

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

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

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt, dan wel uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2006. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2006.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2006 vastgesteld. De in die begroting opgenomen productartikelen worden in onderdeel van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoudsopgave		blz.
1.	Leeswijzer	4
2.	Infrastructuuragenda	7
3.	Afkortingenlijst	20
4.	Productartikelen	23
5.	Verdiepingshoofdstuk	105
6.	Conversietabel	127
7.	Bijlage: Overzichtconstructie Nota Ruimte: Noordvleugel	136

1. LEESWIJZER

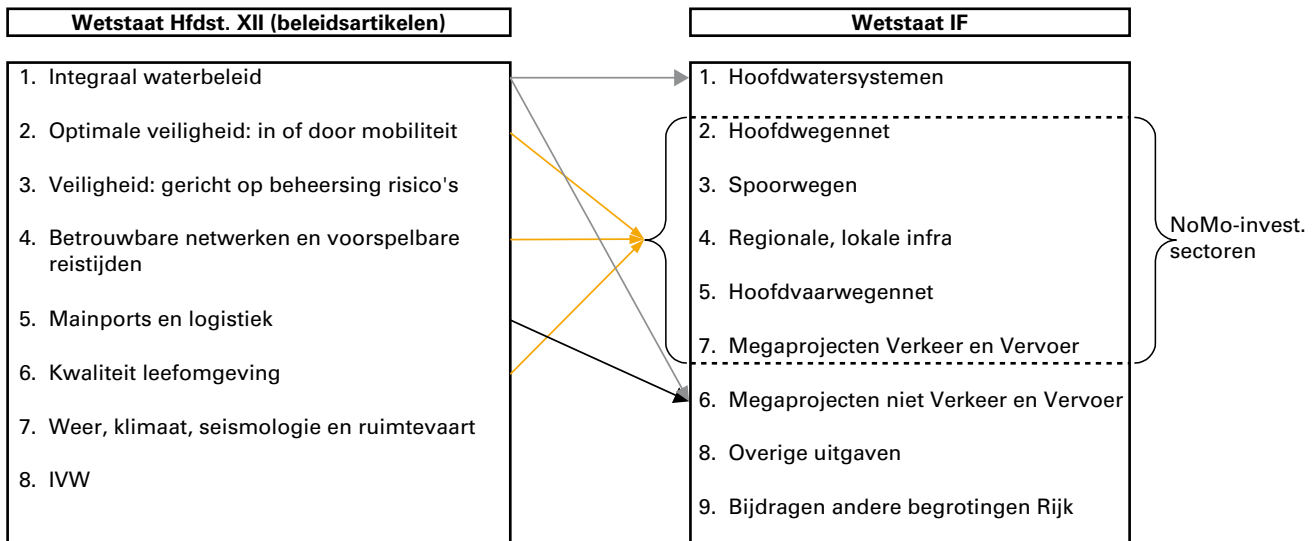
Inleiding

Naast de beleidsbegroting van VenW, hoofdstuk XII van de rijksbegroting, kent VenW ook een Infrastructuurfonds. Met 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) en, nieuw in deze begroting 2006, prijsbeleid en Zuidas. Tenslotte worden voor een aantal projecten de uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

De onderliggende begroting van het Infrastructuurfonds kent overigens een andere indeling dan in voorgaande jaren. Dit heeft alles van doen met de keuze van VenW voor een nieuwe indeling van haar beleidsbegroting (XII), waar sprake is van nieuwe beleidsartikelen die meer dan voorheen gericht zijn op maatschappelijke doelen en relevantie. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in de leeswijzer bij de begroting van VenW (XII). De nieuwe indeling van de productbegroting van het Infrastructuurfonds is hier op aangesloten. Zo is het eerdere onderscheid tussen «nat/droog» losgelaten en vervangen door de investeringssectoren zoals die ook in de Nota Mobiliteit worden gehanteerd. Hiermee is de aansluiting tussen begroting en Nota Mobiliteit gemakkelijker te leggen (zie schema).



Tenslotte geldt ook hier dat de nieuwe vormvoorschriften naar aanleiding van de evaluatie VBTB ertoe hebben geleid dat de begrotingsartikelen compacter en beter leesbaar zijn geworden. Dit heeft echter nadrukkelijk niet geleid tot een verlies aan informatie.

Bij de begroting 2007 zal getracht worden het (rijksbrede) format zoals dat bij de beleidsbegroting (XII) is gehanteerd, waar mogelijk ook te gebruiken bij het Infrastructuurfonds. Door de andere opzet van het fonds was dat voor dit begrotingsjaar nog niet mogelijk.

Leeswijzer

In de Infrastructuuragenda zijn de uitvoeringsprioriteiten beschreven. Hierbij is zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW aangegeven (XII).

Vervolgens worden de productartikelen behandeld.

Het bekende onderscheid hierbij naar (aparte artikelonderdelen voor) onder andere Aanleg en Beheer en onderhoud blijft. Nieuw is dat de tabel «Budgettaire gevolgen» nu een slag dieper gaat dan in voorgaande begrotingen, namelijk tot op het niveau van producten.

Hierdoor wordt bijvoorbeeld niet alleen de categorie beheer en onderhoud nu verder opgedeeld naar de hierbij onderkende soorten van onderhoud, maar zijn ook de planstudieprojecten opgeknipt naar het moment van tracébesluit (voor en ná) en apart zichtbaar gemaakt. In een aantal gevallen, bijvoorbeeld bij beheer en onderhoud, is er sprake van een onderscheid naar basispakketten en servicepakketten. Met basispakket wordt grofweg bedoeld: «houden wat we hebben» en «goed rentmeesterschap». Het gaat over een activiteitenpakket dat een neerslag is van het beleid van de afgelopen decennia. Een en ander is doorvertaald in wetgeving, normen en criteria die VenW hanteert bij het bijhouden van haar areaal en het beheer daarvan. Bij servicepakketten moet gedacht worden aan de activiteiten die een bijdrage leveren aan de realisatie van nieuw beleid, bijvoorbeeld de ombouw van kruispunten tot rotondes of realisatie van vistrappen en/of ecoducten.

Tenslotte is er voor gekozen om, daar waar relevant, aparte artikelonderdelen op te nemen voor «Geïntegreerde contractvormen/PPS».

Onder de verschillende artikelen zijn tevens de bijbehorende projectoverzichten opgenomen. In eerdere jaren werden deze nog geheel als bijlage opgenomen. Het MIT/Projectenboek bevat vervolgens gedetailleerde toelichtingen bij de projecten. Dit Projectenboek wordt beschouwd als een «bijstuk» bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

De begroting kent verder een verdiepingshoofdstuk, waarin de overzichten over de opbouw van beschikbare bedragen zijn opgenomen alsmede een conversietabel van de «oude» begrotingsindeling 2005–2010 naar de nieuwe begrotingsindeling 2006, waaruit direct te herleiden is waar budgetten vandaag komen waar zij naar toe zijn gegaan.¹ De tabel is voorzien van een kwalitatieve toelichting. Afgesloten wordt met een overzichtconstructie met betrekking tot de Noordvleugel.

¹ De begrotingsramingen vanaf 2005 zijn geconverteerd zoals nader toegelicht in hoofdstuk 6 van deze begroting. Om bij de artikelen een globale horizontale vergelijking vanaf 2004 mogelijk te maken, is in de tabellen «budgettaire gevolgen van beleid» een geconverteerde stand van de realisatie 2004 opgenomen. Hiertoe zijn de cijfers waarbij een éénduidige relatie bestaat tussen de oude en nieuwe begrotingsindeling 1:1 overgeheveld en is het restant toegeedeeld op grond van de geconverteerde stand 2005.

Baten-lastendienst RWS & introductie producten met integrale kosten

Tot en met de begroting 2005 werd bij de artikelen in het Infrastructuurfonds waarbij RWS optreedt als uitvoeringsorganisatie, een onderscheid gemaakt tussen uitgaven die nodig zijn om het product te maken

(productuitgaven) en alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van RWS om haar kerntaken uit te voeren, de productie voor te bereiden, aan te sturen en te controleren (directe uitvoeringsuitgaven).

Daarnaast werden de niet direct aan een product toe te rekenen uitgaven van RWS verantwoord op de begroting VenW (voorheen artikel 22.02: de apparaatuitgaven van de algemene uitvoeringsuitgaven), bijvoorbeeld het management, RWS brede staven en activiteiten alsmede bijvoorbeeld de huur van panden in het kader van de stelselherziening Rijkshuisvesting.

Zoals uitgebreid in de Leeswijzer bij de begroting VenW (XII) is aangegeven wordt RWS met ingang van 1 januari 2006 een baten-lastendienst en zal binnen VenW sprake zijn van de introductie van producten, en het daarbij werken met integrale kosten.

Het onderscheid tussen productuitgaven en (directe en indirecte) uitvoeringsuitgaven is daarmee niet langer relevant. De projecten zullen tegen voorcalculatorische integrale kostprijzen worden opgenomen (= integrale kosten per project).

Een deel van deze projectkosten wordt als programmageld verantwoord op het Infrastructuurfonds; een ander deel wordt voorcalculatorisch geraamd en verantwoord en in de vorm van een bijdrage aan de baten-lastendienst overgeboekt naar de begroting van de baten-lastendienst RWS.

Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan 10% van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln. of meer dan een jaar afwijken van de eerder afgesproken oplevering.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

1. Inleiding

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

De infrastructuuragenda 2006 bevat een korte en bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het gebied van infrastructuur. Het is een invulling met fysieke producten die voortvloeien uit de prioriteiten in de beleidsagenda. Met de agenda wordt allereerst inzicht geboden in de wijze waarop Verkeer en Waterstaat inhoudelijk op programmaniveau met infrastructuur wil omgaan. Het gaat hierbij om de algemene kaders op basis waarvan het programma concreet met infrastructuurprojecten wordt vormgegeven. Daarnaast wordt in deze agenda op projectniveau aandacht besteed aan te realiseren mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Het accent ligt op het uitvoeringsjaar 2006. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2006 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2006 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Voor een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten, wordt verwezen naar het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport)/SNIP (Spelregels Natte Infrastructuur Projecten) Projectenboek 2006.

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

- de beleidsagenda (waarin de beleidsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat staan beschreven);
- de toelichting op de productartikelen bij de begroting op het Infrastructuurfonds (waarin gedetailleerde informatie op projectniveau is opgenomen en waarin alle relevante wijzigingen in de projecten worden weergegeven);
- de toelichting op de beleidsartikelen bij de begroting hoofdstuk XII;
- de toelichting in het MIT/SNIP projectenboek 2006.

2. Algemene kaders

2.1. Infrastructuur als instrument

Bij de rijksinfrastructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Dit sluit aan op de nieuwe indeling van het Infrastructuurfonds, waarbij ervoor gekozen is om de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren afzonderlijk zichtbaar te maken. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkerenprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en woonbaar land centraal. Daarnaast wordt gestreefd naar het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik wordt gegarandeerd.

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

1. de bestaande infrastructuur wordt beheerd en onderhouden om een

- bepaalde basiskwaliteit voor die infrastructuur in stand te kunnen houden. Hiervoor is het basispakket. Deze wordt onderscheiden van het servicepakket dat complementair is aan het basispakket;
2. om het gebruik van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur te optimaliseren worden vervolgens benuttingsmaatregelen getroffen (voor hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen);
 3. ten slotte wordt, indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn, de bestaande capaciteit uitgebreid door nieuwe infrastructuur aan te leggen. Het gaat hierbij zowel om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken (bijvoorbeeld door verbreding van wegen) als om uitbreidingen van de netwerken zelf (in de vorm van volledig nieuwe tracés).

2.2 Verwerking besluitvorming Voorjaarsnota 2005/ Aanbestedingsresultaten

Eind 2004 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de tot en met 2010 berekende en verwachte positieve aanbestedingsresultaten. In totaliteit betreft dit een bedrag van € 1,4 miljard. Hieraan is – zoals gemeld in de kamerbeantwoording inzake de Voorjaarsnota (TK, 2004–2005, 30 105 A, nr. 3) – € 140 mln tot en met 2010 toegevoegd.

Hiervan wordt € 270 miljoen ingezet voor de versnelling van het wegenprogramma voor de periode tot en met 2010. De financiële ruimte die daardoor beschikbaar komt na 2010 wordt ingezet voor de Spoor-tunnel Delft. Er is voor gekozen om drie belangrijke wegenprojecten te versnellen. Deze drie trajecten kennen momenteel veel files en het lijkt uitvoeringstechnisch mogelijk om (onderdelen binnen) deze projecten te versnellen. Het gaat om:

Project	Budget	Uitvoering	Versnelling
A2 Amsterdam–Utrecht, Aanleg één extra strook (naar 2x5)	€ 44 miljoen	2008–2010	De versnelling van de variant met 2x5 rijstroken wordt drie jaar versneld
A2 Tangenten Eindhoven	€ 89 miljoen	2006–2010	De oplevering wordt 1 jaar versneld
A4 Burgerveen–Leiden	€ 137 miljoen	2002–2011	Onderdelen worden 1 à 2 jaar versneld

Het voornemen is om in de periode tot en met 2010 op twee momenten te beoordelen in hoeverre het totaal van tot en met 2010 verwerkte verwachte aanbestedingsresultaten moet worden bijgesteld op basis van de gerealiseerde resultaten. Een dergelijke herijking vindt onder meer plaats op basis van analyse van de geprognosticeerde conjunctuurontwikkeling, de marktspanning en de impact van het werken met innovatieve contractvormen. De eerste herijking wordt in 2006 betrokken bij de voorbereidingen voor de ontwerpbegroting 2007. Twee jaar later volgt een tweede herijking ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding 2009. De herijkingen kunnen aanleiding zijn voor besluitvorming over in- of extensiveringen van het vastgestelde programma.

Na afloop van elk jaar worden de gerealiseerde aanbestedingsresultaten geconfronteerd met het in de begroting verwerkte resultaat. Mochten de aanbestedingsresultaten in enig jaar hoger uitvallen dan voor dat jaar geraamd, dan wordt het meerdere in beginsel binnen de betreffende sector (spoor, weg en water) aangewend voor het versnellen van het betreffende programma. Het omgekeerde kan zich natuurlijk ook

voordoen. Jaarlijkse plussen en minnen worden opgevangen binnen het bestaande programma. Mocht blijken dat dit niet langer haalbaar en/of wenselijk is (bijvoorbeeld omdat de uitvoering van amendementen vertraging oploopt), dan wordt de Tweede Kamer hierover in het kader van de begrotingscyclus geïnformeerd.

2.3 Aansturing Rijkswaterstaat en producten

- Aansturing baten-lastendienst Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat wordt per 1 januari 2006 een baten-lastendienst. Jaarlijks worden in Service Level Agreements (SLA's) afspraken met Rijkswaterstaat gemaakt over de binnen het onderhoud te leveren producten en diensten (basis- en service pakketten) en de beschikbaar te stellen middelen. Daarnaast worden met Rijkswaterstaat specifieke afspraken gemaakt over de inzet van middelen en capaciteit bij aanleg- en groot-onderhoudprojecten en adviestaken.

De wijze waarop de baten-lastendienst Rijkswaterstaat de prestaties realiseert is binnen de vigerende uitvoeringskaders vrij. Op deze manier kan Rijkswaterstaat dusdanig de markt inschakelen zodat de inzet van middelen wordt geoptimaliseerd en de met de omvorming tot baten-lastendienst beoogde efficiencyverbetering daadwerkelijk te realiseren.

- Integrale budgetten
In vorige begrotingen is onderscheid gemaakt tussen de productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven. Een dergelijk onderscheid past niet binnen de aansturingrelatie van een baten-lastendienst, hetgeen Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 zal zijn. De projecten zijn tegen integrale kostprijzen (op basis van voorcalculatie) per project opgenomen.

In de Leeswijzer bij deze begroting is ook kort ingegaan op deze onderwerpen.

2.4 Programma tot en met 2020

Bij de begroting is een voorstel gedaan voor verlenging van de planperiode voor het MIT voor de periode 2011–2014, waarbij ook een doorkijk naar de periode 2015–2020 is verstrekt. In het MIT 2006 is een infrastructuurprogramma tot en met 2020 gepresenteerd, met daarin een onderscheid naar de status van verschillende MIT-periodes (MIT tot en met 2010 inclusief de verlenging 2011–2014 en de doorkijk MIT 2015–2020). Hiervoor wordt verwezen naar het MIT/SNIP Projectenboek 2006 en de MIT-projectoverzichten bij de artikelen.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

De kwaliteit van de bestaande transportnetwerken van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen staat sterk onder druk. Gelet op de mobiliteitsgroei, de uitbreiding van de netwerken en de vervangingsbehoefte van kunstwerken en technische systemen is vastgesteld dat de onderhoudsbudgetten – ondanks reguliere groei – ontoereikend waren om een maatschappelijk verantwoord, veilig en betrouwbaar gebruik te garanderen.

Het kabinet heeft in 2004 besloten tot de uitvoering van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en Onderhoud Infrastructuur. Centrale vraagstelling van het IBO is hoe de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud van infrastructuur beter kan worden onderbouwd. Het IBO wordt naar verwachting in 2005 afgerond.

Bij de begroting 2004 zijn de plannen van aanpak Beheer en Onderhoud aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierbij is aangegeven dat er, ten behoeve van de begroting 2007, een Midterm review wordt uitgevoerd. Het doel van de Midterm review is om na te gaan of de aanpak van het wegwerken van de achterstanden verloopt conform de plannen van aanpak, de maatregelen en de inzet van middelen voldoende effectief zijn en of de verdeling van de middelen moet worden heroverwogen (fasering en omvang). Bij het opstellen en uitwerken van de Midterm review wordt aangesloten bij de resultaten van het IBO.

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak Beheer en Onderhoud uitvoeren/in uitvoering nemen:

Hoofdwegen

- 420 km extra asfaltonderhoud

Spoorwegen

- het uitvoeren van bovenbouwvernieuwing;
- het uitvoeren van groot- en klein onderhoud;
- het uitvoeren van STS-programma (ter voorkoming van passages stoptonende seinen);
- het uitvoeren van het programma UPGE (plaatsen van geluidsschermen op emplacementen).

Rijkswaterwegen

Project	Start	Oplevering
Amsterdam–Lemmer en IJsselmeer, baggeren Buiten-IJ	2005	2006
Amsterdam Rijnkanaal/Lek, baggeren en oevers	2004	2010
Amsterdam Rijnkanaal/Lek, renovatie Prins Bernhard en Prinses Irenesluizen	2005	2007
Amsterdam Rijnkanaal, vervangen Sifon Zeeburg	2006	2007
Haringvlietsluizen, conserveren vizierschuiven en renovatie	2005	2010
Noordzeekanaal, baggeren resterende gedeelte	2005	2009
Rotterdam–Duitsland, baggeren en oevers Waal	2005	2009
Rotterdam–Duitsland, baggeren Boven Merwede, Beneden Merwede en Oude Maas	2006	2007
Rotterdam–België, baggeren voorhaven Kreekrak en Antwerpskanaalpand	2005	2006
Rotterdam–België, renoveren hefdeuraandrijvingen en Kreekraksluizen-complex	2005	2007
Rotterdam–België, renovatie Volkeraksluizen	2006	2009
Stuwen in de Lek	2006	2010
Maas, vervuild onderhoud voorhavens	2004	2009
Maas, renovatie diverse kunstwerken	2006	2010

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken Beheer en Onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MT/SNIP Projectenboek 2006.

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder is ingegaan op de mijlpalen die Verkeer en Waterstaat op de diverse projecten binnen de in de Infrastructuurfonds onderkende sectoren.

- Hoofdwatersystemen

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">● Herstel Steenbekledingen Oosterschelde (waterkeren)● Rivierverruiming Roosteren (waterkeren)● Ruimte voor de Rivier (waterkeren)
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● Deltaplan grote rivieren (waterkeren)● Dijkversterking Flevoland (inclusief herstel steenbekledingen) (waterkeren)● Inrichting IJsselmonding (waterbeheren)● Onderzoek hydraulische randvoorwaarden (HR2006) (waterkeren)● Vispassages Grave en Borgharen (waterbeheren)
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none">● Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes) (waterbeheren)● Peilbesluit Veerse Meer (waterbeheren)● Volkerak Zoommeer (waterbeheren)

- Hoofdwegennet

Op het gebied van hoofdwegen wordt gewerkt aan de uitvoering van het zogenaamde Fileplan ZSM (zichtbaar, slim en meetbaar). In dit plan zijn maatregelen opgenomen, waarmee de fileproblematiek voor de gebruiker merkbaar en meetbaar moet verminderen en waarmee de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem moet verbeteren. Centraal staat zowel het verminderen van het aantal files en het tijdverlies voor de weggebruikers, als het wegnemen van ergernissen bij die gebruikers. In het fileplan wordt voorzien in twee delen. Met het eerste deel (ZSM1) worden voornamelijk allerlei extra benuttingsmaatregelen getroffen. Basis voor deze maatregelen is de Spoedwet wegverbreding. Naast extra benuttingsmaatregelen is de wet ook van toepassing op een aantal projecten, die reeds in het MIT staan, en die versneld zullen worden aangepakt.

Aanvullend op ZSM-1 zijn in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003 extra middelen beschikbaar gesteld om een aantal nieuwe knooppunten en een aantal ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen aan te pakken (ZSM-2).

