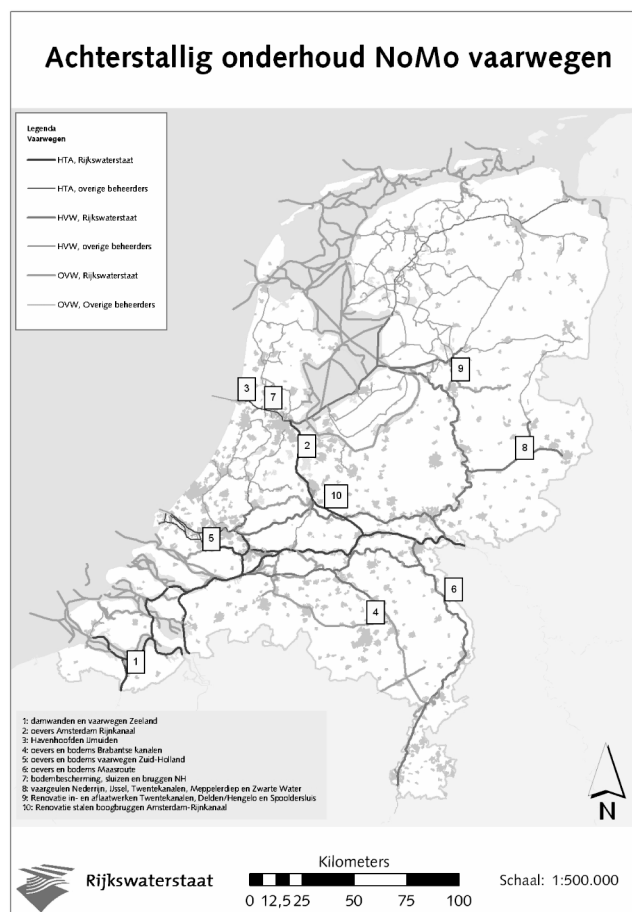
NOMO: Groot Variabel Onderhoud

Projecten	Uitvoeringsperiode	Indicatief budget (€ mln.)
Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2010–2016	66
Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2008–2016	178
Renovatie Havenhoofden IJmuiden	2011–2014	60
Totaal		304

NOMO: Overig achterstallig onderhoud

Projecten	Uitvoeringsperiode	Indicatief budget (mln. €)
Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2007–2016	144
Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2009–2015	45
Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid-Holland	2007–2015	60
Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeer-gebied	2007–2016	100
Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2008–2016	74
Aanpassing bodembescherming, sluisen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2011–2015	50
Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal, Meppelerdiep en Zwarte Water	2009–2016	90
Renovatie sluisen en in- en aflaatwerken Twentekanal Delden/Hengelo en Spoolder-sluis	2009–2013	16
Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	2011–2014	38
Totaal		617

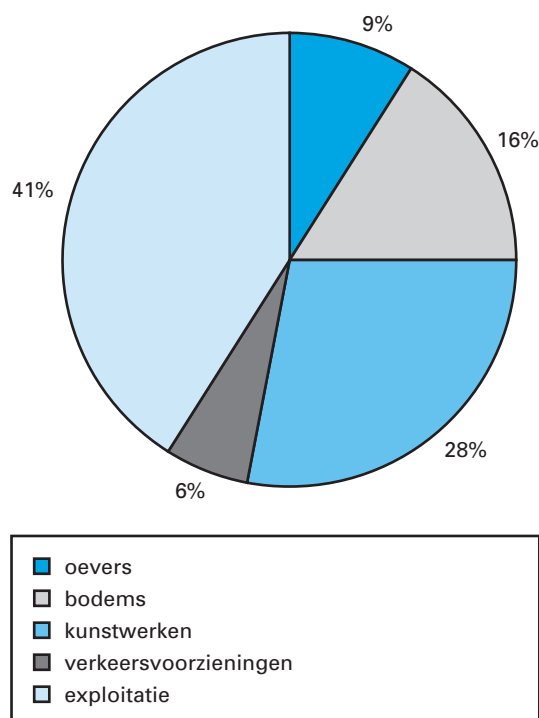
Op de onderstaande kaart is de ligging van de belangrijkste projecten weergegeven.



Meetbare gegevens bij Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Ter invulling daarvan is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over oevers, bodems, kunstwerken, verkeersvoorzieningen en exploitatie. Deze percentages zijn gebaseerd op het meerjarig gemiddeld benodigde budget: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Verdeling kosten Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen



Ten aanzien van beheer en onderhoud is er het volgende areaal:

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

Voor het jaar 2009 geldt de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn.	% van de tijd dat vaarbak op orde is		
		Hoofdtransportas	95	75
		Hoofdvaarweg	90	70
		Overige vaarweg	80	70

Deze indicator geeft een beeld van de voortgang van het wegwerken van de achterstanden in beheer en onderhoud.

Groot variabel onderhoud

In het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud zijn voor de Hoofdvaarwegen de volgende projecten in uitvoering:

Projecten	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2005–2010
Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer	2004–2010
Baggeren IJssel	2008–2010
Vervanging vaartuigen	2006–2010
Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2010
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/2012
Noordzeekanaal baggeren	2004–2008
Rotterdam-België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	2005–2010
Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009
Wrakkenberging	2009–2010
Natte bruggen	2004–2010/2014

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.

Producten

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

Naar verwachting zijn de volgende projecten in 2009 gereed:

- Vaarroute Ketelmeer (fase 1);
- Verruiming Twentekanalen (fase 1).

Ten opzichte van de begroting 2008 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIRT-projectenboek.

Planstudieprogramma na tracébesluit

Het tracébesluit voor het project omlegging Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel, is in juli 2008 genomen. Er is inmiddels een bestuursovereenkomst gesloten met de regio. Het taakstellend budget is verhoogd vanwege de toevoeging van enkele deel-projecten en implementatie van afspraken uit de bestuurs-overeenkomst.

Coalitieakkoord

Enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen.

In het Coalitieakkoord heeft dit kabinet in de enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen € 55 mln. in het FES gereserveerd voor (quick win)maatregelen op het gebied van binnenhavens en vaarwegen in de periode 2008–2011. Door middel van de eerste suppletore begroting over 2008 (samenhangende met de Voorjaarsnota) zijn deze gelden uit het FES overgeboekt.

Met het amendement Anker is daar later € 7 mln. aan toegevoegd.

De regionale overheden is gevraagd om een netwerkvisie op vaarwegen

Productartikel 15

en binnenhavens te ontwikkelen en op basis daarvan te komen met voorstellen die een duidelijke meerwaarde betekenen voor het vervoer over water. VenW stelt de € 62 mln. in twee tranches beschikbaar. Over de toekenning van de quick wins vindt besluitvorming plaats in het najaar 2008.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen

Bedragen in € mln.	Totaal										Oplevering		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0													
Projecten landsdeel Noord													
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	203	202	119	6	10	9	18	17	24			2013	2012
Projecten landsdeel Oost													
Twentekanal, verruiming (fase 1)	62	62	57	5								2009	2010
Projecten landsdeel Randstad													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	10	1	5	3						2012	2009
Projecten landsdeel West overig													
Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	16	16	11	1	1	2	1					2010	2010
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	24	15	5	13	6							2009	2009
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	235	235	231	2	2							2007	2007
Walradar Noordzeekanaal	24	17	2	6	16							2010	2009
Projecten landsdeel Zuid													
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	22	22	21	1								2007	2007
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	71	72	70	1								2004	2004
Maasroute, modernisering fase 2	483	493	10	13	34	32	30	34	18	312	na	2012	na 2012
Tweede Sluis Lith	58	57	56	1	1							2002	2002
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	59	49	3	3	4						2008	2008
Wilhelmina kanaal Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	79	62		5	6	8	23	37				2012	n.v.t.
Burgemeester Delenkanaal Oss	80	80	3	4	22	13	25	13				2011	2010
Burgemeester Delenkanaal Oss	2	2		2								2008	n.v.t.
Overig													
Walradarsystemen	65	65	10	1	5	10	11	10	9	9		2013	n.v.t.
Kleine projecten	93	87	84	7	2							n.v.t.	n.v.t.
Ligplaatsvoorzieningen	4	6		4								2007	2007
Quick Wins vaarwegen FES	55	0			15	20	20					2011	n.v.t.

Productartikel 15

Bedragen in € mln.	Totaal										Oplevering		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
	Amendement Ankerbinnenhavens	7	0		7							2008	n.v.t.
	TBBV/SBV	28	27	28								n.v.t.	n.v.t.
	Afronding				-1	-2	1	-1	-1				
	Totaal categorie 0 Realisatieuitgaven op IF15.03.01 m.b.t. planstudieprojecten	1 689		766	82 10	126	102	127	110	51	321		
	Begroting (IF 15.03.01)				92	126	102	127	110	51			

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02/15.05.02: Planstudieprogramma voor- en na tracébesluit

Bedragen in € mln.	Raming kosten			Budget							Uitvoering	
	Projectomschrijving	min.	max.	taakstellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)												
Projecten landsdeel Zuid												
	Bouw 4e sluis kolk Ternaaien			8		uo						2013
	Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal			67	tb		uo					2010-2017
	Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel			433	tb	uo						2009-2014
	Totaal categorie 1 na tracébesluit (IF 15.03.02)			508								
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit) Tracé-/projectbesluit na 2009												
Projecten landsdeel Noord												
	Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va ¹			pm			pn	pb	uo			2012-2020
	Verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee			40	pb		uo					2010-2011
Projecten landsdeel Oost												
	Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			32	pb		uo					2010-2013
	Bovenloop IJssel			43			pn	pb	uo			2012-2014
	Verruiming Twentekanaal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde			112		pn	pb	uo				2011-2016
	Waal, toekomstvisie			177								2006-2015
Projecten landsdeel Randstad												
	Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis			194			tb		uo			2012-2015
	Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg			16								2010-2012

Bedragen in € mln.	Raming kosten			Budget						Uitvoering	
	min.	max.	taak-stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
Projecten landsdeel West – overig											
De Zaan ¹			pm								2012–2014
Vaarweg IJsselmeer-Meppel			13			pn	pb	uo			2012–2013
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer			7		pb						na 2010
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtse Kil			9				uo				2011–2012
Totaal categorie 1 voor tracébesluit (IF 15.05.02)			643								
Totaal categorie 1			1 151								

¹ Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie.