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● A15 Reconstructie aansluitingen bij Hardinxveld Giessendam–Sliedrecht
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● A2 Oudenrijn–Deil ● A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, onderdeel omlegging Halsteren ● A7 Zaanstad Purmerend ● A7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1 ● A12 Utrecht–Maarsbergen ● A12 Utrecht–West, benutting i.s.m. Woerden–Gouda ● A74 Venlo ● N31 Zurich–Harlingen ● N57 Veersedam–Middelburg
Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none"> ● A1 Barneveld–Deventer ● A2 Deventer–Hengelo ● Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Oudenrijn) 2 x 5 rijstroken ● A2 Oudenrijn–Deil ● A2 Passage Maastricht ● A10 Tweede Coentunnel/Westrandweg ● A12 Maarsbergen–Veenendaal ● A28 Hattemmerbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28/A32 ● A74 Venlo ● N9 Koedijk–De Stolpen ● N50 Ewijk–Valburg–Grijsoord ● N50 Ramspoel–Ens ● N61 Hoek–Schoondijke

● Spoorwegen

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● Emplacement Den Haag CS ● Integrale spoorverdubbeling Amsterdam–Utrecht: station Bijlmer, station Abcoude, station Breukelen, station Maarssen ● Tweede perron Amsterdam Zuid/WTC ● Pilot fluistertrein ● Breda Centraal: 3e perron + sporenlayout ● HSL Oost (kopgroep): keervoorzieningen Ede Wageningen en Veenendaal centrum, blokverdichting en geluidsmaatregelen Brug Westervoort ● Vleuten–Geldermalsen: halte Vathorst, Utrecht Zuidzijde 7e perron, Halte Utrecht Zuilen ● Betuweroute
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● Baarn ontvlechting knooppunt ● Breda Centraal: 3e perron + sporenlayout ● Regionet: diverse onderdelen ● Rotterdam Centraal ● Utrecht Centraal

- Regionale/lokale infrastructuur

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● Randstadrail op Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn
Afgifte beschikking/ start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● N201 ● Rijn Gouwelijn Oost ● Tilburg Noordwest Tangent
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none"> ● Eindhoven Bose ● Hilversum Mediapark (verwerking bijdrage in BDU)

- Hoofdvaarwegennet

In 2006 wil Verkeer en Waterstaat de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● Vaarroute Ketelmeer fase 1 ● Verdrag verdieping Westerschelde (inclusief natuurherstel)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● Toekomstvisie Waal
Tracébesluit/ projectbesluit	<ul style="list-style-type: none"> ● Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis ● Vaarweg Lemmer–Delfzijl (kunstwerken en verruimingen) ● Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Berlicum-Den Dungen) ● Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4, 5 en 6

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIT/SNIP Projectenboek 2006.

3.3 PPS

Innovatieve vormen van aanbesteden en publiek-private samenwerking in de realisatie van infrastructuur heeft voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat een hoge waarde. Er wordt prioriteit gegeven aan het formuleren van werkvormen die zowel voor het bedrijfsleven als de overheid bijdragen aan een zoveel mogelijk integrale toepassing. Samen met VNO/NCW, Bouwend Nederland, ONRI, de banken en de ministers van Financiën, Economische Zaken en VROM heeft Verkeer en Waterstaat in de Taskforce PPS/infrastructuur gewerkt aan concrete instrumenten om PPS een duurzaam onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid te maken (Kamerbrief d.d. 25 februari 2005). Dit betreft:

- een handboek voor DBFM;
- een modulair DBFM-modelcontract;
- een praktische werkwijzer voor de vervlechting van tracé/m.e.r.- en aanbestedingsprocedures.

Door de taskforce zijn 12 projecten benoemd die op korte termijn in publiek-private samenwerking kunnen worden aangepakt (in willekeurige volgorde):

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Tweede Coentunnel ● A4 Delft–Schiedam ● A2 passage Maastricht ● A15 Maasvlakte–Vaarplein ● Mainportcorridor A4/A15 ● A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder | <ul style="list-style-type: none"> ● Ring Utrecht ● Corridor A6/A9 Schiphol–Almere ● Ruimte voor de rivier ● Zuidas Amsterdam ● Tweede Maasvlakte ● Zuiderzeelijn (afhankelijk van nadere besluitvorming) |
|---|---|

Voor een nadere toelichting op de manier waarop Verkeer en Waterstaat invulling geeft aan PPS wordt verwezen naar het MIT/SNIP projectenboek 2006.

Om de voortgang en bijdrage van DBFM-projecten in de begroting van Verkeer en Waterstaat meer zichtbaar te maken is besloten deze projecten in een apart begrotingsartikel op te nemen. Zo kan de omvang van de DBFM-portefeuille meer zichtbaar worden gemaakt en wordt recht gedaan aan de samenhang tussen aanleg en onderhoud.

3.4 Randvoorwaarden

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

- Luchtkwaliteit

Nederland voldoet op dit moment in sommige gebieden niet aan de EU-normen voor fijn stof (PM10, geldig vanaf 1 januari 2005). Ook de EU-norm voor stikstofdioxide (NO2, geldig vanaf 1 januari 2010) wordt voor Nederland problematisch. Dit leidt tot risico's voor de volksgezondheid en bemoeilijkt nieuwe ruimtelijke ingrepen zoals de aanleg van infrastructuur, bedrijventerreinen en woningbouw.

De problemen rond de luchtkwaliteit worden op een breed front aangepakt. Er is sprake van vele, parallel lopende ontwikkelingen. Daarom is het niet mogelijk om de consequenties voor het Infrastructuurprogramma op dit moment exact aan te geven. Voor projecten in de planstudiefase kan er sprake zijn van vertraging, aangezien er dikwijls aanvullende lucht-onderzoeken nodig zijn. Deze vertraging hoeft niet in alle gevallen tot eventueel latere realisatie van het project te leiden. Daarnaast zal bij een aantal projecten ook inhoudelijk worden nagegaan of deze gezien de luchtkwaliteitsproblematiek (volgens planning) doorgang kunnen vinden. De huidige inzet is erop gericht de effecten op het Infrastructuurprogramma te minimaliseren of weg te nemen. Er wordt gewerkt aan het projectspecifiek doorrekenen van de omvang van het probleem en de bijdrage van (mogelijke) oplossingen. Op programmaniveau worden de (eventuele) consequenties, zowel op de korte als op de lange termijn, voor het Infrastructuurprogramma continu gemonitord.

De aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek heeft absolute prioriteit. De samenwerking tussen de betrokken departementen richt zich op een zo spoedig mogelijke oplossing van de problematiek. Er wordt ingezet op verbetering van de luchtkwaliteit enerzijds en het zoveel mogelijk op koers houden van de uitvoering van het Infrastructuurprogramma en andere (rijks)projecten anderzijds. Om dit te bereiken is ingezet op de volgende sporen:

- Nationale maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit
- Aanpassing nationale regelgeving
- Europees beleid

Voor een nadere toelichting omtrent de sporen wordt verwezen naar het MIT/SNIP projectenboek 2006.

- Innovatieprogramma Geluid en implementatie nieuwe geluidsmaatregelen

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

In 2006 worden de volgende producten geleverd/activiteiten ontplooid:

- Beproeving van stille dunne deklagen op rijkswegen als kostenbesparend alternatief voor ZOAB en tweelaags ZOAB.
- Proefvakken met het 3e generatiewegdek Rollpave.
- In gebruik nemen van een testterrein voor stille wegdekken.
- Stimulering van het gebruik van stillere autobanden in lijn met het gesloten convenant met de koplopers uit de branche.
- Beproeving van LL remblokken op goederenwagons (geluidsreductie circa 7 decibel).
- Prototypen van stiller gemaakte treinen van NS Reizigers
- Proef met prefab raildemper in combinatie met spoorvernieuwing op de Zeeuwse lijn.
- Inzet op aanscherping van Europese geluidsrichtlijnen voor banden en wegvoertuigen.

- Meerjarenprogramma Ontsnippering

In 2006 zal Verkeer en Waterstaat enkele ontsnipperingsmaatregelen opleveren. Te denken valt aan kleine faunatunnels onder de N34, de N69 en de A67. Verder zal in 2006 worden gestart met de realisatie van ecoducten over de A1 (in Noord-Holland), A2 (in Limburg) en A27 (in Noord-Holland).

4 Grote projecten

4.1 Afdekking risico's grote spoorprojecten

De omvang van de post «afdekking risico's spoor» wordt bepaald door de waardering van de onderliggende risico's bij de Betuweroute en de HSL-Zuid, gerelateerd aan de kans dat deze risico's optreden. In 2005 is er voor € 97 miljoen aan verplichtingenruimte onttrokken aan de post «afdekking risico's spoor» voor optredende risico's bij de HSL-zuid. Dit leidt tot € 60 miljoen aan uitgaven in 2005 en € 37 miljoen aan uitgaven in 2006. Met het oog op de ontwikkeling van het risicoprofiel is de post «Afdekking risico's spoorprogramma» verder verlaagd met € 193 mln. Deze middelen zijn toegevoegd voor intensivering spoor in steden.

Afdekking risico's spoorprogramma	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2005	0	239	197	135	0	23	594
Fasering en onttrekking 2005 (verwerkt bij Voorjaarsnota)		- 130	- 4	38	14	17	- 65
Onttrekking t.b.v. HSL		- 60	- 37				- 97
Onttrekking a.g.v. verlaging risicoprofiel		- 49	- 66	- 30	- 14	- 34	- 193
Stand begroting 2006	0	0	90	143	0	6	239

4.2 TCI

Eind 2004 heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) haar rapport over besluitvorming over grote infrastructuurprojecten opgeleverd. Hierin zijn verschillende aanbevelingen gedaan voor verbetering en aanscherping van de huidige (besluitvormings)procedures. Zo is kritisch gekeken naar de onderbouwing van projecten. Projectbeheersing en risicomangement moeten op een hoger plan komen en ook de informatievoorziening aan de Tweede Kamer zal worden verbeterd. Bij grote projecten zal met een structuurvisie worden gewerkt die in nauwe samenwerking met VROM tot stand zal komen. Daarin wordt aandacht besteed aan een heldere probleemanalyse en een kosten-batenanalyse. Elementen uit het de TCI-aanbevelingen zullen ook op de reguliere MIT-projecten van toepassing worden. Het Kabinet kan zich op hoofdlijnen vinden in de voorgestelde procedure voor grote projecten¹, maar heeft aangegeven dat voor de uitwerking daarvan op onderdelen de voorkeur wordt gegeven aan andere instrumenten en oplossingen.

Ook op een aantal van de meer specifieke aanbevelingen bestaat verschil van opvatting tussen het Kabinet en de Tweede Kamer. Voor de Zuiderzeelijn heeft het Kabinet, in lijn met de conclusies van de TCI, aangekondigd tot een geactualiseerde nut- en noodzaakdiscussie te komen in de vorm van een Structuurvisie. Over de uiteindelijke concrete gevolgen voor de werkwijze bij grote projecten zal najaar 2005 nog overleg met de Tweede Kamer plaatsvinden.

¹ Deze procedure wordt gemarkeerd door twee belangrijke go/no-go momenten: het Toelatingsbesluit en de Structuurvisie. Bij beide wordt de Tweede Kamer nauw betrokken.

De begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2005. Het betreft hier tevens een aantal belangrijke technische mutaties. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het Verdiepingshoofdstuk.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005		5 872 092	6 286 583	6 692 121	6 455 856	6 520 877	6 669 786
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 17 275	41 285	- 58 024	83 928	101 002	128 942
1. Looncompensatie	Div.	7 275	1 029	1 043	1 011	934	934
2. Prijscompensatie	Div.	25 223	27 034	28 770	27 834	27 839	27 839
3. Inkoopstaakstelling	11, 12, 15		- 2 497	- 6 104	- 6 144	- 6 144	- 6 144
4. Naar VWS: Valys-regeling	13		- 10 000	- 10 000			
5. Naar BDU	14			- 91 000			
6. A'dam Zuidas	13				15 000	25 000	60 000
7. Vorming baten-lastendienst RWS	Div.	134 651	123 759	120 721	119 911	119 812	118 418
8. Aanbestedingsresultaat Betuweroute	13, 15, 17	- 30 000	- 15 000	- 14 000	17 000	10 000	2 000
9. Beleidsvoorbereiding naar H12	11,15	- 25 664	- 25 265	- 24 716	- 25 199	- 25 050	- 25 124
10. Saldering BLS ontvangsten	11,12,15	- 63 610	- 62 069	- 58 170	- 60 323	- 61 186	- 59 786
11. Aanpassing kasprognose Betuweroute	17	- 80 000	55 000	25 000			
12. Aanpassing kasprognose HSL	17	- 26 691	119 600	- 11 645	- 92 713	- 20 176	- 13 384
13. Diverse kasschuiven	11, 12	- 33 700	12 000	44 000	22 000	24 000	27 700
14. Kasritmeproblematiek IF	11,12,13,15	26 741	- 176 600	- 68 355	52 713	- 3 928	- 11 176
15. Aanpassing ontvangstenraming	12		- 5 706	6 432	12 838	9 901	7 665
16. Waalsprong	16	48 500					
17. Diverse budgettaire neutrale mutaties	Div.						
II Overige mutaties		- 23 673	24 640	11 187	5 227	9 217	13 973
Totale mutaties		- 40 948	65 925	- 46 837	89 155	110 219	142 915
Stand ontwerpbegroting 2006		5 831 144	6 352 508	6 645 284	6 545 011	6 631 096	6 812 701

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie op basis van de Ministerraad besluitvorming betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 Deze mutatie betreft de doorwerking van amendement nr. 40 (van de leden Dijkema en van Ham) waarmee ook voor de jaren 2006 en 2007 de dekking ongedaan wordt gemaakt van het aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling (bovenregionaal vervoer van gehandicapten).
- ad 5 In voorgaande jaren zijn op projecten kleiner dan € 225 mln.

gelden tot een bedrag van € 91 mln. niet uitgegeven en aangewend voor financiering van de grotere regionaal lokale infrastructuur projecten. De projecten kleiner dan € 225 mln. waarop indertijd de onderuitputting is opgetreden zijn inmiddels via de GDU+ onderdeel gaan uitmaken van de BDU. Derhalve wordt de € 91 mln. vanuit het artikel lokale infrastructuur teruggeboekt ten gunste van de BDU.

- ad 6 Deze mutatie betreft de bijdrage uit het FES voor Amsterdam Zuidas.
- ad 7 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de batenlastendienst RWS (zie Leeswijzer).
- ad 8 Met brief met kenmerk FEZ/2004/1530 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het positieve aanbestedingsresultaat op de Betuweroute van in totaal € 117 mln., die o.a. ingezet wordt voor overwegen/emplacementen, station Breda, Ziekteverzuim OV (art 39.02 Hoofdstuk XII) en de sluizen Zuid Willemsvaart.
- ad 9 In het kader van de conversie van de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt naar de artikelen 31 «Integraal waterbeleid» en 34 «Betrouwbare netwerken en acceptabele bereikbaarheid reistijd realiseren».
- ad 10 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als batenlastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van het agentschap ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan agentschap) kan worden verlaagd.
- ad 11 Deze mutatie betreft een aanpassing van het kasritme van de Betuweroute, dat is aangepast op basis van de liquiditeitsprognose van ProRail.
- ad 12 Dit betreft een aanpassing van het kasritme voor de HSL-zuid op basis van de meest recente projectraming, welke wordt opgevangen binnen de totale infrastructuurfondsproblematiek.
- ad 13 Deze kasschuif is een aanpassing aan de projectplanning van het programma Zwakke Schakels Kust, het innovatieprogramma Geluid en van de projecten RW12 Veenendaal en CRAAG.
- ad 14 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritmeproblematiek op het Infrastructuurfonds. In de jaren 2006 en 2007 betreft de problematiek met name het project HSL, het spoorprogramma en waterkeren waar begrotingsgelden eerder dan voorzien noodzakelijk zullen zijn.
- ad 15 Door de actualisering van de ontvangstenraming wordt de uitgavenraming voor hetzelfde bedrag gecorrigeerd.

- ad 16 Dit betreft de compensatie van de planschade Veur-Lent die is ontstaan door het interveniëren in de ontwikkeling van de Waalsprong (VINEX locatie).
- ad 17 Deze post bestaat uit de volgende budgettaire neutrale mutaties:
- A12/Nootdorpboog (uit artikel 13 naar artikel 12)
 - Amendement nr. 8 (van Hijum) (van artikel 14 naar artikel 12)
 - Motie Slob: HSL (uit artikel 13 naar artikel 17)
 - Risico's Maaswerken (uit artikel 11 naar artikel 16)
 - Verantwoording HSL Oost (uit artikel 17 naar artikel 13)
 - Verantwoording Infraprovider (uit artikel 17 naar artikel 13)
 - Onttrekking aan post «Afdekking risico's spoorprogramma's» (artikel 13) en toevoeging aan projectbudget HSL-zuid (artikel 17)

3. Afkortingenlijst

A.

AGRS	=	Actief GPS Referentiesysteem
AHOB	=	Automatische Halve Overweg Bomen
AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
ATB	=	Automatische treinbeveiligingsystemen

B.

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

C.

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

D.

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

E.

EISR	=	Economische Impactstudie Railgoederenvervoer
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.

ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
IF	=	Infrastructuurfonds
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid

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

VenW = Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VINEX = Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNK = Veiligheid Nederland in kaart
VROM = Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer

W.

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

Z.

ZSM = Zichtbaar, slim en meetbaar
ZZL = Zuiderzeelijn

4. PRODUCTARTIKELEN

11. Hoofdwatersystemen

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Hoofdwatersystemen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel Hoofdwatersystemen is gerelateerd aan het volgende beleidsartikel:

- artikel 31: Integraal Waterbeleid.

Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, waterkeringen, technische infrastructuur en de biologische component alsmede de grondwatermassa in één of meer watervoerende lagen.

Het op orde krijgen en houden van dit watersysteem is van vitaal belang voor alle functies in het landelijk en het stedelijk gebied (zoals de veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur) en daarmee voor een veilig en bewoonbaar Nederland.

Het Rijk is als één van de centrale spelers in de vormgeving en implementatie van het integrale waterbeleid verantwoordelijk voor het tot stand brengen van een gezamenlijke aanpak van de nationale waterproblematiek. Structurele ontwikkelingen als klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden maken een dergelijke aanpak noodzakelijk.

In het MIT/SNIP-projectenboek 2006 is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het SNIP-spielregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infrastructuurprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neemt af naarmate het project verder wordt uitgewerkt.

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
11. Hoofdwatersystemen	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	536 335	623 371	302 259	371 585	567 856	636 621	656 811
Uitgaven	469 766	557 450	473 648	516 258	590 764	637 267	632 061
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>67 747</i>	<i>76 406</i>	<i>70 353</i>	<i>68 924</i>	<i>79 157</i>	<i>82 104</i>	<i>81 860</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	67 747	76 406	70 353	68 924	79 157	82 104	81 860
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>197 134</i>	<i>204 929</i>	<i>191 857</i>	<i>181 706</i>	<i>197 491</i>	<i>187 215</i>	<i>190 784</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	103 141	106 336	115 551	102 883	111 222	100 816	101 318
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheer	63 547	95 464	70 395	55 021	53 031	54 571	66 139
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	3 446	3 129	5 911	23 802	33 238	31 828	23 327
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>197 103</i>	<i>264 179</i>	<i>200 802</i>	<i>206 861</i>	<i>243 071</i>	<i>258 127</i>	<i>261 191</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	103 509	133 782	91 116	90 370	112 933	159 552	187 290
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheer	93 594	130 397	109 686	116 491	130 138	98 575	73 901
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>7 782</i>	<i>11 936</i>	<i>10 636</i>	<i>58 767</i>	<i>71 045</i>	<i>109 821</i>	<i>98 226</i>
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen			1 000				
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	4 029	4 794	3 167	51 967	64 810	103 928	92 334
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	3 753	7 142	6 469	6 800	6 235	5 893	5 892
<i>Van totale uitgaven:</i>							
– Bijdrage aan baten-lastendienst		332 292	309 674	269 387	294 244	296 314	308 623
– Restant		225 158	163 974	246 871	296 520	340 953	323 438
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	49%	25%	6%	3%	1%
11.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	83 063	12 617	6 156	1 293	966	66	66

c. Het actuele programma

11.01 Watermanagement

Watermanagement betreft de regulering van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en de regulering van de kwaliteit van het water. De volgende activiteiten worden uitgevoerd:

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

De areaalgegevens rondom watermanagement zijn opgenomen in onderstaande tabel

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang
Watermanagement	Km ² water	65 250

11.01.01 Basispakket Watermanagement

Het watermanagement van het hoofdwatersysteem wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken.

Voor het jaar 2006 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2006
Calamiteitenorganisatie (in samenhang met verkeersmanagement)	Hebben en uitvoeren van plannen en houden van oefeningen voor calamiteiten op het gebied van scheepvaart, waterkwaliteit, wateroverlast en bij watertekort.	Wel/Niet: – Plannen – Oefenen – Uitvoeren	Ja Ja Ja
Betrouwbare en toegankelijke informatie	In- en externe informatievoorziening volgens afgesproken beschikbaarheid en kwaliteit	Ja/Nee	Ja
Peil, stuw en kwaliteitsbeheer	Hebben en nakomen van afspraken over waterverdeling en waterkwaliteit	Ja/Nee	Ja

Na afloop van het uitvoeringsjaar zal Rijkswaterstaat in de verantwoording aangeven of deze prestaties ook inderdaad zijn gerealiseerd.

De bekostiging van deze prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per eenheid areaal:

Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaalbudget 2006 in € 1 000
Km ² water	65 250	1,171	76 408

Bij het bepalen van dit tarief is gekeken naar de belangrijkste factoren die de kosten van het onderhoud bepalen. De belangrijkste component van watermanagement is personeel.

11.02 Beheer en onderhoud

11.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud Waterkeren

Het beheer en onderhoud van de waterkeringen wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau beheerd en onderhouden zal worden.

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem in die conditie te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie waterkeren:

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

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud worden op dit artikel-onderdeel de voorbereidingskosten ten behoeve van beheer en onderhoud waterkeren verantwoord.

Ad 1. Handhaven kustlijn

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

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

Voor het jaar 2006 geldt de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2006
Suppleren zand voor kustlijn	Uitvoeren vastgesteld suppletieprogramma	Aantal m ³ per jaar	12 000 000

Bij het basispakket is uitgegaan van de volgende hoeveelheden te suppleren zand voor de kustlijn.

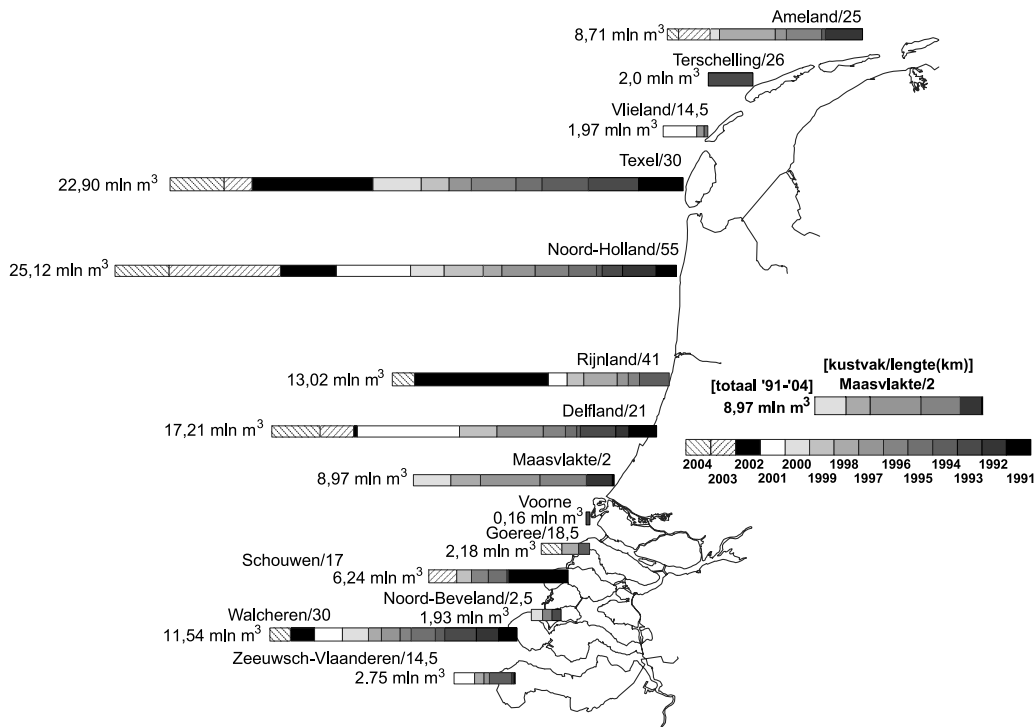
Suppleren voor kustlijnzorg in 1000m ³	2004	2005	2006*
Strand	2 630	4 380	2 150
Onderwater	6 400	7 600	9 850
Strand (zwakke schakels)	2 270		

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

Op het beleidsartikel 31 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII) is een overzicht terug te vinden, wat inzicht geeft in de suppletie en de overschrijding van de kustlijn vanaf 1991.

Hieronder is indicatief aangegeven waar de suppletie en in welke hoeveelheden in de afgelopen jaren suppleties hebben plaatsgevonden.

Suppletie overzicht 1991–2004



Ad 2. Beheer en onderhoud stormvloedkeringen en rijkswaterkeringen

• Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. Bij de stormvloedkeringen wordt apart aandacht besteed aan conserveringen en aan informatietechnologie ten behoeve van de besturing (m.n. ten behoeve van de Maeslantkering). Informatietechnologie kent een minder lange levensduur dan de «harde» infrastructuur. De benodigde middelen voor vervanging liggen hoog.

• Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 480 km primaire waterkeringen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de Waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het betreft hier met name waterkeringen die bescherming bieden aan bovenregionale gebieden en waterkeringen waarvoor het achterland onvoldoende financiële draagkracht heeft. Buiten de eerder genoemde stormvloedkeringen gaat het om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. De uitgaven voor de noodzakelijke 5-jaarlijkse toetsing van de Rijkswaterkeringen (in het kader van de Wet op de Waterkering om te voldoen aan de wettelijke functie-eisen) behoren ook tot de activiteiten.

Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat een aantal niet-primaire waterkeringen. Dit zijn waterkeringen die niet onder de Wet op de Waterkering vallen omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater, maar wel aan een bepaald veiligheidsniveau moeten voldoen. Het betreft hier onder andere de zeereep (de eerste duinen die grenzen aan het strand welke niet tot de dijkkring behoort) en de Waddenzeekust voor Texel.

Voor het jaar 2006 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Waarde 2006
Primaire waterkeringen	Groei naar 100% voldoen aan de normen wet op waterkeringen (alle bekende maatregelen uitvoeren)	85%
	Beheer en onderhoud zonder beperkingen uitvoeren	100%

Na afloop van het uitvoeringsjaar zal RWS in de verantwoording aangeven of deze prestaties ook inderdaad zijn gerealiseerd. Om de met de uitvoeringsflexibiliteit beoogde efficiency te bereiken zal gebruik gemaakt worden van een palet aan prestatiebestekken en andere geïntegreerde contractvormen. Daarbij zullen verschillende soorten werkzaamheden worden gecombineerd in één integraal contract met één prijs.

De bekostiging van de prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per eenheid areaal.

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaal-budget 2006 in € 1 000
Infraprovider	Dijken primaire waterkeringen in km	480	55,048	26 423
	Stormvloedkeringen	4	8 537	34 147
	Niet primaire waterkeringen in km	268	22,754	6 098
	Suppleren voor kustlijnverzorging in m ³	12 000 000	0,004	48 883

* in voorgaande begrotingen was steeds sprake van 291km primaire keringen. Het aantal km niet-primaire kering werd niet genoemd. Tijdens een inventarisatie van het areaal in 2004 zijn de nu opgenomen aantal km vastgesteld.

Een nadere toelichting op het totstandkomen van het tarief, de prestatie-indicator en een nadere toelichting op de verschillende componenten van het basispakket beheer en onderhoud is terug te vinden in het MIT-projectenboek 2006.

11.02.05 Basispakket Beheer en onderhoud Waterbeheren

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem in die conditie te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie integraal waterbeheer. Daarbij valt te denken aan:

- beheer en onderhoud van rijkswateren ten behoeve van maatgevend hoogwater (MHW);

- beheer en onderhoud van stuwende en spuiende kunstwerken, oevers en bodems;
- beheer en onderhoud van rijkswateren ten behoeve van waterkwaliteit;
- beheer en onderhoud van oevers en bodems;
- Vergunningverlening en handhaving.

Vergunningverlening en handhaving zijn gericht op het voldoen aan de nationaal vastgestelde uitvoeringskaders, toetskaders, wettelijke eisen, Europese richtlijnen (Kader Richtlijn Water) en internationaal gemaakte afspraken. Hieronder valt de in 2006 vast te stellen zwemwaterrichtlijn. Vergunningverlening en handhaving vinden plaats op basis van een risicoanalyse. De handhaving omvat een minimaal afgesproken aantal bedrijfsbezoeken en opvolgingsacties. Voor risicovolle (berekend risico voor water en omgeving) bedrijven zijn de vergunningen actueel zodat de handhaving op dat punt optimaal kan zijn. Prioritaire stoffen (waarover zeer ernstige zorg bestaat op basis van de huidige kennis van hun gevaareigenschappen) zijn in de vergunning afgedekt. Bij vergunningverlening wordt altijd getoetst aan de Vogel- en habitatrichtlijn.

Het kabinet heeft besloten tot de vorming van een «Kustwacht Nieuwe Stijl» per 1 maart 2006. Deze kustwacht nieuwe stijl wordt thans nader uitgewerkt, waarbij de ministeriële verantwoordelijkheid van de betrokken ministers voor handhaving op hun gebied gehandhaafd blijft. Deze kustwacht beschikt over materiaal (vaar- en vliegtuigen) en personeel, en heeft daarnaast ook trekkingsrecht op het gebruik van andere vaartuigen van Defensie en VenW. Beleid en begroting worden onder regie van VenW in de ministerraad vastgesteld, de directeur Kustwacht bij defensie wordt operationeel verantwoordelijk. De mogelijkheid van één rijksbrede civiele rederij wordt nader onderzocht.

Naast het uitvoeren van beheer- en onderhoudsmaatregelen omvat het basispakket ook een aantal activiteiten ter voorbereiding van beheer en onderhoud. Het gaat daarbij om onder andere het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits.

Door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat wordt regelmatig onderzocht hoe het beheer en onderhoud nog doelmatiger, efficiënter, veiliger of met minder hinder voor het verkeer en vaarweggebruikers uitgevoerd kan worden.

Het beheer en onderhoud van het hoofdwatersysteem wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau beheerd en onderhouden zal worden. Voor 2006 zijn de prestatie afspraken nog in ontwikkeling.

De bekostiging van de prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per vergunning.

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaalbudget 2006 in € 1 000
Beheer en onderhoud waterbeheeren	Vergunningen	2 773	17 815	49 400

11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

- *Impuls 2003*

Voor de Hoofdwatersystemen is het plan van aanpak van toepassing van achterstallig onderhoud. In dit plan is een aantal projecten genoemd. Deze projecten hebben invloed op de afgesproken prestaties. Projecten hebben een lange looptijd en worden pas na 2006 gerealiseerd.

Projecten	Netwerk	Doorlooptijd	Start uitvoering
Stuwen Lek	HWS	2004–2010	2006
Haringvliet	HWS	2004–2009	2005

Om (verkeers)overlast zo veel als 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.

11.03 Aanleg

11.03.01 Realisatie Waterkeren

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

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

In artikel 16 van deze begroting (megaprojecten niet verkeer en vervoer) wordt ingegaan op de grote projecten Ruimte voor de Rivier (16.2) en Maaswerken (16.3).

Ad 1. Rivierverruiming

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden projecten uitgevoerd met als doel rivierverruiming om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen. Andere projecten die in het kader van de rivierverruiming worden uitgevoerd betreffen de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. Over deze laatste projecten is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Doel van deze overeenkomst is het realiseren van 7 000 ha (nieuwe) natuurontwikkeling door aankoop en inrichting. De realisatie van de natuurontwikkeling moet uiterlijk 2015 afgerond zijn. Voorbeelden van projecten die worden uitgevoerd om deze doelstelling te realiseren zijn de projecten Hemelrijkse Waard, Batenburg en het Lexkesveer. In totaal is € 119 mln beschikbaar gesteld. Naast deze projecten wordt een grootschalige rivierverruiming voorbereid in het project Ruimte voor de Rivier en voor de Maas zijn de meeste rivierverruimende maatregelen ondergebracht in het project Maaswerken (zie artikel 16 IF).

Ad 2. Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

De verbetering van de dijken van de Noord-Oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer wordt in 2005 afgerond. De verbetering bestaat uit verhoging en/of versterking van de waterkering of uit vervanging van de bestaande steenbekleding. Ook het programma herstel en onderzoek steenbekleding Westerschelde en Oosterschelde valt onder dit onderdeel.

Ad 3. Overige onderzoeken en kleine projecten

De volgende onderzoeken zijn voor 2006 gepland:

- veiligheid Nederland in kaart (VNK) met dit project worden de kansen op en de gevolgen van overstromingen van de dijkringen in Nederland in kaart gebracht volgens een nieuwe methode. De sterkte van kunstwerken, inzicht in zwakke plekken in de dijkkring en het omgaan met onzekerheden in kennis vormen belangrijke onderdelen van het project;
- sterkte en belasting waterkeringen, waarbij onder andere het inzicht in de golfvoortplanting verbeterd wordt;
- hydraulische randvoorwaarden 2006 de wet op de waterkering stelt (o.a.) dat Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor het uitbrengen van hydraulische randvoorwaarden en andere instrumenten die door waterkeringbeheerders worden gebruikt bij de vijfjaarlijkse toetsing van de veiligheid van de primaire waterkeringen en die worden gebruikt bij het ontwerp van die waterkeringen.

Ad 4. Resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren

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

Ad 5. Zwakke Schakels Kust

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

Ad 6. Hoogwaterbeschermingsprogramma

Er worden een aantal subsidies verstrekt en bijdragen verleend in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Onder dit programma vallen onder andere de werkzaamheden die voortkomen uit toetsingen als ook de verbeteringen van de steenbekledingen. Voor meer detailinformatie over projecten wordt verwezen naar het MIT/SNIP-projectenboek dat als bijstuk bij de begroting wordt ingediend.

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

1. projecten Herstel en Inrichting watersystemen. Per 2006 is hier het gehele herstel en inrichting-programma opgenomen;
2. saneren van waterbodems incl SUBBIED (Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied), GVB (landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie) en SVB (stimulering verwerking baggerspecie);
3. gemalen IJmuiden en Gouda.

Daarnaast wordt binnen dit programma het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) verantwoord.

Ad 1. projecten Herstel en Inrichting watersystemen

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

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

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

Ad 2. Saneren van waterbodems

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

De landelijke proef grootschalige «verwerking baggerspecie» (GVB) is in 2004 gestart. Het saneren van vervuilde waterbodems wordt uitgevoerd onder de noemer saneringsprogramma rijkswateren. Het programma geeft een overzicht van het waterbodemonderzoek en de waterbodemsaneringen die zijn geprogrammeerd in de wateren waarvoor de Minister van Verkeer en Waterstaat waterkwaliteitsbeheerder is op grond van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren.

Ad 3. Gemalen IJmuiden en Gouda

In het kader van bestrijding van wateroverlast wordt gewerkt aan de realisatie van twee gemalen te Gouda en IJmuiden. De verwachting is dat deze nog in 2005 worden afgerond.

● 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. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en daarna op orde te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Om deze problemen te bestrijden zijn maatregelen nodig met als uitgangspunt het eerst vasthouden, dan bergen en vervolgens afvoeren van water. Het kabinet heeft een eenmalige impuls van € 100 miljoen beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen.

De «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» die hiertoe met de NBW-partijen is opgesteld is met ingang van 1 april 2004 opengesteld. Op 1 juli 2004 is het volledige budget vastgelegd in beschikkingen aan 67 gemeenten en waterschappen. In de gehonoreerde aanvragen zijn 302 projecten opgenomen. De 302 projecten zullen allemaal uiterlijk in 2007 gestart zijn en naar verwachting in 2010 zijn gerealiseerd. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water. De gemeente Almelo heeft als eerste subsidiënt haar uitvoeringsplan uitgevoerd. De definitieve vaststelling van subsidies is daarmee gestart.

11.05 Verkenningen en planstudies

11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

De volgende verkenningen vinden plaats binnen het artikel hoofdwatersystemen:

- Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas:

In het watersysteem Bovenmaas, dat gezamenlijk met België (Wallonië) wordt beheerd, spelen problemen met betrekking tot inrichting, welke betrekking hebben op waterbeheersing en ecologie. In de verkenning zal een aantal oplossingsrichtingen worden gezien.

- Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust:

Uitwerking van de motie Geluk (29 200 XII nr. 53) naar de mogelijkheden voor een kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen. In samenwerking met de provincie Zuid-Holland richt de verkenning zich op het benoemen van voorwaarden waaraan voldaan moet worden om kustuitbreiding haalbaar te maken en nadrukkelijk niet op de realisatie van een eventuele kustuitbreiding.

De eerste fase van de verkenning is in januari 2005 aan de Tweede Kamer gerapporteerd (TK 29 800 XII, nr. 55). Hierbij is aangegeven onder welke financiële randvoorwaarden kustuitbreiding met PPS mogelijk is. De tweede fase van de verkenning zal zich in een parallel proces richten op nut en noodzaak en het verkrijgen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. De verwachting is dat de Tweede Kamer medio 2006 over het eindresultaat van de verkenning kan worden geïnformeerd.

- Integrale verkenning Maas (IVM)

In de 2e helft van de 21e eeuw worden als gevolg van de klimaatverandering hogere afvoeren van de Maas verwacht. De Integrale Verkenning Maas (IVM) is eind 2000 gestart met als doel voorbereid te zijn op deze hogere afvoeren. Uitgangspunt is het handhaven van het huidige wettelijke beschermingsniveau met een overstromingskans van 1:1250 per jaar in het bedijkte deel van de Maas en 1:250 per jaar in het onbedijkte deel. De bedoeling is dit in de periode na de voltooiing van de Maaswerken te realiseren door het geleidelijk scheppen van extra ruimte voor de rivier. Dit zal zoveel mogelijk worden gekoppeld aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In de tweede fase zal in overleg met de regio door nadere selectie een concrete lijst van verruimingsprojecten voor de Maas worden opgesteld. Met de Vlaamse rivierbeheerder worden mogelijke maatregelen op de Vlaamse oever verkend. De tweede fase zal worden afgerond met een advies van de regionale stuurgroep aan de Staatssecretaris van VenW in het najaar van 2005.

- Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas (Noodoverloopgebieden)

Het systeem van de Nederlandse grote rivieren is in 2015 uitgelegd op het veilig kunnen afvoeren van een afvoer die één maal per 1250 jaar voorkomt. Echter de kans dat er rivierafvoeren zullen optreden die groter zijn, is niet uitgesloten. De overstromingen die dan kunnen optreden, hebben grote gevolgen. Derhalve heeft de Regering in haar standpunt van december 2003 besloten om naast de optie noodoverloopgebieden ook nog 4 andere opties te onderzoeken: internationale afstemming, structurele normverhoging, organisatorische maatregelen en compartimentering. In haar Tussenbesluit van mei 2005 heeft het Kabinet besloten af te zien van 2 van de 3 noodoverloopgebieden en de verkenning naar het noodoverloopgebied Beerse Overlaat en de andere 4 opties, door te zetten. De verwachting is dat de Tweede Kamer in het voorjaar 2006 over het eindresultaat van de verkenning kan worden geïnformeerd.

- 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.

11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren

De volgende planstudies vinden plaats binnen het programma waterkeren.

- Zwakke Schakels Kust

De bescherming tegen overstromingen vanuit de zee is geregeld in de Wet op de Waterkering, waarin normen zijn opgenomen waaraan de zeeweringen moeten voldoen. Echter, naar aanleiding van signalen over een sterkere golfbelasting op de kust, is in 2003 door de waterschappen nogmaals gekeken naar de sterkte van de zeeweringen. De inzichten hebben geleid tot tijdelijke maatregelen zoals diverse zandsuppleties. Daarnaast is er gesignaleerd dat er op 10 locaties langs de kust zogenoemde zwakke schakels zijn, waarvoor binnen een periode van 20 jaar dijkversterking nodig is. Op 8 van deze 10 locaties ligt tevens een opgave tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, de zogenaamde prioritaire zwakke schakels: kop van Noord-Holland (Den Helder–Callantsoog), Hondsbossche en Pettemer Zeewering, Noordwijk, Scheveningen, Kijkduin–Hoek van Holland, Flauwe Werk, Zuidwestkust Walcheren en West Zeeuws Vlaanderen. Voorne en de Helderse zeewering in Den Helder zijn de twee zwakke schakels waar alleen een dijkversterking nodig is. Voor de prioritaire zwakke schakels heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een beschikking aan de betreffende kustprovincies van in totaal € 9,67 mln. gegeven voor het maken van integrale planstudies. Vanaf 2004 zijn de provincies gestart met de planstudies, waarbij Rijkswaterstaat een bijdrage levert aan de totstandkoming van de integrale planstudie. Daarnaast is voor technische ondersteuning een kenniscoördinatiepunt ingesteld.

De planstudies worden medio 2007 afgerond. De besluitvorming over de financiering van de versterkingsplannen is vervroegd. In het voorjaar van 2006 zullen de drie kustprovincies op basis van de op te stellen voorkeursalternatieven gezamenlijk een voorstel voor prioritering aanleveren.

Uitvoering zal plaatsvinden van 2007 t/m 2020. Om in 2007 voortvarend met de uitvoering een start te kunnen maken is in deze begroting voor de periode 2007–2010 een bedrag van € 96 mln. versneld beschikbaar gesteld; totaal blijft tot en met 2020 voor het programma Zwakke Schakels kust een bedrag van € 743 mln. gereserveerd. Deze middelen worden geprogrammeerd binnen het jaarlijks vast te stellen Hoogwaterbeschermingsprogramma.

- Extra spuicapaciteit Afsluitdijk

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

11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheren

De volgende planstudies vinden plaats binnen het programma waterbeheren.

- Natuurlijk Peilbeheer Veerse Meer

Het huidige tegennatuurlijke peilbeheer in het Veerse Meer brengt delen van het watersysteem uit evenwicht. Het peilbeheer is vrijwel volledig afgestemd op de afwateringsfunctie voor de landbouw in de winter en de recreatieve functie in het voorjaar en de zomer. Hierdoor komt de ecologische kwaliteit nauwelijks tot ontwikkeling en worden ook de recreatieve potenties nauwelijks benut. Een natuurlijker peilbeheer geeft de natuur de kans om een situatie te ontwikkelen die meer past bij een watersysteem met (beperkt) getij. Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland voeren een planstudie/MER uit naar een meer natuurlijk peilbeheer. De planstudie is in 2007 gereed.

- Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes)

Op 11 maart 2005 ondertekenden de bewindslieden Minister K. Peeters (Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Vlaanderen), Minister K. Peijs (Verkeer en Waterstaat Nederland), Minister C. P. Veerman (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Nederland) en Staatssecretaris M. H. Schultz van Haegen (Verkeer en Waterstaat, Nederland) het derde Memorandum van Overeenstemming, waarbij namens beide regeringen de besluiten van de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium zijn vastgesteld. Met de uitkomsten van deze Nederlands-Vlaamse verkennende studie is een start gemaakt met de planstudiefase naar een samenstel van maatregelen om de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het estuarium te verbeteren. In het Memorandum is afgesproken dat wij ons krachtig zullen inspannen om de noodzakelijke wettelijke procedures voor de verdieping in 2007 af te ronden, zodat de gewenste vaardiepte in 2009 kan worden verwezenlijkt.

Intussen wordt gewerkt aan de totstandkoming van verdragen om de uitvoering van deze projecten veilig te stellen, en om de hechte samenwerking van de laatste jaren met het Vlaamse Gewest rond beleid en beheer ten aanzien van het estuarium te bestendigen. Het is de bedoeling deze verdragen in 2006 ter ratificatie aan de Staten-Generaal aan te bieden.

- Volkerak-Zoommeer

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

11.09 Ontvangsten

Op het ontvangstartikel wordt het volgende verantwoord:

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inrichting Veluwe randmeer	989	1 419	1 193	866		
Projectbureau Deltanatuur	100	100	100	100	66	66
Vergroten spuicapaciteit	275					
Overige aanleg ontvangsten, incl. EU-bijdragen mbt IRMA	11 253	4 637				
Totaal Ontvangsten Aanleg	12 617	6 156	1 293	966	66	66

d. projectoverzichten

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
(Deltaplan grote rivieren)	648	641	606	33	9						2006	2006
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming												
Projecten (inter)nationaal												
NURG	118	119	36	14	7	7	7	7	7	33	2015	2015
Participatie	17	17	2	1	2	2	2	2	2	4		
Projecten landsdeel Oost												
Doorlatend maken spoorbrug Oosterbeek	51	51	47	4								
Projecten landsdeel Zuid												
Keent	17	14		2	1	7	5	2			2010	2008
Dijkversterking												
Projecten landsdeel West												
Flevoland en Noordoostpolder	93	93	75	18							2005	2005
Herstel steenbekleding												
Projecten (inter)nationaal												
Onderzoek Hydraulische randvoorwaarden (HR 2006)	8	7	4	3	1						2006	2006
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)	12	12	10	2							2005	2004
Projecten landsdeel West												
Noordoostpolder en Flevoland	59	59	30	17	11						2006	2006
Projecten landsdeel Zuid												
Oosterschelde*	479				9	11	24	30	65	340	2015	
Westerschelde	433	437	218	20	23	25	26	30	28	64	2015	2015
Hoogwaterbescherming												
Projecten (inter)nationaal												
Hoogwaterbeschermingsprogramma 1e en 2e toetsing*	394		1	12	18	26	25	20	25	267	2020	
Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten*	134			2	7	10	15	15	8	77	2020	
Zwakke Schakels Nederlandse Kust												
Zeekering Den Helder*	1		0	1							2005	
Overig												
Kleine projecten	21	21	13	4	4							
Totaal categorie 0	2 484		1 042	134	91	88	103	105	134	785		
Begroting (IF 11.03.01)¹				134	91	90	113	160	187			

* Nieuw in realisatie

¹ Dit is inclusief de planstudie Extra spuicapaciteit Afsluitdijk.

Waterbeheeren (Hoofdwatersystemen)												
Realisatie IF 11.03.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	23	2	4	4	5	7				2008	2008
Sanering waterbodems	401	408	53	29	27	19	25	20	26	202	divers	divers
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	11	31	2	1	1	1	1	1	4		2009	
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	123	103	5	25	27	22	25	19			2010	2009
Projecten landsdeel Oost												
Inrichting IJsselmonding	13	11	8	4	1						2006	2005
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	39	38	4	6	2	5	5	5	5	7	2011	2011
Projecten landsdeel West												
Natte natuurprojecten IJsselmeer-gebied	30	25	16	5	6	3					2007	2004
Depot Hollandsch Diep	78	82	13	6	12	25	18	4			2008	2007
Haringvliet De Kier	35	35	4	10	6	10	4	1			2006	2006
Klein Profijt	2	2		2							2005	2004
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	49	49	44	5							2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	22	32	16	4	2						2007	2007
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	20	19	1							2004	2004
Vispassages Grave en Borgharen	7	7	1	4	2						2006	2005
Overig												
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, excl. B&O-deel)	403	225	3	13	6	17	15	26	28	295	n.v.t.	
Nationaal Bestuursakkoord Water	100		1	11	14	10	30	23	11			
Totaal categorie 0 (IF 11.03.02)	1 355		191	130	110	117	130	99	74	504		
Begroting (IF 11.03.02)				130	110	117	130	99	74			

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

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.02											
Bedragen in mln	Raming kosten		Budget								Uitvoering
	min.	max.		Taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
CATEGORIE 1											
Projecten (inter)nationaal											
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk		250	pb				uo				2008–2013
Overige steenzetting		377									2009–2015
Zwakke Schakels Nederlandse Kust		742				uo					2007–2020
Totaal categorie 1		1 369									

Legenda

pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen)
Planstudie IF 11.05.03

Bedragen in mln	Raming		Budget							Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	Periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Volkerak Zoommeer	40	59			pb						2007–2010	
Projecten landsdeel Zuid												
«Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (ProSes); Nederlands aandeel *)»			30		pb	uo					2007–2012	
Peilbesluit Veerse Meer			pm		pb						2007–2010	
Speciedepot Maasdal 1)			35						pb		na 2010	
Totaal categorie 1			65									

* Nieuw in planstudie.

¹ Exclusief 5 miljoen kosten grondverwerking, die in 2004 zijn betaald.

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

12. Hoofdwegenet

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 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.

In het MIT-projectenboek 2006 is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het MIT-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslistmomenten van de projecten vastgelegd.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
12. Hoofdwegenet	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	3 478 578	2 379 467	2 125 087	2 387 305	2 934 954	2 592 898	2 797 942
Uitgaven	1 588 635	2 030 225	2 542 951	2 784 881	2 918 362	2 686 220	2 797 975
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>45 140</i>	<i>62 441</i>	<i>54 292</i>	<i>49 664</i>	<i>50 129</i>	<i>51 394</i>	<i>51 936</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	45 140	62 441	54 292	49 664	50 129	51 394	51 936
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>610 828</i>	<i>721 590</i>	<i>836 106</i>	<i>818 545</i>	<i>789 396</i>	<i>763 446</i>	<i>826 699</i>
12.02.01 Basispakket B&O infrastr. Hoofdwegen	540 146	641 262	677 447	608 867	703 147	688 793	751 050
12.02.02 Service pakket B&O infrastr. Hoofdwegen	70 682	80 328	158 659	209 678	86 249	74 653	75 649
<i>12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracebesluit</i>	<i>866 204</i>	<i>919 653</i>	<i>1 172 628</i>	<i>1 353 268</i>	<i>1 189 341</i>	<i>850 963</i>	<i>806 894</i>
12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegen	647 811	617 653	724 703	859 537	719 740	485 461	439 444
12.03.02 Planstudieprogramma na tracebesluit	218 393	302 000	447 925	493 731	469 601	365 502	367 450
<i>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>37 968</i>	<i>111 921</i>	<i>117 978</i>	<i>126 991</i>	<i>139 961</i>	<i>133 959</i>	<i>113 958</i>
12.04.01 Geïntegreerde contractvormen/PPS	37 968	111 921	117 978	126 991	139 961	133 959	113 958
<i>12.05 Verkenning en planstudies voor tracebesluit</i>	<i>28 495</i>	<i>214 620</i>	<i>361 947</i>	<i>436 413</i>	<i>749 535</i>	<i>886 458</i>	<i>998 488</i>
12.05.01 Verkenningen		700	700				
12.05.02 Planstudieprogramma vóór tracebesluit	28 495	213 920	361 247	436 413	749 535	886 458	998 488
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage baten-lastendienst		1 063 645	1 189 339	1 170 903	1 121 113	1 055 910	1 111 936
– Restant		966 580	1 353 612	1 613 978	1 797 249	1 630 310	1 686 039
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	39%	14%	13%	8%	5%
12.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	152 215	5 300	32 764	26 403	94 527	22 001	7 665

12.01 Verkeersmanagement

12.01.01 Basispakket verkeersmanagement

De reikwijdte van verkeersmanagement

Verkeersmanagement streeft naar goed gebruik van de beschikbare infrastructuur en draagt bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Hieraan wordt invulling gegeven door in intensieve samenwerking met de regionale partners (publiek en privaat) activiteiten te verrichten op het gebied van:

- voorlichting over Rijkswegen;
- reistijd- en route-informatie;
- gedisciplineerd en sociaal weggedrag;
- hulpverlening bij pech en ongevallen (incidentmanagement);
- verkeersgeleiding bij grote drukte.

Bij het verder vormgeven van verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt tussen twee toepassingsgebieden te weten:

- het onder «normale» omstandigheden zorgen dat de wegen in een gebied zo goed mogelijk worden gebruikt. De reguliere ochtend- en avondspits zijn daarbij de meest aansprekende tijdsperiodes;
- het onder «niet normale» omstandigheden zorgen dat de afwijkingen zo goed mogelijk worden gereguleerd. Hierbij valt te denken aan evenementen, wegwerkzaamheden en incidenten.

Vanuit de vijf regionale verkeerscentrales en de landelijke verkeerscentrale (VCNL) wordt voor beide toepassingsgebieden een pro-actieve sturing voorgestaan. Het benodigd instrumentarium voor deze sturing van het verkeer is in ontwikkeling. Hierbij wordt, in lijn met de bevindingen van de Commissie Luteijn, getracht om te werken binnen bestuurlijk afgedekte samenwerkingsgebieden. Het streven is om het Rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te besturen.

Na de succesvolle implementatie van incident management in de afgelopen jaren worden in 2006 verdergaande maatregelen op dit gebied onderzocht. Vooral de zwaardere ongevallen (met vrachtauto's of meerdere personenauto's) krijgen daarbij prioriteit. Dit type ongevallen veroorzaakt immers vaak langdurige overlast voor de weggebruikers. De verdergaande maatregelen kunnen onder andere bestaan uit het versnellen van het politieonderzoek en het versneld vrijmaken van de weg.

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

De investeringen in de het hoofdwegennet nemen de komende jaren flink toe als gevolg van een impuls aan het beheer en onderhoud, het programma Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) en een intensivering van de droge aanlegprojecten. Het is belangrijk dat de plannings van al deze werkzaamheden goed op elkaar worden afgestemd.

Voor de jaren 2006 tot en met 2008 zijn alle werkzaamheden met capaciteitsbeperking tot gevolg in kaart gebracht. De hinder voor de

weggebruiker zal toenemen, met name in 2007. Er wordt naar gestreefd de projecten met minimale verkeershinder uit te voeren, uitgaande van de huidige werkplanning, conform afgesproken beleidsdoelstellingen en binnen de beschikbare budgetten. Als blijkt dat er onacceptabele verkeershinder dreigt te ontstaan, wordt overwogen om de planning aan te passen.

Specificatie bedieningsareaal

	Eenheid	t/m 2004	t/m 2005	t/m 2006
Verkeerssignalering	Km	997,3	999,3	1 047,6
Verkeerscentrales	stuks	7	6	6
Spits- en plusstroken	stuks	19	27*	47*
Doelgroepstroken, incl. busvoorzieningen	stuks	36	38	38

* Een en ander afhankelijk van de voortgang van de planning i.v.m. de luchtproblematiek (zie ook bij art 12.03.01)

NB Door herdefiniëring wijken de kengetallen licht af van de getallen in de vorige ontwerp-begroting.

12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement

In deze begrotingsperiode is er geen servicepakket verkeersmanagement afgesproken.

12.02 Beheer en onderhoud

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

De areaalgegevens voor rijkswegen zijn opgenomen in de volgende tabel.

Specificatie areaal rijkswegen		2004	2005	2006
Soort beheer en onderhoud				
rijbaanlengte (in km)	hoofdrijbanen	5 789	5 820	5 820
rijbaanlengte (in km)	verbindingswegen en op- en afritten	1 747	1 750	1 750
zwart onderhoud (in km ²)	hoofdrijbanen	70	71	71
zwart onderhoud (in km ²)	verbindingswegen en op- en afritten	15	15	15
– groen onderhoud (in km ²)		186	188	188

12.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het wegennet is betrouwbaarheid van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales, verkeersvoorzieningen, het landschap en het milieu rond de Rijkswegen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur *preventief* beheerd en

onderhouden wordt. Dit in tegenstelling tot *correctief* onderhoud, waarbij de beheerder geconfronteerd wordt met functieverlies en de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen wordt geplaatst.

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud worden op dit artikel ook de voorbereidingskosten ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen verantwoord. Dit behelst onder andere het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits. Door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat wordt regelmatig onderzocht hoe het beheer en onderhoud nog doelmatiger, efficiënter, veiliger of met minder hinder voor het verkeer uitgevoerd kan worden.

Het beheer en onderhoud van het hoofdwegenet wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het hoofdwegenet beheerd en onderhouden zal worden.

Voor het jaar 2006 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2006
Voorzieningenniveau Infrastructuur	Voldoen van wegen aan de afgesproken normen	% areaal	85%
Waarborg voor verkeersveiligheid, doorstroming en publiekvriendelijk werken	Bij het (tijdelijk) niet voldoen aan de normen van de wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels worden binnen maximaal 24 uur na constatering maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen	aantal malen niet voldaan binnen afgesproken tijd	1

Na afloop van het uitvoeringsjaar zal RWS in de verantwoording aangeven of deze prestaties ook inderdaad zijn gerealiseerd. Om de met de uitvoeringsflexibiliteit beoogde efficiency te bereiken zal gebruik gemaakt worden van een palet aan prestatiebestekken en andere geïntegreerde contractvormen. Daarbij zullen verschillende soorten werkzaamheden worden gecombineerd in één integraal contract met één prijs.

De bekostiging van de prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per eenheid areaal.

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaalbudget 2006 in € 1 000
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	86	7 878	677 477

Een nadere toelichting op het totstandkomen van het tarief, de prestatieindicator en een nadere toelichting op de verschillende componenten van het basispakket beheer en onderhoud is terug te vinden in het MIT-projectenboek 2006.

12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

- Impuls 2003

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de areaaluitbreidingen, het toegenomen gebruik van elektronica, de aangescherpte eisen en de extra slijtage die het gevolg is van het intensiever gebruik. Dit leidt tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot een impuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Met de impuls beheer en onderhoud worden de meest urgente onderhouds-achterstanden aangepakt. Het in 2006 vanuit de impuls beschikbare budget zal grotendeels ingezet worden voor het vervangen van verhardingen.

Jaar	Gerealiseerd (km's)	Planning (km's)	Vermindering achterstand (%)
2004	139 + 41*		4,8% + 1,4%
2005		139	4,8%
2006		420	14,5%
2007		561	19,4%
Totaal	180	1 120	45,0%

* Versnelde aanpak glad wegdek

Om verkeersoverlast zo veel als mogelijk tot een minimum te beperken, zullen deze werkzaamheden goed afgestemd worden, zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanleg- en Fileplan ZSM-programma alsmede de werkzaamheden van andere wegbeheerders (zie ook de toelichting onder 12.01.01 Basispakket verkeersmanagement).

- *Servicepakket meer vlot*

Het servicepakket meer vlot beoogt een aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer te realiseren. Daarbij moet gedacht worden aan zaken als uitbreiding parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en aanpassing verkeerslichten ten behoeve van doorstroming vrachtverkeer.

- *Servicepakket meer veilig*

Onder dit pakket worden enkele kleine verbeteringen uitgevoerd, zoals het iets verder doortrekken van strepen. Dergelijke zaken kunnen «meeliften» met reguliere onderhoud.

- *Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving*

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjaren-programma ontsnippering. De ontsnipperingswerken worden uitgevoerd in samenspraak met alle betrokkenen. Hiermee ontstaat een realistisch, uitvoerbaar ontsnipperingsprogramma dat aansluit op en afgestemd is met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel.

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

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

- de uitvoering van nieuwbouwprojecten. Deze projecten zijn vooral gericht op structurele capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en dragen bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid;
- de voorbereiding van de uitvoering van deze projecten.

De aan deze indeling gekoppelde verzameling projecten wordt aangeduid als het uitvoeringsprogramma, respectievelijk het voorbereidingsprogramma. De fase van *voorbereiding van de uitvoering* begint na vaststelling van een tracébesluit en wordt ook aangeduid als «planstudie na tracébesluit». Indien daadwerkelijk tot realisatie van het project wordt overgegaan, zal deze doorschuiven naar de realisatiefase.

Binnen dit artikelonderdeel gaat het concreet om uitgaven als:

- de budgetten benodigd voor de daadwerkelijke realisatie (voorheen de ProductUitgaven);
- de personele, materiële, automatiserings- en uitbestedingsuitgaven ten behoeve van voorbereiding, administratie en toezicht (voorheen de Directe UitvoeringsUitgaven en een gedeelte van de voormalige apparaatsuitgaven van de Algemene Uitvoeringsuitgaven (art 22.02 Hoofdstuk XII);
- gereserveerde rijksbijdragen aan projecten.

In het MIT wordt per (nieuwbouw)project het integraal taakstellende budget voor de uitgaven gepresenteerd, dus inclusief de bijdrage aan de baten-lastendienst.

12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegennet

Nieuwbouwprogramma

In de tabel hieronder is de output van het nieuwbouwprogramma in 2005 en 2006 opgenomen. Een nadere inhoudelijke toelichting per project is te vinden in het MIT/SNIP-projectenboek.

RW	Wegvak	Openstelling in Jaar	In Maand	Aantal km	Totaal aantal rijstroken	Totaal aantal rijbanen
2	Oudenrijn–Everdingen	2005	Jan	2	6	2
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2005	Juli	nvt	nvt	nvt
15	Europaweg	2005	Dec	nvt	nvt	nvt
50	Eindhoven-Oss, gedeelte Uden-Oss	2005	Dec	8,5	4	2
33	Spijk–Eemshaven	2005	Aug	6	2	1
15	Reconstructie aansluitingen Hardinxveld–Giessendam en Sliedrecht	2006	Dec	nvt	nvt	nvt

Van één project, Rijksweg 2 Tangenten Eindhoven, dat op dit moment in de fase van «voorbereiding van de uitvoering» verkeert, start naar verwachting in 2006 de uitvoering. Dit project is dus niet meer opgenomen in de planstudietabel, maar staat in het realisatieprogramma.

Hieronder volgt een korte toelichting op een aantal bovenstaande projecten. In het MIT staan de integrale budgetten genoemd (inclusief de bijdrage aan de baten-lastendienst):

- Rw15 Aansluiting Vondelingenplaat: Het taakstellende budget is verhoogd (met € 16 mln.) als gevolg van hogere uitvoeringskosten. Compensatie heeft volledig plaatsgevonden uit het budget van RW15 Europaweg.
- Rw15 Europaweg: Het taakstellende budget is verlaagd en deze verlaging is overgeheveld naar RW15 Aansluiting Vondelingenplaat (zie hierboven).

Amendementen

In het aanlegprogramma zijn drie amendementen in deze begroting verwerkt ten behoeve van vergroting van de capaciteit en veiligheid van het hoofdwegennet. Dit betreft

- het amendement nr. 8 IF van Van Hijum (gedeeltelijk, ad € 110 mln);
- het amendement nr. 19 IF van Hofstra (ad € 60 mln);
- en amendement nr. 38 IF van Hermans (ad € 60 mln).

De amendementen Van Hijum en Hermans zijn deels toegevoegd aan het ZSM II programma (ten behoeve van RW 12 Maarsbergen–Veenendaal) en voorshands is amendement Hofstra expliciet in het programma benoemd als project.

Versnelling programma

Uit de in de begroting verwerkte verwachte aanbestedingsmeevallers is een versnelling van het aanlegprogramma gefinancierd in de periode 2007 tot en met 2010. De hierdoor ontstane vrijval in het aanlegprogramma Hoofdwegennet wordt na 2010 aangewend ten behoeve van de financiering van de spoortunnel Delft (motie Mastwijk c.s. 29 800 XII, nr. 88). Deze versnelling is bedoeld voor de volgende wegen:

- A4 Burgerveen–Leiden (€ 137 mln);
- A2 Tangenten Eindhoven (€ 89 mln);
- A2 Amsterdam–Utrecht (€ 44 mln).

Fileplan ZSM

Het programma fileplan ZSM omvat een aantal maatregelen die de doorstroming verbeteren. ZSM staat voor zichtbaar, slim en meetbaar ofwel een pakket infrastructuurmaatregelen op de grootste knelpunten op het hoofdwegennet hoofdzakelijk in de Randstad en overige belangrijke knelpunten waarmee op de korte termijn een oplossing geboden kan worden.

«Fileplan ZSM» omvat alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de voorbereiding en uitvoering van het programma Fileplan ZSM. De middelen worden ingezet om de capaciteit gedurende de spits te vergroten en de doorstroming te bevorderen.

Het programma ZSM bevat projecten van structurele aard, semi-permanente aard en tijdelijke aard. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

De maatregelen zijn te onderscheiden in:

- maatregelen ter beperking van structurele files, zoals plus-, spits- en bufferstroken, aanpassingen in knooppunten, reguliere wegwitbreidingen en toeritdoseerinstallaties;
- maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie panelen), verbetering van netwerkmanagement.