Legenda

pn projectnota

tb tracébesluit

pb projectbesluit

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.

Producten

Verkenningen

De verkenning verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee is afgerond en het project is overgegaan naar de planstudiefase.

Naar verwachting worden alle overige lopende verkenningen in 2008 afgerond. Op dit moment wordt nog niet voorzien dat nieuwe verkenningen in 2009 zullen worden gestart.

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

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

- Verwacht wordt dat het tracébesluit voor de Maasroute fase 2 (Julianakanaal) eind 2008 wordt genomen.
- Het projectbesluit Meppel-Ramspol (Zwartsluis) is vertraagd door onderhandelingen met de regio, maar wordt in 2008 verwacht.
- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis: recente vervoersgegevens tonen aan dat een knelpunt bij de Beatrixsluis eerder optreedt dan verwacht. Daarom is besloten om de procedure weer op te pakken en onder andere de MER te laten actualiseren. Dit leidt tot vertraging die deels wordt gecompenseerd door het volgen van de verkorte Tracéwet-procedure. Het taakstellende budget bleek in 2008 niet voldoende te zijn voor de bestudeerde oplossing. Om dit budgettekort te dekken is het taakstellende budget verhoogd.
- De voortgang van de planstudies Waal, Bovenloop-IJssel en IJsselmeer-Meppel is vertraagd door capaciteits-problemen bij Verkeer en Waterstaat en in het geval van de Waal ook door de natuur-regelgeving.

Productartikel 15

- De planstudies Wilhelminakanaal en Burgemeester Delenkanaal zijn afgerond en de projecten zijn naar de realisatiefase gegaan.

Coalitieakkoord

Enveloppe Regionaal economisch beleid: Sterke regio's.

In het Coalitieakkoord (enveloppe Regionaal economisch beleid) heeft het kabinet middelen gereserveerd binnen het FES. De middelen zijn bestemd voor financiële ondersteuning door het Rijk van regionale knelpunten van nationaal belang, zo ook voor de bereikbaarheid van zeehavens (verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee). De middelen komen beschikbaar na besluitvorming conform het FES-kader.

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

Projectoverzicht bij 15.05 Verkenningen

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Nationaal			
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2008
Landsdeel Noord			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2008
Landsdeel Oost			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2008
Landsdeel Randstad			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2008
Capaciteit Julianasluis Gouda	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2008
Verbreding Maasgeul	Capaciteit en toegankelijkheid	Havenmeesterconvenant 2003	2008
Optimalisatie voorhaven IJmuiden: Lichteren bulkcarriers	Capaciteit en Veiligheid	Nota Zeehavens	2008
Zeetoeegang IJmond	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Zeehavens	2008
Landsdeel West – overig			
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merweddes	Capaciteit		2008
Landsdeel Zuid			
Capaciteit sluisen Oost-Westtak Maasroute	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2008
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2008

Hierna worden verkenningen gepresenteerd die mogelijk tot realisatie zullen leiden van infrastructurele projecten 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 MIRT-proces (verkenning, planstudie, realisatie) doorlopen. Per knelpunt zal eerst – via een nieuwe MIRT-verkenning, een bestaande planstudie waarvan de scope wordt gewijzigd of een netwerkanalyse – de nut en noodzaak van een infrastructurele oplossing worden bekeken.

Vervolgens worden in 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
Nationaal Innovatieproject verkeersmanagement vaarwegen (RIS/Centrale bediening)	Bereikbaarheid en Veiligheid	
Landsdeel Noord Sluis Lemmer (kolk en ligplaatsen)	Capaciteit en Veiligheid	
Landsdeel Oost Bruggen en vaarwegprofiel Twentekanal Verkenning IJssel (fase 2)	Capaciteit en Veiligheid Capaciteit	
Landsdeel Zuid Kreekraksluizen	Capaciteit	Eventuele investeringen en uitvoeringstermijn zijn mede afhankelijk van afspraken met Vlaanderen, op basis van het Schelde-Rijn Verdrag.
Ligplaatsen Engelen Verkenning Zuid-Willemsvaart (beperkt) klasse IV	Capaciteit en Veiligheid Capaciteit	Het gaat hierbij om een eventuele verdere verruiming van de vaarweg naar (beperkte) klasse IV.
Volkeraksluizen	Capaciteit	

Artikel 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.

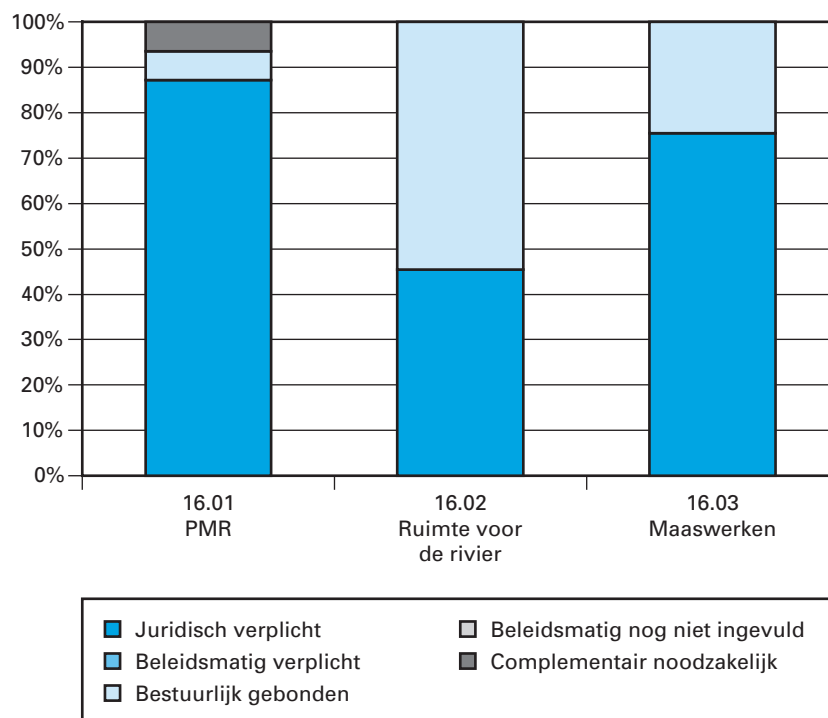
Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
16. Megaproj. niet-Verk. en Verv.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	149 527	504 699	532 103	310 505	371 452	374 580	440 738
Uitgaven	125 857	166 893	288 105	356 701	791 045	772 544	623 066
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	3 143	23 743	31 441	35 930	426 790	405 698	272 301
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	3 143	23 743	31 441	35 930	426 790	405 698	272 301 ¹
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	76 270	103 453	197 184	285 560	323 005	330 012	309 717
<i>16.03 Maaswerken</i>	46 444	39 697	59 480	35 211	41 250	36 834	41 048
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst	24 430	22 932	21 834	22 456	22 446	21 709	21 076
– Restant	101 427	144 002	264 128	334 245	768 599	750 835	601 990
16.09 Ontvangsten	13 478	7 000	0	0	20 000	20 000	20 000

¹ De Tweede en Eerste Kamer zijn in het najaar van 2006 akkoord gegaan met de herstelde PKB PMR, het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR, deel 4, de definitieve tekst na parlementaire instemming, is uitgebracht (zie publicatie van de PKB in de Staatscourant op 19 december 2006). Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is op basis van het akkoord van de planstudie- in de realisatiefase terechtgekomen.

Budgetflexibiliteit



Toelichting

PMR

Het aan de Landaanwinning verbonden product Natuurcompensatie is juridisch verplicht op het budget voor planschade/nadeelcompensatie na, welke bestuurlijk gebonden is. Ook de bijdrage aan de Groene verbinding is juridisch verplicht. De kosten voor de Uitvoeringsorganisatie zijn complementair noodzakelijk.

Ruimte voor de Rivier

Het project RvdR PKB deel 4 is voor een substantieel deel bestuurlijk gebonden. De bestuurlijke verplichtingen PKB deel 4 worden gedurende het project omgezet in juridische verplichtingen. De juridische verplichting op 1 januari 2009 bestaat voornamelijk uit verplichtingen voor uitgaven m.b.t. tot planstudies die naar aanleiding van goedgekeurde plannen van aanpak zijn verplicht aan de decentrale initiatiefnemers en Rijkswaterstaat.

Maaswerken

Buiten het deel van de Maaswerken waarvoor juridische verplichtingen zijn aangegaan, zoals deelprojecten voor rivierverruiming en de kaden, zijn er bestuurlijke verplichtingen voor de uitwerkingsovereenkomsten met de regio en het consortium.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivatie

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 drie deelprojecten wordt deze dubbele doelstelling verwezenlijkt. Dat zijn «Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)» (uitgevoerd door de gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd door Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR)). In samenhang met de Landaanwinning dient voldoende natuurcompensatie te worden gerealiseerd.

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 de 750ha en het Bestaand Rotterdams Gebied (BRG). VenW is het vakdepartement voor de landaanwinning.

Verkeer en Waterstaat is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de minister van VenW verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De minister van VenW heeft de projectbeheersing zodanig ingericht dat hij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder zijn verantwoordelijkheid valt.

Producten

In 2006 heeft het Parlement de herstelde PKB PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming), is uitgebracht (zie Staatscourant van 19 december 2006).