- *ZSM Fase I*

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

De spoedwet wegverbreding gaat uit van een netwerk waarin de elementaire schakels voor zover mogelijk zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten in het wegennet. Filevorming op deze knooppunten leidt direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Wordt het verkeer op deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

Files op de ringen rondom stedelijke agglomeraties ontstaan mede doordat verkeer dat de ringen af wil, vastloopt in knelpunten op uitgaande wegen. Het oplossen van deze terugslaande files levert een aanzienlijke bijdrage aan de effectiviteit van het gehele wegennetwerk. Spitsstroken worden daarom in de uitgaande richtingen ingezet voor het «leegtrekken» van de ringen rondom stedelijke agglomeraties en knooppunten. Door op deze gerichte wijze de files aan te pakken verdwijnen uiteraard niet alle files, maar wordt de doorstroming op het wegennet wel sterk verbeterd.

- *ZSM Fase II*

Met het ZSM Fase II-pakket is een vervolg op ZSM Fase I-pakket gekomen. De spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk om op korte termijn een aantal belangrijke knelpunten aan te pakken om vervolgens met de projecten van het programma ZSM fase II die de (langere besluitvormingsweg van de) tracéwet volgen een samenhangend pakket van maatregelen te realiseren. Bij de keuze van de projecten is de filetop 50 uitgangspunt geweest. Hiermee worden die wegen als eerste aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Deze beleidsintensivering uit het Hoofdlijnenakkoord van dit kabinet voor de aanpak van de files maakt het mogelijk om een aantal van de ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen en een aantal knooppunten aan te pakken. Voor de tweede fase van het programma ZSM (tracéwetprocedure) zullen de volgende projecten uitgevoerd worden:

Rijksweg	Traject
1/35	Azelo–Buren
1/28	Knooppunt Hoevelaken
1	1 Eemnes–Eembrugge
2	Leenderheide–Budel
6	Knooppunten Almere (2x), Lelystad en Emmeloord
12/18	Knooppunt Ouddijk
12	Maarsbergen–Veenendaal
12	Gouda–Woerden
12	Woerden–Oudenrijn
12/20	Knooppunt Gouwe
12	Waterberg–Velperbroek
12	Waterberg–Velperbroek
15	Papendrecht–Sliedrecht Oost/Hardinxveld–Giessendam
27/28	Knooppunten Lunetten–Rijnsweerd
28	Knooppunt Lankhorst
28	Zwolle–Meppel
50	Valburg–Grijsoord
50	Waalbrug
50/73	Knooppunt Ewijk
58	Eindhoven–Oirschot

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

- **Luchtproblematiek**

Na recente uitspraken van de Raad van State over speedwetprojecten (A1 Hoevelaken–Barneveld, A2 Den Bosch–Eindhoven en de A27 Utrecht Noord–Eemnes) en diverse streek- en bestemmingsplannen, is duidelijk geworden dat op basis van het huidige Besluit luchtkwaliteit geen instemmende besluiten over wegenprojecten kunnen worden genomen in situaties waar de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. Besluiten over weginfrastructuurprojecten, inclusief de projecten van het programma Fileplan ZSM, kunnen pas genomen worden, nadat de regelgeving is aangepast. Het Kabinet heeft via een AMVB luchtkwaliteit de regelgeving aangepast en zal begin 2006 met een wettelijke regeling komen. Op basis van deze AMVB zullen naar verwachting weer rechtsgeldige besluiten genomen kunnen worden. Het wachten op deze aangepaste regelgeving voor de luchtkwaliteit heeft tot vertraging geleid in de besluitvorming van alle weginfrastructuurprojecten, waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden. Vertraging in de besluitvorming hoeft niet per definitie te leiden tot vertraging in de uitvoering. Mogelijkheden om de uitvoering te versnellen worden optimaal benut. Naast deze regelgeving zal Verkeer en Waterstaat inzetten op het versterken van het EU-bronbeleid en op het uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit. Hier wordt in artikel 36 van Hoofdstuk XII meer specifiek op ingegaan.

12.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit

Projecten in deze fase zijn:

- Rijksweg 7: Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1;
- Rijksweg 35: Zwolle–Almelo, inclusief omlegging Ommen (Rijksweg 34), exclusief gedeelte Wierden–Almelo;
- Rijksweg 4: Burgerveen–Leiden;
- Rijksweg 57: Veerse dam–Middelburg;

- De projecten Spoodwet wegverbreding/fileplan ZSM Fase II;
- Innovatieprogramma geluid en lucht, inclusief maatregelen geluid.

12.04 Geïntegreerde contractvormen

In dit artikelonderdeel zijn opgenomen:

- exploitatiebudget Westerscheldetunnel. Na de opening van de tunnel in maart 2003 is de bijdrage van de veren op de Westerschelde omgezet naar een bijdrage ten behoeve van de exploitatie van deze tunnel.
- tunnel de Noord en de Wijkertunnel: dit betreffen aflossingsverplichtingen voor Tunnel de Noord en de Wijkertunnel;
- de A59, waarbij het bedragen betreft van een beschikbaarheidsvergoeding in het kader van het PPS project Rosmalen – Geffen;
- de N11, waarbij het betalingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van het PPS-project Alphen a/d Rijn–Bodegraven betreft.

12.05 VERKENNING EN PLANSTUDIE VOOR TRACEBSLUIT

12.05.01 Verkenningen

Hier zijn een tweetal mutaties te onderkennen.

Eenzijds betreft dit een nieuwe gebiedsgerichte verkenning te Utrecht. Deze heeft betrekking op de problematiek op de A2/A12 Zuidwest Ring Utrecht en de A27 Oost Ring Utrecht.

Daarnaast is de verkenning op de A27 Breda-Utrecht vervallen omdat deze is afgerond en wordt opgevolgd door de planstudie A27 Lunetten–Hoopolder.

12.05.02 Planstudieprogramma vóór tracébesluit

Algemeen

De Raad van State heeft recent een uitspraak gedaan met betrekking tot de luchtkwaliteitsproblematiek waardoor er vertraging in planstudies is opgetreden. De noodzakelijke luchtonderzoeken worden zo snel mogelijk uitgevoerd. Er wordt naar gestreefd de consequenties voor de opleverings-termijnen zo beperkt mogelijk te houden (zie ook 12.03.01).

In het kader van het MIT 2005 en het Verlengde MIT zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in de brief van 10 december 2004 en verwerkt in deze begroting.

Specifiek betreft het de volgende projecten In het MIT staan de integrale budgetten genoemd, inclusief de bijdrage aan de baten-lastendienst):

Rijksweg	Traject	Toelichting
1	Amsterdam-Amersfoort (Muidenberg-Hoevelaken)	In de doorkijk van het MIT 2015–2020 is de planstudie A1 Amsterdam–Amersfoort opgenomen als vervolg op de bestaande planstudie A1 Eemnes–Barneveld. De scope van die studie wordt aangepast op basis van de Nota Mobiliteit en betreft nu het traject Muidenberg–Hoevelaken.
1	Eemnes–Barneveld	De studie is vervallen onder deze naam. Eemnes–Hoevelaken is opgenomen in de planstudie A2 Amsterdam–Amersfoort. Hoevelaken–Barneveld is geen knelpunt in de Nota Mobiliteit.
2	Amsterdam–Utrecht	Dit betreft een voortzetting van de planstudie Rijksweg 2 Holendrecht–Oudenrijn met een mogelijke wijziging van de scope.
2	Tangenten–Eindhoven	Dit project is overgegaan naar de realisatie en vervalt daarmee in de planstudie-tabel.
2	Leenderheide–Budel	De spitsstrook is opgenomen in ZSM Fase II.
2	Maasbracht–Geleen	De planstudies A2 Grathem–Urmond en A2 Urmond–Kerensheide–Hoensbroek worden voortgezet onder de naam Maasbracht–Geleen waarbij de scope is aangepast.
2	Grathem–Urmond	Dit project is opgenomen in de planstudie Rw 2 Maasbracht–Geleen.
2	Urmond–Kerensheide–Hoensbroek	Dit project is deels opgenomen in de planstudie Rijksweg 2 Maasbracht–Geleen.
4	Delft–Schiedam	Als gevolg van bestuurlijk overleg is het budget voor dit project verhoogd van € 468 mln naar € 475 mln. Met toevoeging van de bijdrage aan de baten-lastendienst is het budget € 511 mln.
6	Schiphol–Amsterdam–Almere (inclusief Hollandse brug)	Dit betreft een nieuwe planstudie waarin de Rijksweg 6/9 toltunnel en de Rijksweg 9 Badhoevedorp–Holendrecht zijn opgenomen.
6	Hollandse brug	De Hollandse brug is opgenomen in de planstudie A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere.
7	Zuidelijke Ringweg Groningen	Dit betreft fase 2. De planstudie is vervangen door een gebiedsgerichte verkenning.
9	Koedijk–De Stolpen	De oplevering verschuift van 2008 naar 2009 als gevolg van tegenvallende procedures.
10	Coentunnel	Het budget is opgehoogd van € 1 113 mln. naar € 1 126 mln. uit het budget ZSM. Het Coenplein is daarmee onderdeel van het project Coentunnel. Met toevoeging van de bijdrage aan de baten-lastendienst is het budget € 1 196 mln.
12	Maarsbergen–Veenendaal	Dit project is opgenomen in ZSM Fase II. Er is € 50 mln. voor 2010 beschikbaar uit amendement Van Hijum en € 60 mln uit het amendement Hermans.
13/16	Rotterdam	Dit project is opgenomen in de doorkijk MIT 2015–2020. Mogelijkheden voor versnelling naar de periode 2011–2014 worden onderzocht.
15	Maasvlakte–Vaanplein	Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg is het project geheel opgenomen in categorie 1.
50	Ramspol–Ens	Het budget is verhoogd van € 41 mln naar € 70 mln als gevolg van scope-wijziging op basis van bestuurlijk overleg. Met toevoeging van de bijdrage aan de baten-lastendienst is het budget € 79 mln.
27	Utrecht–Breda	Dit betreft een nieuwe planstudie voor het traject Utrecht (Lunetten)–Hooipolder.
28	Hattemberbroek–Zwolle–Meppel	Dit project is opgenomen in ZSM fase II.

12.09 Ontvangsten

Op dit artikel wordt ontvangen:

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
rw 2 Holendrecht-Oudenrijn		1 594	18 814	24 127	18 901	7 665
rw 2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel		2 400				
rw 4 Burgerveen-Leiden				67 300		
rw 15 Reconstructie aansluitingen	2 200	2 900				
rw 31 Leeuwarden-Drachten	3 100	5 800				
rw 35 Zwolle-Almelo combiplan			3 400	3 100	3 100	
Diverse ontvangsten		20 070	4 189			
Totaal ontvangsten aanleg	5 300	32 764	26 403	94 527	22 001	7 665

d. projectoverzichten

Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01													
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln									Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten landsdeel Noord													
Rw31 Leeuwarden-Drachten	124	112	11	22	33	29	29					2008	2008
Rw37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens ¹	167	158	88	25	26	16	12					2007	2006
Projecten landsdeel Oost													
Rw2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	453	378	21	25	52	89	87	76	76	27		2010	2010
Rw35 Wierden-Almelo	94	82	15	21	23	17	13	5				2008	2008
Projecten landsdeel West													
Rw2 Holendrecht-Oudenrijn	1 152	992	115	54	111	176	232	197	189	78		2012	2012
Rw2 Knpt. Oudenrijn-knpt. Everdingen, incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats ¹	119	119	111	8								2005	2004
Rw14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	399	382	264	27	43	46	19					2008	2007
Rw15 Aansluiting Vondelingenplaat	104	86	89	13	2							2005	2004
Rw15 Europaweg (Dintelhavenbrug, Calandtunnel en 3 aansluitingen) ¹	591	600	513	34	28	16						2005	2005
Rw15 Reconstructie aansluitingen bij H-Giessendam en Sliedrecht ¹	184	178	136	30	13	5						2006	2006
Projecten landsdeel Zuid													
Maatregelenpakket Limburg* ²	65		4	12	12	12	18	19					
Rw2 Rondweg Den Bosch	330	294	14	28	71	75	65	51	26			2010	2010
RW 2 Tangenten Eindhoven*	650		17	17	29	75	138	124	149	101		2010	2011
Rw50 Eindhoven-Oss ¹	445	433	379	48	18							2005	2005
Rw73/74 Venlo-Maasbracht ism rw74, N68 en OTR	932	828	131	182	236	290	93					2007	2007
Overig													
Dynamisch Verkeersmanagement ¹	28	130		28								nvt	nvt
Kleine projecten/Afronding projecten	54	76		39	15							nvt	nvt
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet en project N33 Assen-Zuidbroek* ³	65		13	13	13	13	13						
Totaal categorie 0	5 956		1 904	618	725	859	719	485	440	206			
Begroting (IF 12.03.01)				618	725	859	719	485	440				

* Nieuw in realisatie.

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

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

³ Betreft invulling van het amendement Hofstra (29 800 A, nr. 19) à € 60 mln en € 5 mln BLD-bijdrage, verdeeld over «Verkeersveiligheid Infrastructuurpakket Hoofdwegennet» (€ 10 mln) en het project N33 Assen-Zuidbroek (€ 50 mln en € 5 mln BLD-bijdrage) naar aanleiding van de motie Hofstra (29 800 A, nr. 28).

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)											
Bedrag in mln	Raming kosten		Budget		Planning					Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	periode
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten (inter)nationaal											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			298								2004–2010
Spoedwet Wegverbreding / Fileplan ZSM			1 324								2004–2010
Projecten landsdeel Noord											
Rw7 Rondweg Sneek			87	pr							2009–2013
Rw7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1			127	pr							2006–2009
Projecten landsdeel Oost											
Rw35 Zwolle-Almelo in combinatie met rw34 en exclusief gedeelte rw35 Wierden-Almelo ⁹			198	pr							2007–2013
Projecten landsdeel West											
Rw4 Burgerveen-Leiden ^{7, 8}			685	tb	pr						2002–2011
Projecten landsdeel Zuid											
Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omlegging Halsteren			72	pr							2006–2007
Rw57 Veersedam-Middelburg			166	pr							2006–2010
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2006											
Projecten landsdeel Noord											
Rw31 Zurich-Harlingen			34	tb	pr						2006–2008
Projecten landsdeel Oost											
Rw28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel en kortsluiting A28/A32 ¹⁵				tn	tb	pr					2008–2009
Rw34 omleiding Ommen in combinatie met rw35 Zwolle-Almelo ⁹				tb	pr						2007–2010
Rw50 Ewijk-Valburg-Grijsoord ¹⁰			305	tn	tb	pr					2008–2011
Projecten landsdeel West											
Rw1/Rw6/Rw9, benutting ¹⁴			471		wab	pr					2007–2008
Rw2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Oudenrijn) 2x5 rijstroken			44			tb	pr				2008–2010
Rw2 Oudenrijn-Deil ^{1,3,6}			196			tb/pr					2006–2011
Rw7 Zaanstad-Purmerend, benutting ¹⁴					wab/pr						2006–2007
Rw9 Velsen-Badhoevedorp, benutting ¹⁴					wab/pr						2007
Rw9 Koedijk-De Stolpen			75			tb	pr				2007–2009
Rw10 Tweede Coentunnel/Westrandweg			1 196			tb	pr				2007–2012
Rw12 Den Haag-Gouda, benutting ^{3, 11}			115	wab	pr						2005–2009
Rw12 Maarsbergen-Veenendaal ^{15,16}						tb	pr				2008–2010
Rw12 Utrecht-Maarsbergen en Veenendaal-Ede ^{3,11}			368	wab	pr						2006–2009
Rw12 Utrecht west benutting ism Woerden-Gouda ^{3, 11}			120	wab	pr						2006–2008
Rw50 Ramspol-Ens			79			tb	pr				2007–2009
Projecten landsdeel Zuid											
Rw61 Hoek-Schoondijke			124			tb/pr					2008–2010

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)											
Bedrag in mln	Raming kosten		Budget		Planning					Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	periode
Rw74 Venlo ism rw73 zuid, N68 en Oosttangent Roermond Tracé-/projectbesluit na 2006				tb	pr						2007–2008
Projecten landsdeel Noord											
Rw31 Leeuwarden			185	tn		tb	pr				2011–2014
Projecten landsdeel Oost											
Rw18 Varsseveld-Enschede			54					tb/pr			na 2009
Projecten landsdeel West											
Rw4 De Hoek-Prins Clausplein ²	137	730				tb	pr				2011–2014
Rw4 Delft-Schiedam			511				tb	pr			2009–2013
Rw4/9 Knooppunt Badhoevedorp ³			122								2007–2008
Rw10 Zuidas (hoofdweg-gedeelte) ¹							tb/pr				2011–2014
Rw11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn						tb	pr				
Rw13/16 Rotterdam			31					tb		pr	2011–2020
Rw15 Maasvlakte – Vaanplein			1 270			tb	pr				2008–2015
Schiphol-Amsterdam-Almere (inclusief Hollandse Brug) ¹³							tb/pr				2011–2017
Projecten landsdeel Zuid											
N62* ¹⁷			80								2011–2014
Rw2 Leenderheide-Budel ¹⁵						tb	pr				na 2009
Rw2 Passage Maastricht			297				pr				2008–2013
Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren ¹⁷			100					tb		pr	na 2010
Rw27 Utrecht (Lunetten) – Hooipolder*									tb		pr 2011–2014
Rw61 Sluiskil						tb/pr					2008–2010
Totaal categorie 1			8 734								
CATEGORIE 2											
Projecten landsdeel Oost											
Rw12 Ede-Duitse grens			245					tb	pr		na 2014
Projecten landsdeel West											
Rw1 Amsterdam-Amersfoort (Muiderberg-Hoevelaken) ¹²										tb	na 2014
Projecten landsdeel Zuid											
Rw2 Maasbracht-Geleen							tb	pr			na 2014
CATEGORIE 3											
Projecten landsdeel Oost											
Rw1 Barneveld-Deventer	116	361		tn	tb		pr				na 2020
Rw1 Deventer-Hengelo	58	128		tn		tb	pr				na 2020
Projecten landsdeel Zuid											
Rw2 Den Bosch-Eindhoven	57	162						tb		pr	na 2020

* Nieuw in planstudie.

¹ Financiering uit FES-budget Noordvleugel waarover in 2006 deels wordt besloten.

² Prioriteit voor Den Haag-Leiden.

³ Project in het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

⁴ Project volgt geen Tracéwetprocedure.

⁶ Tracébesluit is gesplitst in Oudenrijn-Everdingen en Everdingen-Deil.

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

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

⁹ Gedeelte rw35 Wierden-Almelo (€ 94 mln) is overgegaan naar het realisatieprogramma.

- 10 Taakstellend budget betreft gedeelte Ewijk-Valburg. Valburg-Grijsoord is ZSM II.
 11 Spoedwet Wegverbreding.
 12 Betreft aangepaste planstudie A1 Eemnes-Barneveld.
 13 Hierin is opgenomen rw9 Badhoevedorp-Holendrecht en rw6/9 Toltunnel.
 14 Budget van € 471 mln voor onder andere benuttingsprojecten A1/A6/A9 CRAAG, A9 Velsen-Badhoevedorp en A7 Zaanstad-Purmerend.
 15 ZSM II
 16 ZSM II, uit amendement Van Hijum 8 is € 50 mln beschikbaar en uit amendement Hermans € 60 mln.
 17 Financiering via kasschuif VERA.

Legenda

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

Geïntegreerde contractvormen Hoofdwegen IF 12.04												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel West												
Aflossing tunnels	311	300		51	51	52	52	52	53			
Rw11 Alphen a.d. Rijn – Bodegraven, betaling PPS-constructie	75	70	6	1	6	14	27	21			2004	2004
Projecten landsdeel Zuid												
Exploitatie Westerscheldetunnel	282			47	47	47	47	47	47			
Rw59 Rosmalen-Geffen, PPS	267	249	36	13	14	14	14	14	14	147	2005	2005
Totaal categorie 0	935		42	112	118	127	140	134	114	147		
Begroting (IF 12.04)				112	118	127	140	134	114			

Hoofdwegennet Verkenningen IF 12.05.01 A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Oost			
Aansluiting A15 (Ressen)–A12 (Zevenaar)	Bereikbaarheid	Bestuur overleg	2006
Landsdeel West			
Gebiedsgerichte verkenning Utrecht (netwerkanalyse)	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2006

B. (Mogelijk) te starten verkenningen

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

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

13. Spoorwegen

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord.