In 2007 en 2008 zijn de bestemmingsplan- en vergunningsprocedures en de reguliere beroepsprocedures doorlopen. De start van de daadwerkelijke aanlegwerkzaamheden van de landaanwinning vindt plaats in de tweede helft van 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 buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage 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 (bijvoorbeeld 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 betrekking op alle risico's waarvoor het Rijk verantwoordelijk is (met name natuurcompensatie).
4. Aan- en ontsluitende infrastructuur: Vanuit het project PMR wordt een bijdrage verschafte aan de aanpassing van de achterlandverbindingen (A15).
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. De deelbijdrage van VenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds.

7. Groene Verbinding: Dit betreffen de kosten voor de verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het 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. Dit budget is bij eerste Suppletore wet 2007 overgeboekt naar VROM als eerstverantwoordelijk departement.
9. Natuurcompensatie: Dit betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts wordt hieruit het Stimuleringsprogramma Zeeland en de eventuele Planschade/Nadeelcompensatie gefinancierd.

In 2009 wordt geen van de producten afgerond.

Meetbare gegevens Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2008: Afronding procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie.
- 2008: Afronding instelling bodembeschermingsgebied en start realisatie duincompensatie.
- 2008: Eerste plons landaanwinning.
- 2013: Landaanwinning gereed; eerste overslag.
- 2021: Deelprojecten 750 ha natuur- en recreatierrein en BRG afgerond.
- 2033: Tweede Maasvlakte volledig gerealiseerd en in werking.

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2008							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	25	11	4	2	2	2	2	1	1	pm	pm
750 ha	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	2021	2021
Groene verbinding	30	29	0	8	7	8	7	0	0	0	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie ²	103	102	3	12	22	26	11	5	4	20	pm	pm
Landaanwinning	677	664	0	0	0	0	342	335	0	0	2013	2013
BTW Buitencontour	129	126	0	0	0	0	65	64	0	0	2013	2013
Aan- en ontsluitende infrastructuur	337	331	0	0	0	0	0	0	226	111	pm	pm
Onvoorzien ³	107	105	0	0	0	0	0	0	41	66	pm	pm
Totaal categorie 0	1 440		46	24	31	36	427	406	272	198		
Begroting (IF 16.01.02)				24	31	36	427	406	272			

¹ Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder uitvoeringsorganisatie.

² In de jaren 2021 e.v. is een bedrag van € 10 mln. beschikbaar voor natuurcompensatie, welke niet in de opbouwtabel is opgenomen.

³ Hiervan is nog € 55,9 mln. gereserveerd in het FES.

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). In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB unaniem aanvaard. De fase van planstudie is ingezet en belooft tot uiterlijk 2010. Verwacht wordt dat vanaf 2008 de eerste projecten in uitvoering zullen gaan. Vooruitlopend daarop zijn de projecten Zuiderklip en Hondsbroekse Pleij al gestart.

Met de PKB (deel 4) 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 maatregelenpakket zijn geraamd op € 2,2 miljard.

Op 1 april 2008 is voor 31 van de 39 maatregelen (80%) de planfase gestart. In 2008 worden de eerste projectbeslissingen genomen, waarna de realisatiefase voor deze projecten kan aanvangen.

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

Meetbare gegevens bij 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.

Projectoverzicht bij 16.02 Ruimte voor de Rivier; realisatie

Bedragen in € mln.	Totaal										oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Uitvoeringskosten	1 975	1 941	114	85	179	273	293	300	280	452	2015	2015
Planstudiekosten	60	60	33	17	8	2					2010	2010
Projectorganisatie en projectmanagement	147	144	57	1	10	10	10	10	10	38	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	100	100					20	20	20	40		
Totaal categorie 0	2 282		204	103	197	286	323	330	310	530		
Begroting (IF 16.02)				103	197	286	323	330	310			

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 2009 door. Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo, Gennep). In 2008 is daarnaast gestart met de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen. Dit loopt door in 2009. 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 bij Maaswerken

Prestatie-indicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	556 ha (plus 60 ha compensatie)	Tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln. ton

Productartikel 16

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Bedragen in € mln.	Totaal										oplevering		
	Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0													
Projecten nationaal													
Zandmaas	533	522	216	32	50	31	37	33	37	97		2017	2017
Grensmaas	140	138	60	8	9	4	4	4	4	46		2022	2022
Totaal categorie 0	674		276	40	59	35	41	37	41	142			
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				40	59	35	41	37	41				

Artikel 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 (RWS)
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid (RWS)
- Anders betalen voor mobiliteit
- Zuiderzeelijn

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 32 (veiligheid in mobiliteit), 34 (betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden) en 35 (mainports en logistiek).

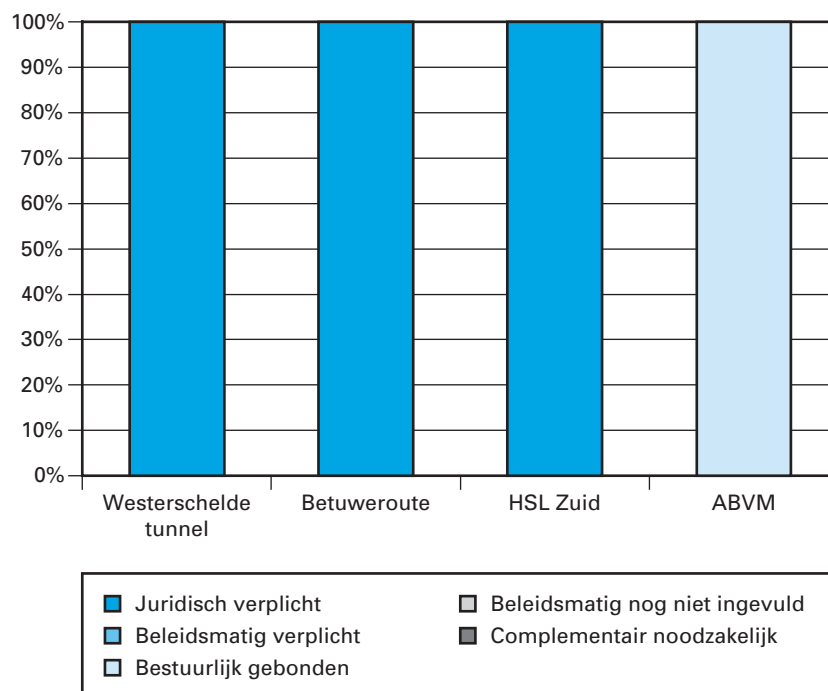
- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 35: Mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	213 388	118 856	140 025	175 660	220 000	150 000	210 000
Uitgaven	341 871	414 825	140 010	175 660	220 000	150 000	210 000
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>123</i>	<i>7 354</i>					
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>154 260</i>	<i>181 176</i>	<i>10</i>				
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>178 436</i>	<i>201 051</i>					
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	<i>166 378</i>	<i>193 658</i>					
<i>17.03.02 Realisatie HSL – Zuid spoorwegen</i>	<i>1 421</i>	<i>2 168</i>					
<i>17.03.03 Realisatie HSL – Zuid hoofdwegen</i>	<i>10 637</i>	<i>5 225</i>					
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit *</i>	<i>7 468</i>	<i>25 244</i>	<i>140 000</i>	<i>175 660</i>	<i>220 000</i>	<i>150 000</i>	<i>210 000</i>
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	<i>1 584</i>						
Van totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>11 220</i>					
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>		<i>302</i>					
<i>Restant</i>	<i>341 996</i>	<i>403 303</i>	<i>140 010</i>	<i>175 660</i>	<i>220 000</i>	<i>150 000</i>	<i>210 000</i>
17.09 Ontvangsten	8 347	22 264	0	0	0	0	0

* Dit betreft € 2,45 mld. voor ABvM. Er wordt nog beoordeeld in hoeverre de uitgaven naar voren in de tijd moeten worden gehaald. De verwerking van de uitkomst zal in de volgende begrotingsvoorbereiding plaatsvinden.

Budgetflexibiliteit



17.02 Betuweroute

Motivatie

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 Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk de Havenspoorlijn en het A15-tracé.

Het gedeelte Havenspoorlijn, het bestaande stuk spoor tussen de Maasvlakte en de Waalhaven in het Rotterdamse Havengebied is dubbelsporig gemaakt, 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 streven is om in december 2008 het beveiligingssysteem ERTMS level 1 in te schakelen en zo snel mogelijk daarna (minimum bouwtijd is 3 maanden) het elektrisch rijden onder 25 kV mogelijk te maken. Deze planning is afhankelijk van de instroom van voldoende ERTMS-diesellocomotieven en het betrouwbaar functioneren van het nieuwe beveiligingssysteem in samenhang met de locomotieven. Migratie naar de nieuwe systemen is immers pas mogelijk als het risico op stagnatie van het spoorgoederenvervoer van en naar de Rotterdamse haven zo klein mogelijk is.

Op 16 juni 2007 is de nieuwbouw van het A15-tracé geopend en werd beperkt gebruik van de Betuweroute mogelijk. Nadat de vervoerders geleidelijk de beschikking over gecertificeerde locomotieven en machinis-

Productartikel 17

ten hebben gekregen zal naar verwachting eind 2008 het A15-tracé volledig in gebruik worden genomen.

Tevens is in 2008 gestart met de implementatie van de nieuwe systemen (25 kV en ERTMS) op de bestaande infrastructuur van de Havenspoorlijn. Zodra deze systemen in 2009 in bedrijf zijn genomen is het Betuweroute-project voltooid.

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 thans uitgegaan van een bedrag van € 172,5 mln.

Tot en met 2007 is door de Europese Unie € 168 mln. betaald.

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.