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2006 van 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 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

In het MIT-projectenboek 2006 is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het MIT-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de projecten vastgelegd.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	1 328 300	3 551 130	2 532 363	1 311 315	1 764 337	940 449	1 235 216
Uitgaven	1 532 660	1 528 012	1 775 840	2 021 937	1 910 975	1 942 617	1 911 973
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	<i>75 569</i>	<i>76 573</i>	<i>75 970</i>	<i>76 370</i>	<i>76 370</i>	<i>76 370</i>	<i>76 370</i>
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 036 996</i>	<i>959 582</i>	<i>927 542</i>	<i>881 935</i>	<i>838 468</i>	<i>766 287</i>	<i>791 976</i>
<i>13.02.01 Regulier onderhoud</i>	<i>421 984</i>	<i>390 482</i>	<i>412 042</i>	<i>400 435</i>	<i>374 968</i>	<i>363 787</i>	<i>316 776</i>
<i>13.02.02 Grote onderhoudsprojecten</i>	<i>362 134</i>	<i>335 100</i>	<i>409 000</i>	<i>371 000</i>	<i>348 000</i>	<i>283 000</i>	<i>354 700</i>
<i>13.02.03 Rentelasten</i>	<i>252 878</i>	<i>234 000</i>	<i>106 500</i>	<i>110 500</i>	<i>115 500</i>	<i>119 500</i>	<i>120 500</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>400 647</i>	<i>460 627</i>	<i>718 358</i>	<i>918 809</i>	<i>841 681</i>	<i>826 419</i>	<i>692 587</i>
<i>13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer</i>	<i>363 585</i>	<i>410 675</i>	<i>645 061</i>	<i>854 179</i>	<i>801 565</i>	<i>819 655</i>	<i>692 587</i>
<i>13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer</i>	<i>10 616</i>	<i>23 506</i>	<i>46 851</i>	<i>38 184</i>	<i>13 670</i>	<i>6 764</i>	
<i>13.03.03 Uitgaven leenfaciliteit versnelde aanleg</i>	<i>26 446</i>	<i>26 446</i>	<i>26 446</i>	<i>26 446</i>	<i>26 446</i>		
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>			<i>44 374</i>	<i>128 784</i>	<i>115 348</i>	<i>115 784</i>	<i>116 553</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>19 448</i>	<i>31 230</i>	<i>9 596</i>	<i>16 039</i>	<i>39 108</i>	<i>157 757</i>	<i>234 487</i>
<i>13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer</i>	<i>11 755</i>	<i>17 319</i>	<i>6 487</i>	<i>903</i>	<i>35 000</i>	<i>145 648</i>	<i>192 207</i>
<i>13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer</i>	<i>5 630</i>	<i>11 849</i>	<i>1 047</i>	<i>13 071</i>	<i>2 046</i>	<i>10 046</i>	<i>40 217</i>
<i>13.05.03 Verkenningenprogramma</i>	<i>2 063</i>	<i>2 062</i>	<i>2 062</i>	<i>2 065</i>	<i>2 062</i>	<i>2 063</i>	<i>2 063</i>
Van totale uitgaven:		1 528 012	1 775 840	2 021 937	1 910 975	1 942 617	1 911 973
– <i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>1 725</i>	<i>1 129</i>	<i>903</i>			
– <i>Restant</i>		1 526 287	1 774 711	2 021 034	1 910 975	1 942 617	1 911 973
– <i>waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht</i>		100%	85%	40%	33%	29%	28%
13.09 Ontvangsten	31 650	10 096	38 200	80 000	101 000	123 000	131 000
– HSA			15 000	65 000	87 000	109 000	131 000
– Overig	31 650	10 096	23 200	15 000	14 000	14 000	

13.01 Spoorverkeersleiding

De middelen voor spoorverkeersleiding worden vanaf 2005 verantwoord op het infrastructuurfonds. De verkeersleiding stuurt het treinverkeer en levert actuele reisinformatie. De uitvoering van verkeersleiding is georganiseerd in vier regio's met in totaal zeventien posten. Verkeersleiding is ook verantwoordelijk voor het afhandelen van calamiteiten op het spoor en het zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer.

13.02 Onderhoud en vervanging

De prioriteit binnen betrouwbaarheid gaat uit naar onderhoud en vervanging. Het betreft hier vervangingsinvesteringen, de beheer- en onderhoudskosten van de in uitvoering zijnde of gerealiseerde aanlegprojecten en de effecten van groei.

Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor het onderhoud spoor wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. De door ProRail te ontvangen gebruiksvergoeding wordt in mindering gebracht op de door het Rijk te subsidiëren uitgaven. Dit is al verwerkt in het Overzicht budgettaire gevolgen van uitvoering.

In bepaalde segmenten van het goederenvervoer per spoor zou – bij gelijkblijvende kwaliteit van treinpaden – onverkorte toepassing van de nieuwe systematiek voor de vaststelling van de gebruiksvergoeding tot een grote vraaguitval kunnen leiden. Een dergelijke vraaguitval zou eveneens negatieve gevolgen kunnen hebben voor de rentabiliteit van de Betuweroute. VenW verleent derhalve voor het jaar 2006 een bijdrage aan ProRail om het voor ProRail mogelijk te maken de stijging van de gebruiksvergoeding 2006 specifiek voor goederenvervoer per spoor te verlagen. Afhankelijk van het definitief te verstrekken bedrag, zal dit bij 1e suppletore begroting 2006 definitief worden verwerkt.

In het onderhoudsbudget wordt een onderscheid gemaakt tussen «regulier onderhoud», «grote onderhoudsprojecten» en «rentelasten». Voor de opbouw van deze posten wordt verwezen naar het MIT-projectenboek.

13.03 Aanleg Spoorwegen

13.03.01 Realisatie programma aanleg personenvervoer

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven een bedrag van € 200 mln. aan additioneel aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012, waarvan € 140 mln. in de periode tot en met 2010. Dit heb ik u gemeld in de kamervraagbeantwoording inzake de Voorjaarsnota (TK, 2004–2005, 30 105 A, nr. 3). In het nu voorliggende MIT is dit verwerkt door enerzijds de budgetten van de projecten Vleuten–Geldermalsen, Nootdorpboog en Uitgeest de Kleis te verlagen (totaal € 20 mln.). Het restant is technisch verwerkt op het project 2e fase Betrouwbaar Benutten.

NSP-Zuidas: extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid/WTC (2e eilandperron)

De Zuidas is mede van invloed op de afwikkeling van het treinverkeer op het «verkeersplein» Amsterdam. Om te voorkomen dat de Zuidas uit het oogpunt van betrouwbaarheid en capaciteit een knelpunt gaat vormen na de opening van de Utrechtboog en de spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht is het nodig dat in 2007 een tweede eilandperron op het station Zuid/WTC beschikbaar is. Hiermee wordt tevens gewaarborgd dat zich zolang de eindsituatie voor de Zuidas nog niet gereed is, geen nieuwe knelpunten op de Zuidas voordoen. Nadere uitwerking van het project heeft geleid tot een neerwaartse bijstelling van het projectbudget tot € 45 mln.

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Onderstaande projecten zijn in dienst gesteld. De afzonderlijke projecten zijn afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn opgenomen onder de post Nazorg gereed gekomen lijnen en haltes:

- Houten Castellum;
- Hemboog;
- Flevolijn Gooiboog;
- Groningen Sauwerd;
- Halte Tilburg Reeshof.

Kleine projecten

Het project Binckhorst is geheel afgerond.

Geluid

Het projectbudget is verlaagd met € 110 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan artikel 13.02.01 om zo via het getoetste Beheerplan jaarlijks aan ProRail budget beschikbaar te stellen voor de aanpak van geluidsoverlast op emplacementen.

NSP Breda

Het project is overgegaan van planstudie- naar realisatiefase. Het projectbudget is verhoogd van € 18 mln. naar € 37 mln. In de toetsbrief van het Rijk van december 2003 was reeds een stijging gemeld, waarbij de kosten voor het basisstation werden geraamd op circa € 30 mln. Naast de kosten van het basisstation is besloten om gezamenlijk met de spoorsector te investeren in een derde perron en een sobere uitbreiding van de sporenlay-out om de aanlanding van de HSA-treinen mogelijk te maken zonder dat het nodig is om in de bestaande (stop)treindiensten te schrappen.

Investeringen in Spoor

In de 1e suppletore begroting 2005 (TK 2004–2005, 30 105 A, nr. 2) is een bedrag van € 128 mln. voor investeringen spoor gemeld. Hierbij dient nog rekening te worden gehouden met de als gevolg van de Motie-Slob hiervan bestemde € 23 mln. (zie ook TK, 2004–2005, 30 105 A, nr. 3). In het Beheerplan 2006 zal door de sector nadere invulling worden gegeven aan de voor investeringen in spoor nog beschikbare middelen. In de afweging terzake zal rekening worden gehouden met onder meer het vanaf 2007 wegvallen van de leenfaciliteit ter financiering van kleine uitbreidingsinvesteringen.

Intensivering Spoor in Steden

Op het gebied van geluid en veiligheid bestaan knelpunten in de steden. Momenteel vindt samen met VROM een inventarisatie plaats van deze

knelpunten en de kosten die gemoeid zijn met het helpen oplossen hiervan. VenW is voornemens om een bijdrage te leveren om de steden tegemoet te komen in het oplossen van prioritaire knelpunten. Op basis van de inventarisatie zal bekeken worden op welke wijze de VenW-bijdrage kan worden ingezet. De in deze begroting voor oplossing beschikbaar gestelde middelen ad € 300 mln. (in de periode 2006–2020) ontstaan door versnelde aflossing van schuld bij ProRail (Kamerstukken II, 2004–2005, 30 105 A, nr. 2) en door verlaging van post «afdekking risico's spoorprogramma».

Traject-Oost

In juni 2001 is de Trajectnota/MER fase HSL-Oost afgesloten met een standpuntbepaling. Hierin is besloten het project HSL-Oost niet door te zetten, maar het huidige spoor tussen Utrecht en Arnhem beter te benutten door diverse maatregelen op het traject uit te voeren onder de naam Traject Oost. In het Standpunt worden 15 deelprojecten genoemd. Het betreffen deelprojecten die op korte termijn gereed zouden moeten zijn, de zogenaamde kopgroep, en deelprojecten die op langere termijn gereed moeten zijn, het zogenaamde peloton.

In de begroting 2005 waren de gereserveerde gelden nog opgenomen onder het artikel van de hoge snelheidslijnen, maar omdat HSL-Oost niet meer tot de zogenaamde grote projecten wordt gerekend is het project nu ondergebracht onder het reguliere aanlegprogramma Personenvervoer. De kopgroep gelden zijn opgenomen in het realisatieprogramma en de pelotongelden in het planstudie programma.

Het planstudiebudget is naar beneden bijgesteld door een overheveling van gelden naar Rijkswegenprogramma inzake inpassingmaatregelen A12 Utrecht–Maarsbergen.

Afdekking risico's spoorprogramma

Aan de post «afdekking risico's spoorprogramma» voor grote projecten is € 97 mln. onttrokken en toegevoegd aan het projectbudget HSL-Zuid. Verder is met het oog op de ontwikkeling van het risicoprofiel de reservering verlaagd met € 193 mln. Deze middelen zijn binnen dit artikel ingezet voor intensivering Spoor in Steden.

Naast bovenstaande posten is voor een aantal andere projecten, na het inventariseren van de resterende werkzaamheden en risico's, de projectbudgetten bijgesteld.

13.03.02 Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Aslasten cluster II

In het voorjaar van 2003 is begonnen met de werkzaamheden op de trajecten Arnhem–Deventer en Amsterdam–Amersfoort–Deventer–Oldenzaal. Het aslastenprogramma wordt ook in 2006 voortgezet. Het strekt ertoe dat huidige snelheidsbeperkingen in verband met lokaal beperkte draagkracht van de spoorbaan en met name van kunstwerken in bestaande spoorwegen komen te vervallen. Dat leidt tot een grotere capaciteit van de spoorinfrastructuur, ten gunste van zowel reizigers- als goederenvervoer.

PAGE (plan van aanpak goederen emplacementen)

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

De eerste concrete maatregelen zijn uitgevoerd (emplacementen Venlo en Rotterdam IJsselmonde). Maatregelen op emplacementen Almelo en Sittard zijn in uitvoering.

Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte

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

Inmiddels is de eerste fase van dit project, de spoorverbinding met de nieuwe chemieterminal, voltooid en is deze spoorverbinding in gebruik genomen. De tweede fase betreft de verbinding met de Euromaxterminal. In 2006 wordt met de aanleg van dit traject begonnen. Deze moet in 2007 zijn gerealiseerd.

Sloelijn

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

Onderdeel van het Sloelijnproject is ook de planbeschrijving Zeeuwse Lijn, dit betreft inpassingsmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Roosendaal. In 2006 wordt met deze inpassingsmaatregelen een aanvang gemaakt.

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

- Pilot fluistertrein: De budgetverlaging van € 7 mln. naar € 5 mln. De uitvoering van deze pilot valt goedkoper uit dan in eerste instantie werd gedacht.
- Sloelijn: De budgetoplifting van € 51 mln. naar € 66 mln. wordt voornamelijk veroorzaakt door het opnemen in het projectbudget van de uitgaven die voor derden worden gedaan (hier staan eveneens bijdragen van derden tegenover).

13.03.03 Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg

Door een leenfaciliteit aan de Nederlandse Spoorwegen is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit € 272 mln., maar uiteindelijk heeft de NS € 245 mln. voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks € 26 mln. t/m 2008.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

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 noordelijk deel wordt per september 2005 verwacht.

Op 1 april 2006 wordt de infrastructuur tussen Rotterdam en de belgische grens aan HSA beschikbaar gesteld. Op 1 oktober 2006 volgt de infrastructuur tussen Rotterdam en Amsterdam.

13.05 Verkenningen en planstudies

13.05.01 Planstudie spoor personen

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd van door ProRail uit te voeren planstudies en de voor de planstudieprojecten gereserveerde middelen.

NSP Breda

Het project is overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase.

NSP Zuidas: deel station Amsterdam Zuid/WTC

Vanwege toedeling van de kosten die zijn gemoeid met een sober en doelmatig basisstation op basis van het globale plan voor de OV-terminal ZuidAs is het projectbudget omhoog bijgesteld.

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

Op basis van benuttings- en verkeersonderzoek is de infrastructuurfunctionaliteit nader bepaald. Herijking van de raming heeft geleid tot een opwaartse bijstelling van het projectbudget. Daarnaast is vooruitlopend op de besluitvorming over het al dan niet ondergronds aanleggen van het spoor rond Amsterdam Zuidas in de raming rekening gehouden met een grotere lengte van het benodigde 4-sporige trajectdeel tussen Zuid/WTC en de keerspooren.

Traject-Oost

Zie de toelichting bij het realisatieprogramma.

13.05.02 Planstudie spoor goederen

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd van door ProRail uit te voeren planstudies en de voor de planstudieprojecten gereserveerde middelen.

Wijzigingen Planstudies

Aslasten cluster III

Op basis van herprioritering binnen het spoorgoederenprogramma is de start van de uitvoering van cluster III verschoven naar 2007. Door de eerdere uitvoering van het derde cluster zijn de kosten nauwkeuriger te ramen, waardoor het budget kan worden bijgesteld van € 46 mln. naar € 30 mln.

Roosendaal–Antwerpen (VERA)

De voor VERA gereserveerde financiële middelen zijn in het kader van de besluitvorming over de verdieping van de Westerschelde verder naar achteren geschoven (2014–2020). De realisatie van VERA is onzeker. Werkzaamheden aan het OntwerpTracéBesluit liggen al enige tijd stil.

Realisatie op basis van de huidige informatie (Trajectnota) wordt, naar mate de tijd vordert, steeds moeilijker.

IJzeren Rijn

Goederenverbinding Antwerpen- Roergebied (IJzeren Rijn). Op 24 mei 2005 heeft het Arbitragetribunaal uitspraak gedaan in het geschil tussen België en Nederland inzake de IJzeren Rijn.

13.05.03 Verkenningen

Op dit artikelonderdeel worden de activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies verantwoord welke door ProRail worden uitgevoerd.

Wijzigingen Verkenningentabel

Uit het eindbeeldonderzoek Rotterdam België (ROBEL) is geconcludeerd dat de vervoersprognoses en de omgevingshinder langs de bestaande spoorlijn geen spoedige aanleg (niet vóór 2020) van een compleet nieuwe goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen noodzakelijk maken. De vervoersontwikkeling op deze as zal periodiek geanalyseerd worden om te kunnen bepalen wanneer er wel (onderdelen van) zo'n spoorlijn nodig is. Voor de omgevingshinder langs de bestaande spoorlijnen bestaan saneringsregelingen. Bovendien is regelgeving in de maak om de omgevingshinder (geluid, risico's) aan plafonds te binden. Met de provincies en gemeenten is in bestuurlijk overleg wel een voorlopige voorkeur voor een tracé afgesproken. De provincies hebben aangegeven met het oog op de toekomst dat tracé in hun streekplannen vast te leggen. Hiermee is de verkenning afgerond.

13.09 Ontvangsten

Op het ontvangstartikel wordt het volgende verantwoord:

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x € 1 000)					
	2006	2007	2008	2009	2010
Bijdragen TEN CAU	5 000				
ProRail EAT taakstelling	11 000	12 000	14 000	14 000	
Bijdragen Sloelijn	7 200	3 000			
HSA	15 000	65 000	87 000	109 000	131 000
Totaal	38 200	80 000	101 000	123 000	131 000

d. projectoverzichten

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01													
Bedragen in mln	Totaal MIT/SNIP									Budget	Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	orig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	orig	
CATEGORIE 0													
Projecten (inter)nationaal													
Benutten													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	271	270	212	40	16	3						divers	divers
Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) ¹	86	197	21	8	12	17	12	10	6			divers	divers
Kleine projecten ²	33	45			4	11	7	7	4			divers	divers
Stationsstallingen (kwaliteit)	82	82				21	20	20	21			divers	divers
2e fase Betrouwbaar Benutten	914	1 088			123	140	141	152	118	240		divers	divers
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	965	964	658	120	81	54	36	17				2006	2006
Stations en stations-aanpassingen													
Kleine stations 3)	76	80	3	6	7	4	10	10	10	26		divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.													
Afdekking risico's spoorprogramma's	239	594		0	90	143	0	6	0				
AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁴	340	340	138	30	30	33	41	30	30	8		divers	divers
Investerings in Spoor*	105					27	20	30	28			divers	
Intensivering Spoor in steden*	300			49	82	37	21	41	7	63		divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	50	41	17	10	7	7	5	4				divers	divers
Ontsnippering	71	71					7	7	7	50		divers	divers
Traject Oost (perronverbredingen) ⁷	29		2	8	10	5	4					2004/ 2006	
Projecten Landsdeel Oost													
Utrecht-Arnhem-Zevenaar													
Arnhem West vrije kruising	63	62				2	10	15	15	21		2010	2010
Arnhem 4e perron	172	172	21	4	8	15	25	24	27	48		2007/ 2007/	2007/
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	25	24		2	7	7	7	2				2010	2010
												2009	2007
Projecten Landsdeel West													
Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht													
Rotterdam Zuid-Dordrecht: 4/6-sporig ⁵	382	382	366	8	5	3						1997	1997
Rotterdam/Den Haag-Utrecht													
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	149	155	112	21	11	3	2					2005	2005
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sp. (incl. Randstadspoor) ⁶	941	951	18	48	23	94	113	135	141	369		2005	2005
Amsterdam/Schiphol-Den Helder/Hoorn													

Spoorwegen Personenvervoer
Realisatie IF 13.03.01

Bedragen in mln	Totaal MIT/SNIP		Budget								Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig	
Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	24	27	19	3	2							2005	2005
Haarlemmermeer–Almere													
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron)	45	51		14	24	7						2006	2006
Stations en stations-aanpassingen													
Amsterdam CS spoor 10/15 Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	79	78	68	3	4	2	2					2004	2004
Breda Centraal (t.b.v. NSP)*	2	2		1	1							2006	2006
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	37	18			5	12	9	9	2			2006/2009	
Den Haag emplacement	82	82		4	15	30	25	8				2008	2008
Fietsenstalling Amsterdam CS	21	21		3	10	4	4					2006	2006
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	27	27		1	3	3	8	8	3	1		2007/2011	2006/2010
Transfercapaciteit Amsterdam CS	161	160		5	15	45	50	35	11			2009	2009
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	12	12							12			2007	2007
Overige projecten/lijdelen enz.	253	252		3	10	30	61	71	65	13		2009/2011	2010
Hanzelijn	890	885	14	9	33	58	125	139	156	356		2012/2013	2012/2013
Nootdorpboog Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	47	55	28	11	4	2	2					2005	2005
	171	170			3	35	35	40	30	28	divers	divers	divers
Totaal categorie 0	7 144		1 697	411	645	854	802	820	693	1 223			
Begroting (IF 13.03.01)				411	645	854	802	820	693				

* Nieuw in realisatie.

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

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

³ Er is een beschikking afgegeven voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid en Ypenburg Haaglanden. Tot en met 2006 zal een beschikking worden afgegeven voor Helmond. Omstreeks 2006 zal een nadere invulling van het programma plaatsvinden.

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

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

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

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

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	Budget in mln		Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig							2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Aslasten cluster II	45	43	17	11	10	4	2	1			2009	2009
PAGE risico reductie	19	19	5	2	4	5	3				divers	divers
Pilot Fluistertrein ¹	5	7	4		1						2006	2006
Projecten landsdeel West												
Spoorontsluiting NW Hoek												
Maasvlakte	22	21	3	4	8	5	2				2007	2007
Verbindingssporen ECT	13	12	10	3							2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Sloelijn	66	51	1	4	24	24	7	6			2009	2008
Totaal categorie 0	170		40	24	47	38	14	7				
Begroting (IF 13.03.02)				24	47	38	14	7				

¹ Project gefinancierd uit milieudrukgeden.

Geïntegreerde contractvormen spoor IF 13.04												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	Budget in mln		Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig							2010	later	huidig	vorig
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 024	3 024			44	129	115	116	117	2 503		
Reeks Infraprovider (IP): onderhoud (13.02)	25				1	1	1	1	1	20		
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 049		0	0	45	130	116	117	118	2 523		
Begroting (IF 13.04 en 13.02)				0	45	130	116	117	118			

Spoorwegen Personenvervoer Planstudie IF 13.05.01												
Bedragen in mln	Raming kosten		Budget							Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	Periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Traject Oost (diverse maatregelen) ³			461								divers	
Projecten Landsdeel West												
Amsterdam Zuidas: deel station (t.b.v. NSP)			91								2008–2013	
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keersporen ²			288								2008–2014	
Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft ¹			270								pm	
Totaal categorie 1			1 110									

¹ De totale Rijksbijdrage bedraagt € 345 mln: € 75 mln via VROM en € 270 mln via V&W.

² Inclusief € 100 mln FES bijdrage.

³ Voorheen HSL-Oost (Utrecht-Arnhem-Duitse grens).