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

Meetbare gegevens bij 17.02 Betuweroute

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute:

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2007	Budget in € mln.							Oplevering		
	huidig	vorig		2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Betuweroute												2007	2007
Reguliere SVV-middelen	716	719	545	171									
FES-middelen	2 826	2 814	2 826										
Privaat	843	843	839	4									
Financiering Prorail	97	97	97										
Bijdrage Gelderland	8	8	8										
Bijdrage VROM	14	14	14										
EU-ontvangsten	173	167	168	5									
Afronding				1									
Totaal categorie 0	4 677		4 497	181	0	0	0	0	0				
Begroting (IF 17.02.01)				181	0	0	0	0					

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Motivatie

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 5 contracten voor de civiele onderbouw gegund, en begin 2001 ook het contract railaansluitingen. De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels nagenoeg gereed.

De volgende activiteiten resteren nog tot het einde van het project:

- afwikkelen restpunten bouwfase;
- afronden ERTMS-migratie;
- uitvoeren testprogramma;
- faciliteren trein-/baanintegratie en proefbedrijf HSA;
- inregelen van het vervoerssysteem.

De verwachting is dat deze werkzaamheden in 2009 zullen zijn 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 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 22^e Voortgangsrapportage.

Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

Dit product betreft de realisatie van de aansluiting van station Breda CS via bestaand spoor op het hogesnelheidsspoor. De gelijktijdige realisatie van deze aansluiting is door de Minister toegezegd aan de gemeente Breda.

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:

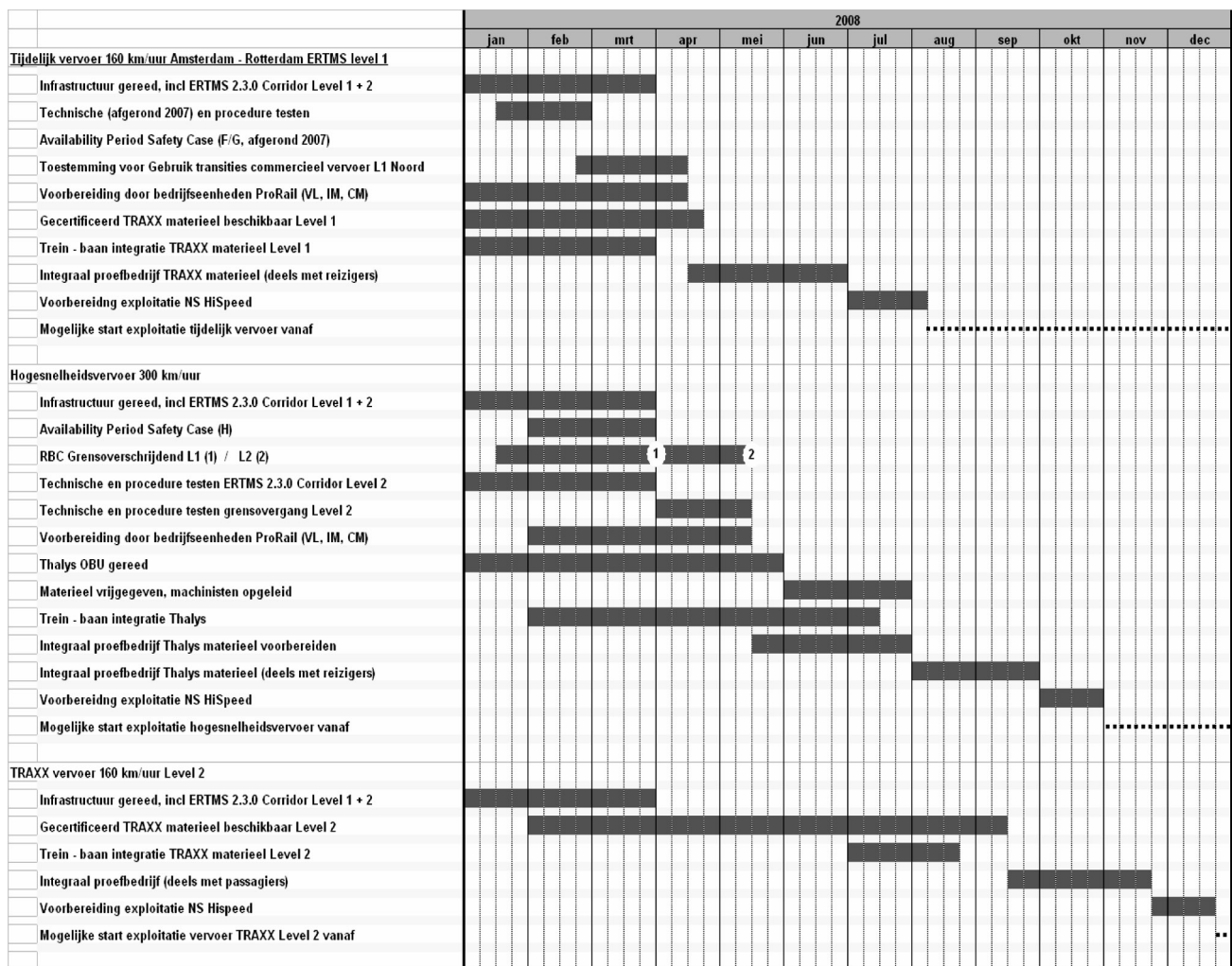
- reguliere SVV-middelen;
- een bijdrage uit het FES;
- de bijdrage uit private financiering;
- de bijdragen van de Europese Unie;
- ontvangsten derden;

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

Meetbare gegevens bij 17.03

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 22^e Voortgangsrapportage.

Figuur 1: vigerende planning per 31 december 2007



Productartikel 17

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln.							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6 026	5 978	5 825	201	-	-	-	-			2008/2009	2006/2007
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 601	2 561	2 400	201								
- Fes regulier	1 710	1 710	1 710									
- Privaat	940	940	940									
- EU-ontvangsten	193	192	193									
- Ontvangsten derden	100	93	100									
- Risicoreservering	482	482	482									
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	118	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1 012	1 017	1 012									
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	7 153		6 952	201	-	-	-	-				
Begroting (IF 17.03)				201	-	-	-					

17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit

Motivering

Gezien de ernst van de fileproblematiek heeft het kabinet gekozen om in deze kabinetsperiode een start te maken met Anders Betalen voor Mobiliteit: betalen voor gebruik in plaats van bezit. In het najaar van 2007 heeft het kabinet besloten hoe die start er uit gaat zien. Gekozen is om de daadwerkelijk invoering van de kilometerprijs medio 2011 te starten met het vrachtvervoer onder de premisse dat versnelling ten opzichte van het kritieke pad mogelijk is. Vanaf 2012 tot en met 2016 zal de kilometerprijs voor de overige voertuigen worden geïmplementeerd. Tegelijkertijd zullen de bestaande autobelastingen naar rato worden afgeschaft. De lasten worden daarmee eerlijker verdeeld over de weggebruikers, doordat mensen die veel rijden meer betalen dan mensen die minder rijden. Over het geheel genomen gaan alle automobilisten samen niet méér betalen. Einddoel van het project is een landelijke kilometerprijs voor alle wegen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Verwacht wordt dat de invoering van de kilometerprijs zal leiden tot gedragsveranderingen van de weggebruikers.

Producten

In 2008 is het zgn. Partiele Uitvoeringsbesluit aan de Tweede Kamer gezonden. Op grond van dit PUB is gestart met de zogenaamde Proof of Concept (PoC). Deze proef zal worden uitgevoerd met behulp van 60 000 personenauto's. In deze grootschalige test zal het hele technische concept van de kilometerbeprijzing worden beproefd. In de loop van 2009 zal de PoC worden ingericht o.a. door de aanbesteding van de levering en inbouw van de On Board Units en de bouw van het backoffice. Volgens de planning wordt in 2010 met de uitvoering van de PoC gestart. De resultaten en ervaringen van de PoC vormen de input voor het Implementatiebesluit dat genomen zal worden alvorens over te gaan tot de feitelijke uitrol van het gehele systeem.

Rond de jaarwisseling 2008/2009 zal de Wet Kilometerprijs worden aangeboden aan de Staten-Generaal voor de parlementaire behandeling. De vaststelling van deze wet is een belangrijke mijlpaal in het project en is het startpunt voor de volgende fase van het project. Aan het traject van de behandeling van de wet is ook de opstelling van de lagere regelgeving zoals de AMvB verbonden.

In het kabinetsbesluit van 30 november 2007 vormen de zgn mobiliteitsprojecten een essentieel onderdeel. Sindsdien is uitgebreid overlegd met een reeks van partijen bestaande uit verschillende overheden en grote bedrijven over deze projecten. Dit heeft geleid tot een programma dat in de loop van 2009 in uitvoering zal worden gebracht.

17.05 Zuiderzeelijn

Motivering

Het kabinet is tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren. Daarom kiest het kabinet conform het Coalitieakkoord voor een alternatief samenhangend pakket voor Noord-Nederland, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken (Kamerstuk 2007–2008, 27 658, nr. 42).

De voor de ZZL gereserveerde middelen worden overgeboekt naar art 13 Spoorwegen (OV-SAAL; ad € 1 350 mln.), art 14 Regionale, lokale infra (Pakket Regionale Bereikbaarheid; ad € 1 500 mln.) en de begroting van EZ (Ruimtelijke Economisch Programma; ad € 300 mln.).

Artikel 18 Overige uitgaven**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

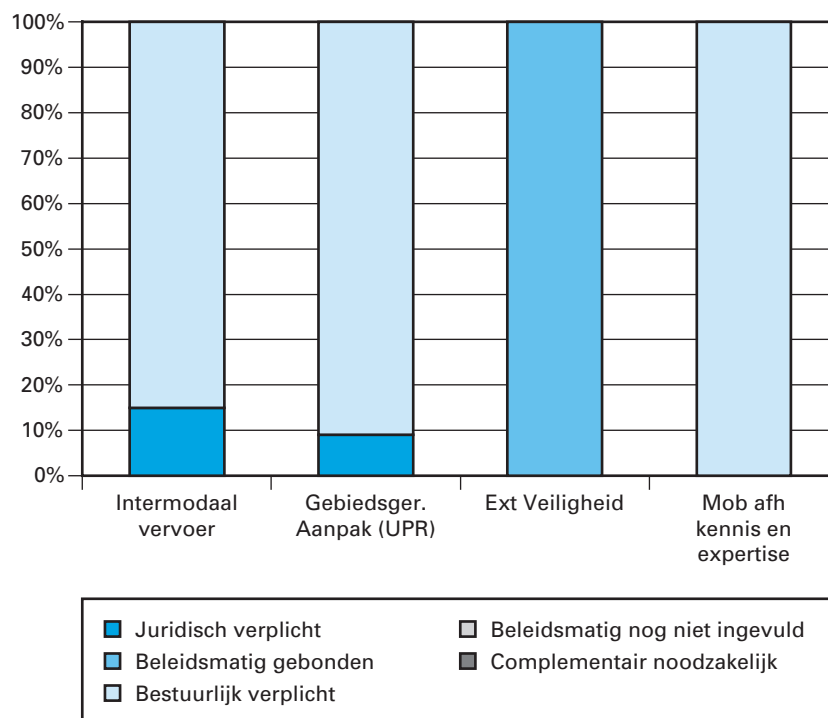
Artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Bij elk onderdeel zal het verband met het artikel uit de begroting van Hoofdstuk XII worden vermeld.

Met de aan Railinfrabeheer BV – onderdeel van ProRail BV – (18.5) verstrekte lening werden 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 productartikel heeft betrekking op beleidsartikel 35, Mainport en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verplichtingen	43 713	57 853	51 552	50 439	533 101	242 901	5 875
Uitgaven	42 934	59 826	53 754	56 071	535 586	242 901	5 875
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>							
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	1 853	4 539	1 737	1 736	0		
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	35 089	34 987	35 142	34 966	517 995	237 139	
<i>18.06 Externe veiligheid</i>		12 576	7 912	7 311	9 280	0	
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	5 992	6 598	6 744	6 387	5 665	5 762	5 875
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	5 992	6 598	6 744	6 387	5 665	5 762	5 875
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>							
Van totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>		1 155	606	605	0	0	0
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	5 992	6 380	6 629	6 337	5 620	5 717	5 830
<i>Restant</i>	36 942	52 291	46 519	49 129	529 966	237 184	45
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	35 323	34 753	35 142	34 966	517 995	237 138	
18.10 Ontvangsten							
Voordelig saldo	469 655	783 543					

Budgetflexibiliteit



De doelstelling van 18.05 Railinfrabeheer is technisch van aard (zie ook ontvangsten); de budgetflexibiliteit is niet van toepassing.

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

Realisatie van de doelen is in belangrijke mate afhankelijk van andere factoren, zoals het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten en bestuurlijke afspraken ten aanzien van het ruimtelijk beleid. Het effect van deze beleidsdoelstelling is dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden verbeterd.

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

Productartikel 18

gestimuleerd. Met behulp van deze subsidies zijn nieuwe openbare overslagterminals gerealiseerd en is de capaciteit van bestaande overslagterminals vergroot.

De uiterste termijn om aanvragen op grond van de SOIT in te kunnen dienen, is reeds op 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 naar 2009.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln.								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
SOIT	20	21	16	1	1	2					divers	divers
Totaal categorie 0	20		16	1	1	2						
Ruimte voor planstudies					1	4	3					
Begroting (IF 18.03.01)				1	2	6	3					

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Programma Randstad Urgent)

Motivering

Dit kabinetsproject is begonnen als Urgentieprogramma Randstad, maar bij de presentatie in juni 2007 gedoopt als programma Randstad Urgent. Met Randstad Urgent wil het kabinet eraan bijdragen dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.

Nederland is gebaat bij een sterke economie. Dat is goed voor onze welvaart en voor de werkgelegenheid. De Randstad als grootstedelijke regio levert daar een belangrijke bijdrage aan. Wat goed is voor de Randstad is goed voor Nederland. Maar: de Randstad staat internationaal onder druk en slibt dicht. Dat is slecht voor de economie en het milieu. Dus pakken we de Randstad aan zodat de bereikbaarheid, de economische dynamiek en de leefbaarheid verbetert.

De Randstad heeft de potentie uit te groeien tot een duurzame economische topregio. Om de kansen te pakken is het hard nodig om de bereikbaarheid – over de weg en met het OV – te verbeteren. Daarbij komt dat het voor bedrijven aantrekkelijk moet zijn om zich met hun werknemers hier te vestigen. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Wonen in de buurt van groen, natuur en water is een sterk punt van de Randstad.

Om de concurrentie met andere West-Europese regio's aan te kunnen, zetten het kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen hun schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Voor het programma Randstad Urgent is een selectie gemaakt van ruim 35 projecten. Door deze selectie kan alle energie zich richten op een snel resultaat. Deze projecten vragen om een oplossing en dragen bij aan de ontwikkeling van de Randstad.

Doen wat moet gebeuren en wanneer het nodig is, knopen doorhakken, dat is de aanpak van Randstad Urgent. Om meters te maken en vertraging van projecten te voorkomen, gaat de bestuurlijke cultuur van stroperig-

heid en jarenlange ongelimiteerde uitloop van besluitvorming op de schop. Het gaat om doorzetten, voor een sterke Randstad en een sterk Nederland.

De basis voor het programma Randstad Urgent wordt gevormd door harde, bestuurlijke afspraken die zo'n veertig bestuurders op 29 oktober 2007 hebben gemaakt.

Producten

De projecten die in het programma Randstad Urgent zijn opgenomen, hebben betrekking op een urgent probleem of een bijzondere kans. Ze zijn van Randstedelijk, nationaal of internationaal belang. In hoofdstuk 3 van het MIRT is een kaart opgenomen met daarin de projecten van Randstad Urgent. In dat hoofdstuk alsmede op de projectbladen zijn deze nader beschreven.

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. Met ingang van 2005 opereert RIB met Railverkeerleiding en Railned onder de naam ProRail. ProRail 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.

18.06 Externe veiligheid

Motivering

Met VROM is overeengekomen om dit budget (€ 53,7 mln.) over te hevelen naar VenW. Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS).

Hiervan wordt € 20 mln. verantwoord op artikel 13. Het resterende bedrag (€ 33,7 mln.) dient nog naar artikel 12 en 15 te worden overgeheveld.

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

Productartikel 18

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 grensoverschrijdende netwerkoverleg.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen RijkOmschrijving 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 2007 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 budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ontvangsten	6 485 308	6 085 848	7 380 258	7 803 353	7 165 838	7 221 736	7 007 242
19.09 T.l.v. begroting VenW	5 041 955	4 669 259	6 202 356	6 571 193	6 185 158	6 449 967	6 290 745
19.10 T.l.v. FES	1 443 353	1 416 589	1 177 902	1 232 160	980 680	771 769	726 497

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.

Producten

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

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
12 mld. impuls	974 542	867 054	829 020	435 000		
Bor	237 178	230 840	343 039			
Voorfinanciering GIS	- 32 000	- 33 000	- 34 000		- 35 000	- 35 000
BISK/Proces en systeeminnovatie	1 708	3 890				
A2 Maastricht	5 000	5 000	5 000			
Amsterdam Zuidas			15 000	25 000	60 000	
Versterking dijken (amendement 18 Snijder-Hazelhoff)	2 391				27 890	
Compartimentering dijken	1 805					
Haaglanden	1 241	1 259				
Enveloppe Noordvleugel A6/9				60 000	238 000	478 000
Benutting HWN: Progr. Filevermindering	49 786					
Benutting HWN: DVM	50 000					
Benutting Spoor: Moordrecht		10 000	10 000			
W4-Leiderdorp	24 158					
PMR				408 240	447 199	273 617
Bescherming OV tegen terroristische aanslagen						
Ander Betalen voor Mobiliteit	80 000	10 000	10 660			
Quick Wins Wegen/Aanpak knooppunten	4 000	4 000	9 000	13 000	20 000	
Quick Wins Vaarwegen		15 000	20 000	20 000		
Praktijkproef verbetering doorstroming A10 Amsterdam	5 000	30 000	10 000	5 000		
Synergie KRW/WB21 (pijler 3)	2 280	8 360	14 440	14 440	13 680	9 880
Innovatie KRW (pijler 3) 1e tender	9 500	25 500				
Totaal art 19.10	1 416 589	1 177 902	1 232 160	980 680	771 769	726 497

¹ Vanaf 2011 zijn er voor een drietal projecten/programma's binnen het FES gelden gereserveerd op artikel 15 Projecten in voorbereiding. Dit zijn: de Noordvleugel enveloppe/Zuidas, enveloppe Nota Mobiliteit en de projectreservering voor Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Deze gelden kunnen pas worden vrijgegeven als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

4. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11 Hoofdwatersystemen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2008	2009	2010	2011	2 012	2 013
Stand ontwerpbegroting 2008	724 623	772 746	852 474	733 120	629 316	547 043
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 59 086	- 19 740	27 650	- 31 995	3 985	- 32 404
Nieuwe mutaties	27 147	60 576	42 396	76 018	46 767	34 992
Stand ontwerpbegroting 2009	692 684	813 582	922 520	777 143	680 067	549 631

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
nieuwe mutaties:						
1 Loonbijstelling	3 130	3 052	3 303	3 646	3 679	3 991
2 Prijsbijstelling	10 316	11 060	12 182	10 297	8 749	7 462
3 Natuurpilot IJmeer/Markermeer				13 000	8 000	4 000
4 Innovatie KRW (pijler 3)	9 500	25 500				
5 Synergie KRW/WB21	2 280	8 360	14 440	14 440	13 680	9 880
6 Innovatie Deltatechnologie	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
7 HWB-programma pijler 3 uit aanvullende post		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
8 Desaldering project versterking Delflandse kust				22 000		
Overige mutaties	- 1 079	- 396	- 529	- 365	- 341	- 341
Totaal	27 147	60 576	42 396	76 018	46 767	34 992

Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2008.