Spoorwegen Goederenvervoer Planstudie IF 13.05.02												
Bedragen in € mln	Raming kosten		Budget							Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	Periode	
CATEGORIE 1												
Tracè-/projectbesluit na 2005												
Projecten (inter)nationaal												
Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (GoeNoord)			62							pb/uo	2009–2013	
Aslastencluster III			30		pr	uo					2007–2012	
Roosendaal/Antwerpen (VERA)			186								2014–2020	
Projecten landsdeel Oost												
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)			119						uo		2010–2015	
Projecten landsdeel Zuid												
Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)											pm	
Totaal categorie 1			397									

Legenda

tb/pb tracèbesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Spoorwegen
Verkenningen IF 13.05.03
A. Lopende verkenningen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed Landsdeel (inter)nationaal)
Overdracht spoor-aansluitingen	Toegankelijkheid spoornet	Spoor goederen	Motie (TK 27 482, nr 55)	2006

B. (Mogelijk) te starten verkenningen

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

14. Regionaal, lokale infra

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infra verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikel 34.3 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14 Regionaal/lokale infra	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	750 230	63 056	225 977	280 991	314 262	251 919	294 925
Uitgaven	750 230	230 614	327 108	457 349	327 839	251 884	294 893
<i>14.1 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>738 910</i>	<i>167 923</i>	<i>235 567</i>	<i>429 298</i>	<i>327 839</i>	<i>251 884</i>	<i>294 893</i>
14.1.1 Verkenningen							
14.1.2 Planstudieprogramma reg/lok	6 155	6 563	5 992	5 576	20 765	15 540	83 034
14.1.3 Realisatieprogramma reg/lok	732 755	161 360	229 575	423 722	307 074	236 344	211 859
<i>14.2 Regionale mob fondsen</i>	<i>11 320</i>	<i>62 691</i>	<i>91 541</i>	<i>28 051</i>			
14.2.1 Rijksbijdrage	11 320	20 830	49 680	28 051			
14.2.2 Terugsluisopbrengsten		41 861	41 861				
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst		3 759	3 254	3 125	3 341	3 274	3 274
– Restant		226 855	323 854	454 224	324 498	248 610	291 619
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	80%	57%	100%	86%	76%
14.03 Ontvangsten							
Ontvangsten	7 090						

c. Het actuele programma

14.1 Grote regionale/lokale projecten

In dit onderdeel worden alleen de aanlegprojecten behandeld waarvan de kosten van de meest kosten effectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de «oude» GDU+ (respectievelijk € 112,5 mln. en € 225 mln.). Voor de beschikbare bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten regionale/lokale infra onder d projecten overzichten.

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 van de mainports en de achterlandverbindingen is daarbij van groot belang. Onder deze categorie valt onder meer de realisatie van belangrijke verbindingen, stadsgewestelijke OV-verbindingen, de aanleg en verbetering van wegen van het onderliggende wegennet, bijvoorbeeld die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen;

- de verbetering van het openbaar vervoer op netwerkniveau. Het kan daarbij gaan om projecten die leiden tot snelheidsverhoging van de voertuigen, lagere exploitatiekosten en/of hogere vervoerwaarde (meer reizigers);
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ter afwikkeling van Demonstratieproject Duurzaam veilig vinden in 2005 en 2006 nog uitgaven plaats voor het project West Zeeuws Vlaanderen.

14.1.1 Verkenningen

Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningenprogramma opgenomen in het MIT. Een voorgenumen project zal, na een zorgvuldige probleemanalyse door de regio, eerst in het RVVP (Regionaal Verkeers- en vervoersplan)/PVVP (provinciaal verkeer en vervoersplan) worden opgenomen. Op basis van de uitkomsten van de door de regio uitgevoerde verkenning wordt besloten of het betreffende project al dan niet in de planstudietabel wordt opgenomen. Opname in de planstudietabel betekent een erkenning door Verkeer en Waterstaat van het verkeer- en vervoerprobleem.

14.1.2. 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.

Wijzigingen projecten in planstudieprogramma:

- het project N 201 is overgeheveld van het planstudieprogramma naar het realisatieprogramma;
- het project Hilversum Mediapark is niet meer opgenomen, omdat dit project onder het regime (en de daarbij behorende financieringswijze) van de Brede Doeluitkering (BDU) (Hoofdstuk XII artikel 39) valt;
- de benaming van project 229, doortrekking A 73, wordt gewijzigd in 2e stadsbrug Nijmegen.

14.1.3. Realisatieprogramma regionaal lokaal

Dit artikelonderdeel bevat de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten die door derden worden aangelegd. Momenteel zijn dit vooral projecten voor openbaar vervoer, met name over rails. In de realisatietabel staan de 4 grote projecten, waarvan 3 reeds in uitvoering zijn: de Noord/Zuidlijn (metro in Amsterdam), Beneluxmetro (metro in Rotterdam) en Randstadrail (light-rail Rotterdam/Den Haag). Het 4e project de N201 zal binnenkort in uitvoering komen.

Wijzigingen projecten in realisatieprogramma:

- De N 201 is opgenomen in de realisatietabel. Door toevoeging van het overschot Mediapark (€ 25 mln) en de prijscompensatie is de bijdrage verhoogd tot € 166 mln.

14.2 Regionale mobiliteitsfondsen

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

- fondsen (bestaand) in het kader van het amendement Dijsselbloem;

- fondsen (nieuw en bestaand) in het kader van de impuls voor regionale bereikbaarheid;
- fondsen (bestaand) in het kader van het amendement Van Hijum;
- fondsen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

In 14.2.1 zal worden ingegaan op de reguliere rijksbijdragen, die de komende jaren nog worden gedaan in de regionale mobiliteitsfondsen. Concreet geldt dit voor middelen uit de amendementen Van Hijum en Dijsselbloem en middelen uit de impuls voor regionale bereikbaarheid. In 14.2.2 wordt specifiek ingegaan op de compensatie van drie BOR-regio's naar aanleiding van het niet doorgaan van de proef met het spitstarief.

14.2.1 Rijksbijdrage

- Fondsen (bestaand) in het kader van het amendement Dijsselbloem. Als gevolg van het amendement Dijsselbloem is in 2001 in totaal € 136 mln. gereserveerd voor acht regionale mobiliteitsfondsen in de zuidelijke en oostelijke provincies en kaderwetgebieden. Zeven regio's hebben aan alle voorwaarden voldaan en hebben de rijksbijdrage van maximaal € 17 mln. ontvangen. Het Knooppunt Arnhem–Nijmegen heeft € 11,32 mln. aan rijksbijdrage ontvangen en moet nog een stortingsverzoek doen voor het resterende bedrag (€ 5,68 mln.). De verwachting is dat deze laatste bijdrage in 2005 aan het Knooppunt Arnhem–Nijmegen zal worden gedaan.

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

In het kader van de besteding van het Kwartje van Kok geeft Verkeer en Waterstaat een gerichte impuls voor regionale bereikbaarheid van in totaal € 360 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. De financiering van deze maatregelen verloopt via de regionale mobiliteitsfondsen. Omdat het Samenwerkingsverband Noord-Nederland nog geen regionaal mobiliteitsfonds heeft zal daar een bestaand fonds worden omgebouwd of een nieuw fonds worden opgericht. De middelen (€ 10 mln. voor de Regio Twente, € 10 mln. voor het Knooppunt Arnhem–Nijmegen, € 25 mln. te verdelen over de regio's Rotterdam en Den Haag en € 10 mln. voor het Samenwerkingsverband Noord-Nederland) zullen in de periode 2005–2007 beschikbaar worden gesteld, onder de bestaande voorwaarden van de regionale mobiliteitsfondsen.

- Fondsen (bestaand) in het kader van het amendement Van Hijum. Met het amendement Van Hijum wordt € 140 mln beschikbaar gesteld voor de verbetering van het (onderliggende) wegennet. Besloten is een deel van deze middelen (€ 15 mln voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en € 15 mln voor Gelderland/Overijssel) in te zetten voor kansrijke netwerk/pakketmaatregelen. Financiering hiervan zal verlopen via de regionale mobiliteitsfondsen, onder de bestaande voorwaarden. De middelen komen beschikbaar in de periode 2006–2007.

14.2.2 Terugsluis opbrengsten

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

voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage levert (50%-50% cofinanciering). De voeding van de vier fondsen heeft in 2000 en 2001 plaatsgevonden, conform de afspraken uit het BOR en het feit dat de regio eerst haar bijdrage heeft geleverd. In het kader van het BOR is daarnaast een bedrag – gelijk aan de toenmalig geraamde opbrengst van het spitstarief op het hoofdwegennet – in de periode 2002–2010 in de begroting opgenomen, de zogenaamde terugsluisopbrengsten. Omdat de proef met het spitstarief niet is doorgedaan, is in dit kader € 81,6 mln gereserveerd om drie BOR-regio's financieel te compenseren (Noordelijke Randstad, Rotterdam en Haaglanden). De betreffende regio's zullen in 2005 het eerste deel van deze compensatie ontvangen. Per ontvangende partij gaat het om een bedrag van € 13,6 mln. In 2006 volgt dan het tweede deel van de compensatie.

d. projectoverzichten

Regionale/lokale infrastructuur Planstudie IF 14.01.02												
Bedragen in mln	Raming			Budget							Planning	Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	Periode	
CATEGORIE 1												
Projectbesluit t/m 2006												
Projecten landsdeel West												
Hilversum Mediapark			25	pn	pb	pr	uo				vanaf 2008	
Rijn Gouwelijn Oost ¹			140	pb	pr/uo						2006–2010	
Projecten landsdeel Zuid												
Eindhoven BOSE ³	95	400	50		pb		pr		uo		2010–2012	
Tilburg Noordwest Tangent* ⁵		115	2,5	pb	pr/uo						2006–2008	
Projectbesluit na 2006												
Projecten landsdeel Oost												
Nijmegen 2e stadsbrug ²	250	300	50–70			pb	pr	uo			2009–2011	
Projecten landsdeel Zuid												
Maaskruisend verkeer, Maas-tricht ⁴	36	272				pb		pr	uo		2010–2012	
Totaal categorie 1			267,5– 287,5									

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

* Nieuw in planstudie.

¹ Rijksbijdrage komt beschikbaar vanaf 2010.

² Er is nog geen taakstellende Bijdrage bepaalde (min. € 50 mln–max. € 70 mln). De naam van het project is gewijzigd van «doortrekking A73» in «2e stadsbrug».

³ Er is € 50 mln gereserveerd uit envelop Regionale Bereikbaarheid; voorwaarde van de TK is dat de regio met een analyse komt van nut, noodzaak, draagvlak en oplossing.

⁴ Er is nog geen taakstellende bijdrage bepaald.

⁵ De rijksbijdrage bedraagt € 2,5 mln op basis van de MKE in het kader van bijdrage «groot regionaal project». De rijksbijdrage kan als gevolg van nadere besluitvorming nog worden aangepast.

Legenda

pn projectnota
pb projectbesluit
pr procedures rond
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel West												
Beneluxmetro (VINEX) ^{1, 3}	660	660	617	23	20						2002	2002
Duurzaam Veilig West-Zeeuws Vlaanderen N201	6 166	140		5 4	1 38	26	20	31	46	1	2010 2010/ 2011	2010 2011
Noord-Zuidlijn Noord-WTC ^{1, 2}	1 132	1 128	225	60	135	244	145	146	142	35	2006/2008 2002	2006/ 2008 2002
RandstadRail, 1e fase	846	844	409	43	32	150	138	55	19			
Zuidtangent kertraject fase 2	93	93	92	1								
Overig												
Afrekening Decentralisatie GDU+ 2004	21			21								
Experimenteerfonds	76	55	2	4	4	4	4	4	5	49		
Totaal categorie 0	3 000		1 345	161	230	424	307	236	212	85		
Begroting (IF 14.01.03)				161	230	424	307	236	212			

¹ (Deels) investeringsimpuls 1994.

² (Deels) investeringsimpuls 1998.

³ Exclusief € 4,3 mln bodemsanering.

15. Hoofdvaarwegennet

a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het product-artikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleids-artikelen:

- artikel 33: veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's;
- artikel 34: betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden;
- artikel 35: mainports en logistiek;
- artikel 36: bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leef-omgeving.

In het MIT/SNIP-projectenboek 2006 is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Uitgangspunt voor de besluitvorming over de projecten is het SNIP-spelregelkader. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de projecten vastgelegd.

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	545 613	392 777	405 090	484 455	592 374	586 252	615 050
Uitgaven	398 492	450 076	452 210	536 417	587 278	592 605	642 193
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>79 800</i>	<i>79 828</i>	<i>73 558</i>	<i>74 983</i>	<i>75 801</i>	<i>80 391</i>	<i>80 969</i>
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	79 800	79 828	73 558	74 983	75 801	80 391	80 969
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>221 766</i>	<i>244 993</i>	<i>265 062</i>	<i>354 558</i>	<i>403 642</i>	<i>399 093</i>	<i>380 129</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	162 714	167 983	137 774	211 606	259 945	243 258	235 259
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	31 578	37 500	37 500	37 500	37 500	37 500	37 500
15.02.04 Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen	27 474	39 510	89 788	105 452	106 197	118 335	107 370
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>90 150</i>	<i>113 176</i>	<i>92 504</i>	<i>70 491</i>	<i>61 443</i>	<i>62 208</i>	<i>56 269</i>
15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen	86 327	108 376	84 584	54 011	39 843	32 208	27 469
15.03.02 Planstudieprogramma na tracebesluit	3 823	4 800	7 920	16 480	21 600	30 000	28 800
<i>15.05 Verkenning en planstudies voor tracebesluit</i>	<i>6 776</i>	<i>12 079</i>	<i>21 086</i>	<i>36 385</i>	<i>46 392</i>	<i>50 913</i>	<i>124 826</i>
15.05.01 Verkenningen	6 776	12 079	6 446	6 265	7 482	7 883	7 826
15.05.02 Planstudieprogramma vóór tracebesluit	0	0	14 640	30 120	38 910	43 080	117 000
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst		297 708	272 456	341 872	390 240	390 446	408 354
– Restant		152 368	179 754	194 545	197 038	202 159	233 839
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	47%	35%	26%	23%	17%
15.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	52 892	19 749	22 732	13 523	12 623	12 923	14 323

15.01 Verkeersmanagement

Activiteiten rond verkeersmanagement worden uitgevoerd ten behoeve van meer vlot en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet. Het gaat om de volgende activiteiten:

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

De areaalgegevens rondom verkeersmanagement zijn opgenomen in onderstaande tabel:

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

¹ in voorgaande begrotingen was steeds sprake van 193 bediende objecten. Vanwege de nieuwe vereenvoudigde aansturing is gekozen voor een vereenvoudigde definitie van het aantal bediende objecten. Zo worden alleen sluisen en beweegbare bruggen opgenomen. Afzonderlijke stuwen en pompgemalen vallen niet meer onder de definitie. Bovendien wordt bijv. een brug over een sluis samen als 1 object gezien (voorheen: 2)

15.01.01 Basispakket verkeersmanagement

Het verkeersmanagement van het hoofdvaarwegennet wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken.

Voor het jaar 2006 geldt de volgende prestatieafpraak:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2006
Bedienen van sluisen en beweegbare bruggen	Uitvoeren van in toelichting genoemde afspraken conform het Vaarplan ONTWERP BPRW 2005–2008.	% waaraan voldaan wordt aan afgesproken bedieningstijden	100%

De bekostiging van deze prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per eenheid areaal:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaalbudget 2006 in € 1 000
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	1 372,5	8,229	11 294
	Bediende objecten	108	576,509	62 263

Bij het bepalen van dit tarief is gekeken naar de belangrijkste factoren die de kosten van het verkeersmanagement bepalen. De belangrijkste component van verkeersmanagement is personeel.

15.02 Beheer en Onderhoud

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdvaarwegennetwerk in een dusdanige staat te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie (het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig verkeersmanagement maar ook watermanagement ten behoeve van het hoofdwatersysteem).

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud worden op dit artikel de voorbereidingskosten ten behoeve van beheer en onderhoud vaarwegen verantwoord.

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

15.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud

Een absolute voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is betrouwbaarheid van de infrastructuur van «waterbak» (baggeren), kunstwerken en verkeersvoorzieningen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur *preventief* beheerd en onderhouden wordt. Dit in tegenstelling tot *correctief* onderhoud, waarbij de beheerder geconfronteerd wordt met functieverlies en de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen wordt geplaatst.

Het beheer en onderhoud van het hoofdvaarwegennet wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het hoofdwegennet beheerd en onderhouden zal worden.

Voor het jaar 2006 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2006
Vorzieningenniveau Infrastructuur	Toegangseulen zeehavens voldoen het gehele jaar aan de normen voor het vaarwegprofiel	% waarin voldaan wordt aan profiel	95%
	Onderhoud aan de vaarwegmarkeringen is zodanig dat voor een afgesproken percentage wordt voldaan aan de IALA normen en de SIGNI-normen.	% van de vaarwegmarkeringen dat voldoet	85%

Na afloop van het uitvoeringsjaar zal RWS in de verantwoording aangeven of deze prestaties ook inderdaad zijn gerealiseerd. Om de met de uitvoeringsflexibiliteit beoogde efficiency te bereiken zal gebruik gemaakt worden van een palet aan prestatiebestekken en andere geïntegreerde contractvormen. Daarbij zullen verschillende soorten werkzaamheden worden gecombineerd in één integraal contract met één prijs.

De bekostiging van de prestatieafspraken vindt plaats op basis van een vast tarief per eenheid areaal.

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Tarief in € 1 000	Totaalbudget 2005 in € 1 000
Beheer en onderhoud	Vaarweg	4 377,8	31 471	137 774

Een nadere toelichting op het totstandkomen van het tarief, de prestatie-indicator en een nadere toelichting op de verschillende componenten van het basispakket beheer en onderhoud is terug te vinden in het MIT/SNIP-projectenboek 2006.

15.02.02 Servicepakketten Beheer en Onderhoud

Overdracht Broxk-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Broxk-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd hoe dit proces zal worden afgerond (TK stuk 28 600 XXII nr. 17). Bij elke overeenstemming over de overdracht zal apart worden gezien 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 (Pr. Margrietkanaal en van Starckenborghkanaal) alsmede het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. Deze laatste 2 vaarwegen worden niet gerekend tot het hoofdvaarwegennet.

De rijksbijdrage is in de negentiger jaren vastgesteld op basis van een preventief onderhoudsniveau (geen achterstalligheid). Er is een jaarlijkse indexering afgesproken.

Naar aanleiding van het rapport Commissie-Brinkman «Anders gestuurd, beter bestuurd» is er een advies om het Harinxmakanaal en het Winschoterdiep te financieren via het provinciefonds. De vaarweg Lemmer-Delfzijl zou in rijksbeheer moeten komen. In 2005 zal de wenselijkheid van centralisatie of overheveling conform het advies van de Commissie-Brinkman nader worden gezien.

15.02.04 groot variabel onderhoud

- Impuls 2003

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 leidt 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 een impuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Voor de Hoofdvaarwegen geldt ook het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud. In dit plan is een aantal projecten genoemd. Deze projecten hebben invloed op de afgesproken prestaties.

Projecten	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2004–2009
Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer	2004–2010
Baggeren IJssel	2008–2011
Vervanging vaartuigen	2004–2010
Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2010
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010
Noordzeekanaal baggeren	2004–2009
Rotterdam–België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	2004–2010
Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers	2004–2009
Wrakkenberging	2010
Natte bruggen	2005–2010
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2004–2009

Om verkeersoverlast zo veel als 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.

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

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

Naar verwachting komen de volgende projecten in 2006 gereed:

- de 1e fase van de verdieping van de vaargeulen in het Ketelmeer;
- de verbreding van de toegang naar de Beatrixsluis in het Lekkanaal;
- de landschappelijke inpassing van de 2e sluis te Lith;
- de brugverhogingen voor vierlaags containervaart op de Maas te Roosteren en Echt.

Ten opzichte van de begroting 2005 zijn bij de projecten de volgende mutaties te melden:

- het project vaargeul Ketelmeer is vertraagd naar 2006 in verband met vergunningenproblematiek: het verkrijgen van de vergunningen duurt langer dan verwacht;
- vaarweg Lemmer Delfzijl: In 2004 is de planstudie goedgekeurd en deze maatregelen zijn (inclusief het bijbehorende budget) toegevoegd aan het gelijknamige lopende realisatieproject;
- als gevolg van verwachte meevallende aanbestedingen zijn de projectbudgetten in totaal met circa € 21 miljoen neerwaarts bijgesteld. Een nadere toelichting op projectniveau staat vermeld in het MIT/SNIP-projectenboek;
- Walradar Noordzeekanaal: Hiervoor was € 6 mln. gereserveerd. De wens om recente technologische ontwikkelingen (o.a. de invoering van een automatisch identificatiesysteem) zo goed mogelijk in dit project te betrekken, heeft geleid tot een hoger bedrag dat benodigd is voor de investering in de walradar voor het Noordzeekanaal. Met het gemeentelijk havenbedrijf Amsterdam is afgesproken dat deze één derde deel

van de investeringskosten voor haar rekening neemt, en het Rijk twee derde deel. Vanuit het project Walradarsystemen is daarom € 5 mln toegevoegd aan het projectbudget;

- over de planstudie Lemmer–Delfzijl is eind 2004 een planstudiebesluit genomen en dit project is overgeheveld naar het realisatieprogramma.