Ad 3. Betreft de bijdrage van het ministerie van Landbouw voor de natuurpilot IJmeer/Markermeer.

Ad 4. Het Kabinet heeft extra middelen gereserveerd voor het uitvoeren van maatregelen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water en WB21. Voor stimulering van de innovatieve aanpak heeft het Kabinet in totaal € 75 miljoen gereserveerd. In de voorliggende IF-begroting is de eerste tranche opgenomen.

Ad 5. Ten behoeve van de synergie-aanpak binnen KRW/WB21 is in het Coalitieakkoord een bedrag van € 115 miljoen beschikbaar gesteld. De 7 deelstroomgebieden inventariseren de projecten die door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld op de voorafgestelde criteria. In de voorliggende begroting is de eerste tranche ad € 76 mln. bij het FES opgevraagd.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 6. Het Kabinet heeft in het Coalitie Akkoord extra budget toegekend voor het programma Innovatie Deltatechnologie. De totale omvang voor dit programma is € 40 mln. en zal in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. In de voorliggende begroting is de 1e tranche van € 15 mln. opgenomen.
- Ad 7. Het kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» binnen de enveloppe «Water en kust» aanvullende middelen gereserveerd om het geactualiseerde Hoogwaterbeschermingsprogramma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering, groot € 1 160 miljoen, wordt in tranches naar de begroting van VenW worden overgeboekt. Vooruitlopend op de definitieve besluitvorming is in de voorliggende begroting de 1e tranche van € 120 mln. t/m 2020 opgenomen.
- Ad 8. Rijkswaterstaat voert voor het Hoogheemraadschap Delfland een werk aan de versterking van de delflandse kust uit. De kosten voor het project bedragen € 113 mln. (€ 108 mln. van HHS en € 5 mln. van de provincie Zuid Holland). VenW ontvangt van het HHS voor het werk «Versterking Delflandsekust» 100% vergoeding. Bij 1e suppletore wet 2008 is reeds € 91 mln. verwerkt (ophoging van zowel de uitgaven als de ontvangsten). In deze begroting wordt het restant ad € 22 mln. opgenomen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	5 017	1 030	949	0	0	0
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	5 243	32 035	51 400	11 300	4 800	2 500
Nieuwe mutaties				22 000		
Stand ontwerpbegroting 2009	10 260	33 065	52 349	33 300	4 800	2 500

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2012
1. Desaldering project versterking Delflandse kust				22 000		
Totaal	0	0	0	22 000	0	0

- Ad 1. Zie de toelichting onder ad 8.

12 Hoofdwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	2 877 887	2 938 690	3 090 307	1 860 430	1 969 790	2 105 468
Amendement 31 200 A, nr. 67 Koopmans, Roefs, De Krom	- 3 000					
1e suppletore wet 2008	- 339 281	43 546	289 344	66 236	471 106	528 718
Nieuwe mutaties	- 72 495	- 301 271	- 424 435	328 847	149 751	308 036
Stand ontwerpbegroting 2009	2 463 111	2 680 965	2 955 216	2 255 513	2 590 647	2 942 222

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Loonbijstelling 2008	13 860	12 252	12 631	10 711	10 827	11 390
2 Prijsbijstelling 2008	40 202	41 294	43 346	25 482	27 214	29 282
3 Kunstwerken (stalen bruggen)		50 000	100 000	100 000	100 000	80 000
4 NSL: Luchtproblematiek					50 000	50 000
5 Naar art. 17: ABvM						- 253 000
6 Kasschuif	65 000	- 380 000	- 500 000	115 000	- 300 000	- 87 000
7 Desaldering: Hogere bijdragen	4 130		- 14 987	5 100	30 000	
8 Van art. 13: div. proj.	4 000	8 400	8 474	3 206		
9 Naar art. 15: ZW-vaart			- 11 000			
10 DBFM 2 ^e Coentunnel	- 199 836	- 34 063	- 46 085	- 2 648	- 4 801	851
11 Van FES: enveloppe Noordvleugel en Zuidas				60 000	238 000	478 000
Diversen	149	846	- 16 814	11 996	- 1 489	1 487
Totaal	- 72 495	- 301 271	- 424 435	328 847	149 751	308 036

- Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2008.
- Ad 3. De technische levensduur van kunstwerken is korter dan verwacht. Er is 500 mln. beschikbaar, bestemd voor in eerste instantie het aanpakken van stalen kunstwerken en vervolgens voor de betonnen kunstwerken. Mochten er middelen resteren, worden deze ingezet om een start te maken met de aanpak van de betonnen kunstwerken.
- Ad 4. Voor de saneringsopgave in het kader van het Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit (NSL) worden extra middelen ad 418 mln ingezet ter verbetering van de luchtkwaliteit en om ruimtelijke ontwikkelingen vlot te kunnen trekken.
- Ad 5. Voor het totale project ABvM (zie artikel 17) is een budget

Verdiepingshoofdstuk

noodzakelijk van € 2,45 mrd. tot 2020. Dekking zal conform Ministerraad-besluit ondermeer plaatsvinden vanuit het NoMo-aanleg wegenbudget.

- Ad 6. Het betreft het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur.
- Ad 7. Dit betreft met name ontvangsten als gevolg van bijdragen van decentrale overheden voor de uitvoering van het project Rw 12 Den Haag-Gouda, benutting en Rw 4 Dinteloord-Bergen op Zoom.
- Ad 8. Vanuit het spoorprogramma worden bedragen beschikbaar gesteld voor de verplaatsing van het station Nijverdal (4 mln) en het ongelijkvloers maken van de spookruising ter hoogte van de afslag Moordrecht op het baanvak Rotterdam-Gouda omlegging (20 mln).
- Ad 9. Ten behoeve van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt € 11 mln. overgeboekt naar artikel 15.
- Ad 10. Deze boeking is naar aanleiding van de conversie van de 2^e Coentunnel naar een DBFM-constructie.
- Ad 11. Dit betreft de overboeking vanuit het FES in het kader van de enveloppe Noordvleugel ten behoeve van de A6/9 (€ 3,2 mlrd) en Zuidas (€ 0,1 mlrd.).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	179 429	17 977	30 836	12000	45 000	96 000
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 47 056	38 269	107 063	33 315	2 969	155 278
Nieuwe mutaties	4 130	22 000	- 9 987	30 100	30 000	0
Stand ontwerpbegroting 2009	136 503	78 246	127 912	75 415	77 969	251 278

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Desaldering: Rw 12 DH-Gouda	4 130		- 14 987	5 100	30 000	
2. Bestuursakkoord Rijk-Provincies		22 000	5 000	25 000		
Totaal	4 130	22 000	- 9 987	30 100	30 000	0

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 1. Dit betreft ontvangsten als gevolg van bijdragen van decentrale overheden voor de uitvoering van de projecten (zie ook uitgaven ad 7.).
- Ad 2. Deze boeking is naar aanleiding van het bestuursakkoord in 2008 van het Rijk met de Provincies waarbij is overeengekomen dat de provincies een bijdrage leveren voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. Het gaat om Randstad Urgent projecten in Noord- en Zuidholland (A6/A9 en Flessehals A12, gedeelte Den Haag – Gouda).

13 Spoorwegen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	2 417 064	2 483 249	2 584 897	2 259 806	2 182 352	1 908 061
Amendement 31 200 A, nr. 38 Samson	0					
1e suppletore wet 2008	- 22 014	130 354	20 020	44 396	- 57 193	89 844
Nieuwe mutaties	55 494	128 240	166 182	183 602	299 583	225 684
Stand ontwerpbegroting 2009	2 450 544	2 741 843	2 771 099	2 487 804	2 324 742	2 223 589

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Loonbijstelling 2008	6 966	6 968	6 968	6 964	6 965	6 965
2 Prijsbijstelling 2008	28 983	29 917	31 407	26 593	25 432	21 341
3 Programma Hoogfrequent Spoor	30 000	90 000	125 000	150 000	160 000	170 000
4 Hanzelijn		4 000	4 000	2 000		
5 Van IF/14: SpoDo		10 000	15 000	20 000	20 000	20 000
6 Naar IF/12: diversen	- 4 000	- 8 400	- 8 474	- 3 206		
7 Diverse kasschuiven	- 8 000	- 6 000	- 11 000	- 20 000	- 20 000	
Diversen	1 545	1 755	3 281	1 251	7 186	7 378
Totaal	55 494	128 240	166 182	183 602	299 583	225 684

Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2008

Ad 3. Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Dit betekent dat de kandidaatstatus is vervallen en dat een programma van planstudies is opgenomen in het MIRT 2009 onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de al lopende planstudie OV-SAAL.

De dekking is als volgt opgebouwd:

- OV SAAL: € 1,35 miljard uit het budget van de Zuiderzeelijn, conform kabinetsbesluit van 16 november 2007;
- Er wordt € 800 miljoen uit de CA-enveloppe voor OV ingezet;
- € 2 mld. wordt grotendeels gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Dit najaar vinden de gesprekken tussen de aandeelhouder en NS hierover plaats. Voor het resterende deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofd railnet;

Verdiepingshoofdstuk

- Daarbij is afgesproken dat Financiën waar nodig eventuele kasritmeverschillen binnen het generale beeld zal proberen op te vangen;
- Verder vindt er beperkte herprioritering plaats binnen het aanlegprogramma spoor. Het gaat hier om een bedrag van per saldo € 350 miljoen die eerder gereserveerd was voor projecten die nu in het licht van de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent zijn.

- Ad 4. Deze mutatie betreft een overboeking vanuit IF/artikel 16, project Ruimte voor de Rivier, voor de bypass in de IJssel.
- Ad 5. Voor de tweede tranche Spoorse doorsnijdingen wordt budget vrijgemaakt. Hiermee kan tegemoet worden gekomen aan de motie Koopmans/Roefs.
- Ad 6. Vanuit het spoorprogramma worden bedragen beschikbaar gesteld voor de verplaatsing van het station Nijverdal (4 mln) en het ongelijkvloers maken van de spookruising ter hoogte van de afslag Moordrecht op het baanvak Rotterdam-Gouda omlegging (20 mln).
- Ad 7. Het betreft het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting t-1	33 046	86 329	96 498	120 667	144 837	164 464
Amendementen						
1e suppletore wet t-1	12 429	3 119				
Nieuwe mutaties	31 087	90 000	125 000	159 000	160 000	170 000
Stand ontwerpbegroting t	76 562	179 448	221 498	279 667	304 837	334 464

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Mandje spoor	30 000	90 000	125 000	150 000	160 000	170 000
2. Bestuursakkoord Rijk – Provincies				9 000		
Diversen	1 087					
Totaal	31 087	90 000	125 000	159 000	160 000	170 000

- Ad 1. Om de ambities voor het PHS te kunnen realiseren wordt voor een bedrag van € 2 mld. aanvullende dekking gevonden. Zie ook het gestelde onder de uitgaven (ad 3.).

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 2. Deze boeking is naar aanleiding van het bestuursakkoord in 2008 van het Rijk met de Provincies waarbij is overeengekomen dat de provincies een bijdrage leveren voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. Het gaat om het project OV-SAAL in Flevoland.

14 Regionale lokale infra

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionale lokale infra	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	254 425	234 878	219 867	255 007	192 710	173 441
1e suppletore wet 2008	92 505	17 671	- 23 817	- 10 672	- 10 429	64 130
Amendement 31 474 A, nr. 8 Cramer	10 000					
Nieuwe mutaties	8 578	20 806	81 792	49 643	178 640	143 476
Stand ontwerpbegroting 2009	365 508	273 355	277 842	293 978	360 921	381 047

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling 2008	16	16	15	9	8	8
2. Prijsbijstelling 2008	3 756	3 984	4 471	4 328	4 826	4 468
3. Enveloppe ketenversterking, tranche 2008	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Enveloppe ketenversterking, tranche 2009		5 000	5 000	5 000	5 000	
4. Uit ZZL: Pakket Noorden		45 000	93 000	48 000	164 000	159 000
5. Tunnelveiligheid en SUNIJ-lijn	0	- 38 000	- 25 500	- 12 500	0	0
6. Naar Spodo II						- 20 000
Overige mutaties	- 194	- 194	- 194	- 194	- 194	
Totaal	8 578	20 806	81 792	49 643	178 640	143 476

- Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2008.
- Ad 3. De totale uitgaven voor de tweede tranche quick wins is € 79,6 mln. Hiervan komt € 55 mln. uit de enveloppe OV van het Coalitieakkoord. Vanuit deze enveloppe is in de begroting 2008 reeds € 25 mln. opgenomen op HXII voor ketenversterking (artikel 34). Deze middelen worden nu overgeboekt naar dit artikel. De overige € 30 mln. wordt gefinancierd uit de tranche 2009 en de (nog te ontvangen) tranche 2010 van de enveloppe OV.
- Ad 4. Deze mutatie vanuit artikel 17.05 is in het kader van de afspraken naar aanleiding van het pakket voor het Noorden/ Regio Specifiek Pakket (ad € 1 800 mln.). Bij de uitwerking van het RSP wordt onderscheid gemaakt tussen een ruimtelijk-economisch programma (REP) dat uitgevoerd wordt door EZ en projecten ter verbetering van het regionale bereikbaarheid (RB).
- Ad 5. Deze mutatie de betreft de technische kasschuiven die samenhangen met de financiering van de uitgaven Tunnelveiligheid metro en SUNIJ-Lijn en de overboeking naar artikel HXII/39.02 BDU.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 6. Binnen het budget voor Regionaal lokale infrastructuur vindt een herprioritering plaats ten behoeve van investeringen in spoorse doorsnijdingen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionale lokale infra	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	29 000					
1e suppletore wet 2008	- 11					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	28 989	0	0	0	0	0

15 Hoofdvaarwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	555 291	647 297	668 630	723 359	705 993	696 578
Amendementen 31 200 A, nrs. 20 Van der Staay en 25 Anker	0					
1e suppletore wet 2008	8 828	79 616	70 641	18 621	33 541	- 25 338
Amendementen 31 474 A, nrs. 7 en 9 Cramer	15 000					
Nieuwe mutaties	11 684	20 045	26 338	21 656	33 474	13 814
Stand ontwerpbegroting 2009	590 803	746 958	765 609	763 636	773 008	685 054

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Loonbijstelling tranche 2008	4 075	4 608	4 800	4 984	4 914	5 034
2 Prijsbijstelling tranche 2008	7 534	8 769	9 024	9 744	9 514	9 334
3. Desaldering ZWV, ged. Maas-Den Dungen			2 282	7 618		
4. Desaldering Wilhelminakanaal					19 600	
5. Overboeking uit artikel 12			11 000			
6. Desaldering Walradar Noordzeekanaal		7 063				
7. Overige mutaties	75	- 395	- 768	- 690	- 554	- 554
Totaal	11 684	20 045	26 338	21 656	33 474	13 814

- Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2008.
- Ad 3. De desaldering heeft betrekking op bijdragen vanuit de regio ten behoeve van de Zuid Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen en afbouw den Dungen-Veghel.
- Ad 4. Van de provincie Noord Brabant en de gemeente Tilburg wordt in het jaar 2012 een bijdrage verwacht van in totaal € 19,6 mln. ten behoeve van het Wilhelminakanaal.
- Ad 5. Ten behoeve van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt € 11 mln. overgeboekt uit begrotingsartikel 12 (Rondweg Den Bosch).
- Ad 6. Deze desaldering heeft betrekking op de bijdrage van het Havenbedrijf Amsterdam ten behoeve van de Walradar Noordzeekanaal.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	17 465	25 350	39 688	22 800	8 750	5 000
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	1 007		- 1 330	2 072		
Nieuwe mutaties		7 063	2 282	7 618	19 600	
Stand ontwerpbegroting 2009	18 472	32 413	40 640	32 490	28 350	5 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. ZWV, ged. Maas-Den Dungen			2 282	7 618		
2. Wilhelminakanaal					19 600	
3. Walradar Noordzeekanaal		7 063				
Totaal		7 063	2 282	7 618	19 600	

- Ad 1. Deze ontvangsten hebben betrekking op bijdragen vanuit de regio ten behoeve van de Zuid Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen en afbouw den Dungen-Veghel.
- Ad 2. Van de provincie Noord Brabant en de gemeente Tilburg wordt in het jaar 2012 een bijdrage verwacht van in totaal € 19,6 mln. ten behoeve van het Wilhelminakanaal.
- Ad 3. Door het Havenbedrijf Amsterdam wordt bijgedragen in de kosten van de Walradar Noordzeekanaal.

16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	177 783	278 816	313 348	762 773	756 188	401 853
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 13 612	9 089	42 595	16 784	1 501	- 51 350
Nieuwe mutaties	2 722	200	758	11 488	14 855	272 563
Stand ontwerpbegroting 2009	166 893	288 105	356 701	791 045	772 544	623 066

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2012
Verplichtingen/uitgaven						
1. Prijsbijstelling 2008	2 482	3 942	4 508	5 268	5 299	5 832
2. Loonbijstelling 2008	240	258	250	239	233	220
3. Naar IF 13: Hanzelijn		- 4 000	- 4 000	- 2 000		
4. Bijdrage FES (PMR)				7 981	9 323	266 511
Totaal	2 722	200	758	11 488	14 855	272 563

Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2008.

Ad 3. Deze mutatie betreft een overboeking naar IF/artikel 13, project Hanzelijn, voor de bypass in de IJssel.

Ad 4. Deze mutatie betreft de toevoeging van de FES bijdrage in PMR.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2007	7 000	0	0	20 000	20 000	20 000
Amendementen						
1e suppletore wet 2007						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2008	7 000	0	0	20 000	20 000	20 000

17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	132 988	153 859	305 112	122 686	620 489	628 489
1e suppletore wet 2008	256 984	- 108 849	- 212 112	- 74 686	- 456 489	- 469 489
Nieuwe mutaties	24 853	95 000	82 660	172 000	- 14 000	51 000
Stand ontwerpbegroting 2009	414 825	140 010	175 660	220 000	150 000	210 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Prijsbijstelling 2008	1 506					
2. Regionaal specifiek pakket ZZL						
– Ruimtelijk Economisch Programma (REP)		- 10 000	- 10 000	10 000	- 30 000	- 30 000
– Regionale Bereikbaarheid (RB)		- 35 000	- 83 000	- 38 000	- 134 000	- 129 000
3. FES/ABvM	80 000	10 000	10 660			
4. Wegen/ABvM						253 000
5. Kasschuif	- 65 000	130 000	165 000	220 000	150 000	- 43 000
6. Saldo HSL 2007	8 347					
Totaal	24 853	95 000	82 660	172000	- 14 000	51 000

Ad 1. Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2008.

Ad 2. Deze mutatie betreft de verwerking van de bestuurlijke afspraken met het Noorden (Regio Specifiek Pakket- ZZL). Afgesproken is de gereserveerde middelen alternatief in te zetten. Dit betekent dat de middelen voor het Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) worden overgeboekt naar EZ en de middelen voor Pakket Regionale Bereikbaarheid worden overgeboekt naar artikel 14 Regionale lokale infra.

Ad 3, 4, 5. Dit betreft de verwerking van de financiering van de kosten van Anders Betalen voor Mobiliteit uit de middelen die zijn gereserveerd in de Nota voor Mobiliteit en via het FES. Deze kasschuif heeft een voorlopig karakter en volgt grotendeels uit de investeringen die al in deze kabinetsperiode (420 mln.) dienen te geschieden om tijdig een robuust systeem voor de kilometerprijs te hebben (start voorzien in 2011).

Ad 6. De hogere ontvangsten HSL over 2007 zijn bij Voorjaarsnota spiegelbeeldig verwerkt aan de ontvangstenkant. Dit wordt nu gecorrigeerd door de uitgavenkant hiervoor bij te stellen.

18 Overige uitgaven

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	53 618	53 040	54 089	533 081	242 831	5 805
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	5 154	406	1 669	2 265	- 79	- 82
Nieuwe mutaties	1 054	308	313	240	149	152
Stand ontwerpbegroting 2009	59 826	53 754	56 071	535 586	242 901	5 875

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Loonbijstelling 2008	92	95	89	59	60	61
2 Prijsbijstelling 2008	219	213	224	181	89	91
Diversen	743					
Totaal	1 054	308	313	240	149	152

Ad 1, 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2008.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	34 987	35 142	34 966	517 995	237 138	
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	783 309					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	818 296	35 142	34 966	517 995	237 138	0

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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	5 620 809	6 112 464	6 482 727	6 131 541	6 365 068	6 209 168
Amendement 31 200 A, nr. 67 Koopmans, Roefs en de Krom	- 3 000					
1e suppletore wet 2008	- 897 243	28 911	19 857	- 53 738	- 53 717	- 53 749
Nieuwe mutaties	- 54 307	60 981	68 609	107 355	138 616	125 326
Stand ontwerpbegroting 2009	4 669 259	6 202 356	6 571 193	6 185 158	6 449 967	6 280 745

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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	1 264 322	1 284 283	1 403 060	425 259	478 876	- 27 894
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	60 487	49 759	39 000	38 000	31 890	
Nieuwe mutaties	91 780	- 156 140	- 209 900	517 421	261 003	754 391
Stand ontwerpbegroting 2009	1 416 589	1 177 902	1 232 160	980 680	771 769	726 497

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Kasschuif tbv infrastructuurfonds		- 200 000	- 235 000	435 000		
2 Invest.& expl. ABvM	80 000	10 000	10 660			
3 Innovatie KRW (pijler 3)	9 500	25 500				
4 PMR				7 981	9 323	266 511
5 Synergie KRW/WB21	2 280	8 360	14 440	14 440	13 680	9 880
6 Enveloppe Noordvleugel: A6/9				60 000	238 000	478 000
Totaal	91 780	- 156 140	- 209 900	517 421	261 003	754 391

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 1. Ten einde de FES-bijdrage 12 mld. gulden pakket in overeenstemming te brengen met de financieringsbehoefte binnen het Infrastructuurfonds wordt een kasschuif vanuit 2009 en 2010 naar 2011 aangebracht.
- Ad 2. De FES-bijdrage aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit heeft betrekking op de eenmalige investeringen in de systeemkosten van kilometerheffing.
- Ad 3. Deze bijdrage van het FES betreft de 1e tender en de uitvoeringskosten ten behoeve van het programma Innovatie Kaderrichtlijn Water.
- Ad 4. Deze mutaties hebben betrekking op de FES-bijdrage Project Mainport Rotterdam voor de onderdelen; achterlandverbindingen en onvoorzien.
- Ad 5. Ten behoeve van het programma synergie Kaderrichtlijn Water en Waterbeleid 21ste eeuw wordt een bedrag van € 76 mln. opgevraagd.
- Ad 6. Dit betreft de overboeking vanuit het FES in het kader van de enveloppe Noordvleugel ten behoeve van de A6/9 (€ 3,3 mld).

5. BIJLAGEN

5.1 BIJLAGE OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND NIEUWE STIJL

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De minister van VenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het opstellen van het activiteitenplan en begroting Kustwacht NL alsmede de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplan 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 NL.

Het onderstaande overzicht kan worden beschouwd als de basis voor het door Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2009–2013 en wordt door VenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. De cijfers en toelichtingen zijn door de betreffende departementen bij VenW aangeleverd. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten. De benodigde budgetten voor de ten behoeve van de kustwacht in te zetten schepen en de vliegtuigen zijn met de 1e supplettoire begroting 2008 overgeheveld naar de begroting van Defensie (Kustwacht NL).

Defensie/kustwacht

- Betreft de uitgavenbudgetten in beheer van de Kustwacht NL.
- 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.
- Het uitgavenbudget Kustwacht is begin 2008 structureel verhoogd door de overdracht van de exploitatiebudgetten voor de Kustwacht-schepen (te betrekken van de Rijksrederij in oprichting) en de exploitatiebudgetten voor de 2 Kustwachtvliegtuigen. In 2009 zijn aanvullende fondsen beschikbaar voor het completeren van het walradarproject.

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

Verkeer en Waterstaat

- Met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2008 is het financiële beheer van de twee Kustwachtvliegtuigen overgedragen aan de Kustwacht NL. De inzet van de vliegtuigen is gericht op beheer over de Noordzee, naleving wetgeving, opsporen drenkelingen en bestrijding van milieuverontreinigingen. Het materiële beheer van de vliegtuigen is overgedragen aan het Commando Luchtstrijdkrachten (Defensie/CLSK).

- De inzet van het *Emergency Towing Ship Waker* is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.

Defensie

- De bijdrage van de Koninklijke Marechaussee bedraagt 11 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht.
- De kosten van de 14 vliegtuigen ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen zijn onderdeel van de begroting van CLSK.
- Deze aanvullende bijdragen van Defensie aan de Kustwacht NL zijn onderdeel van het kostenbudget Kustwacht NL.

Financiën

- De bijdrage van de Douane bedraagt 20 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht. De inzet van de ten behoeve van de Douane in te zetten schepen is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Visserijtoezicht betreft de inzet van AID op het NCP en in internationaal verband. De inzet van het schip de Barend Biesheuvel is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.
- Voor de personele bijdrage van de AID (13,5 VTE'n) zijn de integrale middensommen opgebracht.

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 communicatie-units.

Economische Zaken

- Activiteiten en bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Staatstoezicht op mijninstallaties.
- Betreft gebruik politiehelikopters voor mijnbouwcontroles, kosten inspecteurs en analyse watermonsters.

Justitie

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

Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl										
Departement	Begroting en hoofdproduct	Activiteit	Doel	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Defensie/kustwacht	X	Uitvoering Kustwacht-taken	Centrale coördinatie kustwachttaken	22 913	24 083	22 915	22 872	22 877	22 877	
<mditsubtotaal eigen uitgaven kustwacht				22 913	24 083	22 915	22 872	22 877	22 877	
VenW	IF	inzet vaanwegmarkering, loodsen, liaison, luchtwaarnemers	bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	3 590	2 335	2 335	2 335	2 335	2 335	
Defensie	X	inzet Kmar-personeel voor grensbewaking, lucht-waarneming, liaison & HH-desk / inzet vliegers Dornier	uitvoering grensbewaking / luchtsurveillances	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765	
Financiën	IXB	inzet Douane-personeel	fraudecontrole	1 335	1 335	1 335	1 335	1 335	1 335	
LNV	XIV	inzet AID-personeel	visserijcontrole	1 410	1 410	1 410	1 410	1 410	1 410	
BZK	VII	inzet KLPD-personeel & helikopter	algemene handhaving / wetgeving scheepvaart-verkeer / bemanning-controle	2 209	2 209	2 209	2 209	2 209	2 209	
Econ. Zaken	XIII	staatstoezicht op mijninstallaties	mijnbouwcontrole	27	27	27	27	27	27	
<i>subtotaal uitgaven andere departementen</i>				10 336	9 081	9 081	9 081	9 081	9 081	
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				33 249	33 164	31 996	31 953	31 958	31 958	

5.2 AFKORTINGENLIJST

A.

APB	=	Actieplan en begroting
AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
ATB	=	Automatische treinbeveiligingsystemen

B.

BCF	=	BTW Compensatiefonds
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.

DBFM	=	Design Build Finance Maintenance
DGP	=	Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	=	Deltaplan grote rivieren
DRIP	=	Dynamische route informatie panelen
DUU	=	Directe uitvoeringsuitgaven

E.

ERTMS	=	European Rail Traffic Mangement System
EISR	=	Economische Impactstudie Railgoederenvervoer
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	=	Grootschalige Verwerking Baggerspecie

H.

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

I.

IBO	=	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking

Bijlage Afkortingenlijst

IF	=	Infrastructuurfonds
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid
IRMA	=	INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IVM	=	Integrale Verkenning Maas
K.		
KBA	=	Kosten Baten Analyse
KLPD	=	Korps Landelijke Politie Diensten
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
L.		
LMCA	=	Landelijke markt en capaciteitsanalyses
M.		
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MHW	=	Maatgevend hoogwater
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte 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
NVGS	=	Nota vervoer gevaarlijke stoffen
NVVP	=	Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.		
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAGE	=	Plan van aanpak goederen emplacementen
PKB	=	Planologische kernbeslissing
PMR	=	Project mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	=	Public Private
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.		
SAAL	=	Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
SOIT	=	Subsidieregeling openbare inland terminals
SNIP	=	Spelregelkader natte infrastructuurprojecten
SRK	=	Schelderadarketen
SUBBIED	=	Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied

Bijlage Afkortingenlijst

SVB	=	Stimulering verwerking baggerspecie
SVV	=	Structuurschema verkeer en vervoer
T.		
TCI	=	Tijdelijke Commissie Infrastructuur
TEN	=	Transeuropese netwerken
U.		
UPR	=	Urgentieprogramma Randstad
UWO	=	Uitwerkingsovereenkomst
V.		
VBS	=	Verkeersbegeleidende Systemen
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNK	=	Veiligheid Nederland in Kaart
VINEX	=	Vierde nota ruimtelijke ordening extra
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