15.03.02 Planstudieprogramma ná tracébesluit

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

- **Maasroute, modernisering fase 2**
De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling. In studie is het behouden, respectievelijk vergroten van het vervoersaandeel van de binnenvaart in de Maasroute-corridor door: 1) het realiseren van een volwaardige klasse Vb vaarweg (diepgang 3,5 m) op de verbreding Weurt-Ternaaien, waarmee de economische groei door vervoer over water wordt bevorderd; 2) het realiseren van doorvaarthoogtes van 9,10 m op het traject Weurt–Born; 3) het verminderen van de wachttijden bij de sluisen door capaciteits- en/of beschikbaarheidsuitbreiding.
Naar verwachting zal in 2005 voor enkele projectonderdelen (waar onder verhoging van de bruggen bij Weurt) een uitvoeringsbesluit worden genomen.

- **Sluis Ternaaien**
De scheepvaartverbinding tussen de Maasroute en het Albertkanaal (B) bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid kwetsbaar.
In studie is het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiscolk. Het project zal door Nederland en België gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiscolk is € 8 mln. (prijspeil 2004) plus een bijdrage aan de planstudiekosten. De Europese Commissie subsidieert de planstudie voor 50%. Geplande start van uitvoering is 2008.

15.05 Verkenningen en planstudie vóór tracébesluit

15.05.01 Verkenningen

De besluitvorming over de verkenning Bereikbaarheid Zuid-Oost Brabant (BERZOB) loopt nog. Wel zijn enkele no-regret maatregelen in voorbereiding genomen (zie planstudie voor projectbesluit).

Daarnaast zijn de volgende verkenningen gestart:

- er is een verkenning gestart naar de verkeerssituatie bij de splitsing Hollands Diep-Dordtse Kil, gericht op het in kaart brengen van de mogelijke veiligheidsproblemen die zich daar voordoen;
- er is een verkenning gestart naar de 2e sluiscolk Eefde, om te bezien of uitbreiding van de colkcapaciteit nodig is;
- in 2006 zullen ook verkenningen starten naar de sluiscapaciteit bij de Kreekrak- en Volkeraksluisen en naar de ligplaatscapaciteit op een aantal locaties in Nederland.

15.05.02 Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

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

- in 2006 wordt een standpunt of tracé-/projectbesluit verwacht voor de planstudies betreffende de Waal, de Zuid-Willemsvaart, de vaarweg Meppel–Ramspol (Zwartsluis), het Burgemeester Delenkanaal, de Bovenloop–IJssel en de 3e kolk Beatrixsluis;
- rond de planstudie Wilhelminakanaal vinden nog onderhandelingen met de regio plaats over de voorkeursvariant en de kostenverdeling tussen Rijk en regio;
- de verkenning Bereikbaarheid Zuid-Oost-Brabant heeft geresulteerd in versneld onderzoek naar de no-regret maatregelen ten behoeve van de vervanging sluizen 4, 5 en 6 naar klasse IV, aanpassing Erpsebrug en bijbehorende passageplaatsen en zwaaikommen. Start uitvoering is voorzien in 2006, met oplevering in 2010. Deze maatregelen worden gefinancierd door de regio Noord-Brabant en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ondertekening van een realisatieconvenant is voorzien in juni 2006.

15.09 Ontvangsten

Op het ontvangstartikel wordt het volgende verantwoord:

Gespecificeerde ontvangsten op de producten van dit productartikel (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investeringen in Schelderadarketen	9 157	8 936	5 400	4 500	4 800	6 200
VBS-tarief	8 123	8 123	8 123	8 123	8 123	8 123
Overige aanleg ontvangsten	2 469	5 673				
Totaal Ontvangsten Aanleg	19 749	22 732	13 523	12 623	12 923	14 323

d. projectoverzichten

Vaarwegen Realisatie IF 15.03.01												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	201	90	73	8	13	18	18	20	21	30	2012	2006
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	16	15	11	2	1	1	1				2010	2010
Walradarsystemen	68	56	2	5	4	5	6	5	6	35	n.v.t.	n.v.t.
Projecten landsdeel Oost												
Verruiming Twentekanalen	62	55	11	24	15	6	6				2008	2007
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	16	14	1	12	3						2006	2005
Projecten landsdeel West												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	17	6	2	3	8					2007	2005
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	232	229	209	12	6	5					2005	2005
Walradar Noordzeekanaal*	13	7			4	5	4				2008	
Projecten landsdeel Zuid												
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	20	18	4	4	9	3					2007	2006
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	72	72	69	3							2004	2004
Tweede Sluis Lith	57	57	55	2							2002	2002
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	177	175	162	10	5						2006	2006
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	55	27	7	20		2	3			2008	2008
Overig												
Kleine projecten	71	51	50	9	1	4	3	4			n.v.t.	n.v.t.
TBBV/SBV	34	34	26	8							n.v.t.	n.v.t.
Totaal categorie 0	1 117		706	108	84	54	40	32	27	65		
Begroting (IF 15.03.01)				108	84	54	40	32	27			

* Nieuw in realiatie.

Hoofdvaarwegen Planstudie IF 15.03.02 (na tracébesluit) en IF15.05.02 (voor tracébesluit)												
Bedragen in mln	Raming kosten		Budget							Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	Periode	
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)												
Projecten landsdeel Zuid												
Bouw 4e sluisolk Ternaaien			8				uo				2008 e.v.	
Maasroute, modernisering fase 2, verruiming tot klasse Vb			542	uo							2005 e.v.	
Totaal categorie 1 na tracébesluit (IF 15.03.02)			550									
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)												
Tracé-/projectbesluit t/m 2006												
Projecten landsdeel Oost												
Vaarweg Meppel-Ramspoeel (keersluis Zwartsluis)		26-41		pb			pr	µo			2009-2012	
Waal, toekomstvisie		170		uo							2006-2012	
Projecten landsdeel West												
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis		80-92		tb					uo		2011-2014	
Projecten landsdeel Zuid												
Wilhelminakanaal Tilburg ²		62	pb			uo					2007-2011	
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel		312		tb	pr	uo					2008 e.v.	
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluisen 4, 5 en 6*		30		tn/pb		uo					2007-2010	
Tracé-/projectbesluit na 2006												
Projecten landsdeel Oost												
Bovenloop IJssel		42							uo		2011-2013	
Twentekanaal		33							uo		2011-2013	
Projecten landsdeel West												
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg ¹		12							uo		2011-2013	
De Zaan ¹		pm									2012-2014	
Vaarroute Ketelmeer, fase 2		12							pb		2011-2013	
Projecten landsdeel Zuid												
Burgemeester Delenkanaal Oss ¹		pm	tn		pb	uo					na 2008	
Totaal categorie 1 voor tracébesluit (IF 15.05.02)		767-797										
Totaal categorie 1		1 317-1 347										

* Nieuw in planstudie

¹ Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie.

² Projectbesluit genomen in 2005. Projectbudget kan als gevolg van nadere besluitvorming nog worden aangepast.

Legenda

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

Hoofdvaarwegen Verkenningen IF15.05.01 A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentie- kader	Gereed
Landsdeel West			
Verkenning Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep–Dordtse Kil	Veiligheid	Risico-atlas vaarwegen	2006
Landsdeel Oost			
Verkenning Sluis Eefde	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2006

B. (Mogelijk) te starten verkenningen		
<p>Hieronder worden verkenningen gepresenteerd die mogelijk tot realisatie van een infrastructureel project zullen leiden in de periode 2015–2020. Voor de periode 2015–2020 is een overzicht met potentiële knelpunten beschikbaar (mede op basis van de Nota Mobiliteit), die mogelijk op termijn tot een infrastructurele oplossing komen. Voor deze potentiële knelpunten wordt het reguliere MIT-proces (verkenning, planstudie, realisatie) doorlopen. Per knelpunt zal eerst – via een nieuwe MIT-verkenning, een bestaande planstudie waarvan de scope wordt gewijzigd of een netwerkanalyse – de nut en noodzaak van een infrastructurele oplossing worden bekeken. Vervolgens worden voor die periode prioriteiten bepaald en zal een concrete programmering worden gemaakt, die past binnen de financiële randvoorwaarden. Daar waar ten opzichte van deze algemene toelichting aanvullende dan wel andere afspraken aan de orde zijn wordt dit toegelicht.</p>		
Locatie	Probleem	Toelichting
(Inter)nationaal		
Innovatieproject verkeersmanagement vaarwegen (RIS/ Centrale bediening)	Bereikbaarheid en veiligheid	
Landsdeel Noord		
Sluis Lemmer (kolk en ligplaatsen)	Capaciteit en veiligheid	
Vaarweg Lemmer– Delfzijl (fase 2)	Capaciteit	Deze verkenning is een vervolg op de planstudie Lemmer- Delfzijl, fase 1.
Landsdeel Oost		
Bruggen en vaarweg- profiel Twentekanal	Capaciteit	
Ligplaatsen Kampen	Capaciteit en veiligheid	
Ligplaatsen Driel	Capaciteit en veiligheid	
Verkenning IJssel (fase 2)	Capaciteit	
Landsdeel West		
Ligplaatsen vaarweg Amsterdam–Rijn- kanaal en vaarweg Amsterdam–Lemmer	Capaciteit en veiligheid	Het betreft hier de ligplaatsen Lelystad, Diemen, Breukelen en Oranjesluizen.
Verkenning Zeepoort IJmond	Capaciteit	Het project Zeepoort IJmond bevond zich tot 2005 in de MIT-planstudiefase (categorie 2), waarbij verschillende oplossingsvarianten zijn onderzocht. Uiteindelijk is een nieuwe oplossingvariant («Grote groene Kolk») ontwikkeld. In bestuurlijk overleg afgesproken om uiterlijk in 2008 te bezien of de groei aan de verwachtingen voldoet en welke maatregelen dan nodig zijn. De huidige MER procedure wordt daarmee (voorlopig) afgesloten.
Landsdeel Zuid		
Bruggen Born–België Kreekraksluizen	Capaciteit Capaciteit	Er bestaat mogelijk een capaciteitsknelpunt. Eventuele investeringen en uitvoeringstermijn zijn mede afhankelijk van afspraken met Vlaanderen, op basis van het Schelde-Rijn Verdrag.
Ligplaatsen Engelen	Capaciteit en veiligheid	
Ligplaatsen Krammer- sluis	Capaciteit en veiligheid	

B. (Mogelijk) te starten verkenningen

Westsluis bij Terneuzen	Capaciteit	
Sluis St Andries	Capaciteit	
Verkenning Zuid-Willemsvaart (beperkt) klasse IV	Capaciteit	Het gaat hierbij om een eventuele verdere verruiming van de vaarweg naar (beperkt) klasse IV.
Volkeraksluizen	Capaciteit	Er bestaat mogelijk een capaciteitsknelpunt. Eventuele investeringen en uitvoeringstermijn zijn mede afhankelijk van afspraken met Vlaanderen, op basis van het Schelde-Rijn Verdrag.

16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer

a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden de producten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam beschreven. De doelstelling van het onderliggende beleid is terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Vervolgens worden in dit productartikel de producten van de megaprojecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken beschreven. Deze projecten zijn gerelateerd aan Beleidsartikel 31 Integraal waterbeleid.

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
16. Megaproj. niet-Verkeer en Vervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	48 263	100 197	79 934	69 726	141 929	250 789	283 505
Uitgaven	46 333	109 725	86 054	71 215	148 482	257 342	281 363
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>1 765</i>	<i>4 898</i>	<i>16 798</i>	<i>13 787</i>	<i>14 138</i>	<i>13 134</i>	<i>11 234</i>
<i>16.01.02 Realisatieprogramma PMR</i>	<i>1 765</i>	<i>4 898</i>	<i>16 798</i>	<i>13 787</i>	<i>14 138</i>	<i>13 134</i>	<i>11 234</i>
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>28 858</i>	<i>61 622</i>	<i>6 024</i>	<i>27 316</i>	<i>100 203</i>	<i>206 821</i>	<i>254 051</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>15 710</i>	<i>43 205</i>	<i>63 232</i>	<i>30 112</i>	<i>34 141</i>	<i>37 387</i>	<i>16 078</i>
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst		20 620	10 181	12 981	21 731	36 769	33 308
– Restant		89 105	75 873	58 234	126 751	220 573	248 055
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	2%	3%	1%	0%	0%
16.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

c. Het actuele programma

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

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

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

Met de ondertekening van het Bestuursakkoord in juli 2004 is een eerste procedurele stap gezet in de aanloop naar de start uitvoeringsfase. In januari 2005 heeft de Raad van State vier van de acht in de Planologische Kernbeslissing-Plus (PKB+) opgenomen concrete beleidsbeslissingen vernietigd. Na het herstel van de door de Raad van State gesignaleerde gebreken in 2005 wordt in 2006 een nieuw deel 3 van de PKB+ opgesteld en in behandeling gebracht. Gedurende 2007 wordt de reguliere beroeps-procedure doorlopen.

Daarnaast worden in 2005 de Uitwerkingsovereenkomsten (UWO's) gesloten op basis van het Bestuursakkoord, rekening houdend met de uitkomsten van het due diligence onderzoek ten behoeve van een deelneming van het Rijk in het Havenbedrijf Rotterdam en met de uitkomsten van het tussen de Tweede Kamer en het kabinet gevoerde overleg. Op basis van de PKB-plus, EU-richtlijnen en het Publiek programma van Eisen wordt de uitvoering voorbereid. De daadwerkelijke aanlegwerkzaamheden van de landaanwinning starten in 2008.

Op dit artikel worden de met ingang van 2004 door V&W te verantwoorden projectkosten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) ondergebracht. Dit betreft zowel de kosten die worden gemaakt ter voorbereiding van en vooruitlopend op de daadwerkelijke uitvoeringsfase als de kosten die direct samenhangen met (de organisatie van) de realisatiefase van het project.

Daarnaast zijn de kosten voor de natuurcompensatie (nulmeting Zee-reservaat) tevens op dit artikel ondergebracht. De bekostiging hiervan vindt plaats uit de FES-middelen. Met het oog op de nog lopende onderhandelingen wordt in deze begroting geen inzicht geboden in de voor dit project geraamde budgetten.

Verkeer en Waterstaat voert Project Mainportontwikkeling Rotterdam niet uit als een project onder eigen regie en eigen verantwoordelijkheid en is derhalve belast met de coördinatie van Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Daarbij staat de beheersing van de afzonderlijke deelprojecten (Landaanwinning; inclusief Natuurcompensatie, 750 ha en Bestaand Rotterdams Gebied) centraal.

16.02 Ruimte voor de rivier

Op 15 april 2005 heeft het kabinet het ontwerp van de Planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB deel 1) vastgesteld. In juni 2005 is de inspraak gestart. Deel 3 zal naar verwachting voorjaar 2006 worden vastgesteld.

Met deze PKB wil het kabinet twee doelstellingen bereiken:

1. het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen. Dit houdt in dat de veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen uiterlijk in 2015 in overeenstemming moet worden gebracht met de wettelijke vereiste norm. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maatgevende Rijnafvoer van 16 000 m³/sec bij Lobith en 3 800 m³/sec bij Borgharen, zoals die in 2001 zijn vastgesteld en de verhoging van de toestroom van de zijrivieren;

2. een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. Daarmee wordt het rivierengebied economisch, ecologisch en landschappelijk versterkt.

De PKB bevat een besluit over de voor 2015 uit te voeren maatregelen én de plaats waar ze getroffen moeten worden. Hierbij wordt bovendien een doorkijk naar de verdere toekomst gegeven. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. De kosten van het basispakket zijn geraamd op € 2 212 mln.

Parallel aan de PKB-procedure worden planstudies naar de zogenaamde lopende projecten voortgezet (zoals onder meer de dijkteruglegging Veur-Lent) en wordt gestart met een aantal koploperprojecten die nog nader bepaald zullen worden. In het Kabinetsstandpunt (eind 2000) is aangegeven dat lopende projecten met kracht zullen worden voortgezet. De Tweede Kamer wordt twee maal per jaar middels een voortgangsrapportage over het project geïnformeerd in het kader van de procedure-regeling grote projecten.

Het budget voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier is in deze begroting opgehoogd met € 300 mln., hierbij is rekening gehouden met een bedrag van € 100 mln. aan projectgebonden opbrengsten en EU-middelen.

16.03 Maaswerken

Op dit onderdeel worden de uitgaven van de Maaswerken verantwoord. Na de twee hoogwaters in de Rijn en de Maas, in december 1993 en januari 1995, is het Deltaplan Grote Rivieren gepresenteerd. Hier zijn de Maaswerken voor de onderdelen Zandmaas en Grensmaas uit voortgekomen. Het project de Maaswerken bestaat derhalve naast bovengenoemde onderdelen uit de Maasroute. De Maasroute draagt bij aan een verbeterde bevaarbaarheid tussen Ternaaien en het Maas-Waalkanaal en wordt dan ook verantwoord onder Hoofdvaarwegennet, onderdeel Aanleg. Belangrijkste doelstelling van de onderdelen Zandmaas en Grensmaas is het verbeteren van de bescherming van inwoners van Limburg en Noord Brabant tegen hoog water van de Maas.

Over dit project wordt gerapporteerd in het kader van de procedure-regeling grote projecten. De zevende voortgangsrapportage is in april 2005 aan de Tweede Kamer gezonden.

Ten opzichte van de begroting 2005 is er een bedrag van € 107 mln. toegevoegd aan het totale projectbudget ten behoeve van de dekking van waarschijnlijk optredende risico's in dit project. Een uitgebreide beschrijving van deze risico's is terug te vinden in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

Hieronder wordt nader in gegaan op de doelstellingen van de projectonderdelen Zandmaas en Grensmaas.

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.

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	beperkt	tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln. ton

d. projectoverzichten

Project Mainportontwikkeling Rotterdam Planstudie IF 16.01.01											
Bedrag in € mln	Raming Budget kosten								Planning		Uitvoering periode
	min.	max.	taakstellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1											
Projecten (inter)nationaal											
Project Mainportontwikkeling Rotterdam			pm		pr		uo				2006–2020
Totaal categorie 1			pm								

Legenda

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)
pr procedures rond

Project Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 16.01.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten (inter)nationaal												
Uitvoeringsorganisatie ¹	11	2	2	4	1	1	1	1	1	pm	pm	2004
750 ha	10	28			2	2	2	2	2	pm	pm	pm
Groene verbinding	21	27					7	7	7	pm	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	5	10			1	1	1	1	1	pm	pm	pm
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	2	2		1	1						2006	2006
Voorfinanciering FES visonderzoek	30				12	10	4	3	1	pm	pm	pm
Totaal categorie 0	79		2	5	17	14	14	13	11	pm		
Begroting (IF 16.01.02)				5	17	14	14	13	11			

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

Ruimte voor de Rivier Realisatie IF 16.02.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Ruimte voor de Rivier											2015	2015
Uitvoering PKB en lopende projecten												
Projecten (inter) nationaal												
Realisatiekosten	2008	1 821		48		15	85	197	254	1 409		
Projecten landsdeel Oost												
Honsbroeksche Pleij	48	47	13	1	2	10	14	8				
Planstudie												
Projecten (inter) nationaal												
Projectburo en planstudie lopende projecten	58	57	41	12	4	1						
Projecten landsdeel Oost												
Dijkteruglegging Lent												
Toegangsdam stuw Amerongen												
Bato's erf												
Projecten landsdeel West												
* Aansluiting Sliedrechtse Biesbosch												
* Zuiderklip	5			1		1	1	2				
* Batenburg												
EU en projectgebonden ontvangsten	100									100		
Totaal categorie 0	2 219		54	62	6	27	100	207	254	1 509		
Begroting (IF 16.02.02)				62	6	27	100	207	254			

Maaswerken Realisatie IF 16.03.01 en IF 16.03.02												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Zuid												
Grensmaas	131	71	49	1	1	1	1	9	4	65	2022	2022
Zandmaas	516	471	131	42	62	29	33	28	12	179	2015	2015
Totaal categorie 0	647		180	43	63	30	34	37	16	244		
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				43	63	30	34	37	16			

17 Megaprojecten verkeer en vervoer

a. Relatie product en beleid

In dit productartikel worden eerst de producten van de *Westerschelde-tunnel (WST)* beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is nu gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII) beleidsartikel 32 (veiligheid in mobiliteit) en beleidsartikel 34 (betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden).

In het productartikel 17.2 zijn de producten van de *Betuweroute* beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Vervolgens zijn in het productartikel 17.3 de producten van de Hogesnelheidslijnen beschreven alsmede de producten van spoorwegen en rijkswegen van werken die qua planning en bouw met de aanleg van de Hogesnelheidslijnen zijn verbonden. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel nu is met name gerelateerd aan beleidsartikel 34 betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden. De relatie met de Infraprovider is beschreven in artikel 13.4 (van het Infrastructuurfonds) Geïntegreerde contractvormen.

In productartikel 17.4 worden de uitgaven voor anders betalen voor mobiliteit verantwoord. Ontwikkeling voor anders betalen voor mobiliteit is afhankelijk van de besluitvorming in de Nota Mobiliteit, inclusief de uitvoeringsagenda.

Tenslotte worden binnen dit artikel de producten van het project Zuiderzeelijn verantwoord. Het productartikel Zuiderzeelijn is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in beleidsartikel van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) 34 betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden.

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	462 442	358 743	243 729	19 461	9 757	216 563	222 311
Uitgaven	1 538 896	869 808	644 583	206 382	12 978	216 563	222 311
17.01 Westerscheldetunnel	595	7 785					
17.02 Betuweroute	496 468	329 673	325 561	167 827	5 319	2 301	
17.03 Hoge snelheidslijn	1 037 786	512 855	311 605	38 555	1 816		
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	818 519	435 855	300 605	37 555	1 816		
17.03.02 Realisatie HSL-zuid spoorwegen	34 075	9 000	2 000				
17.03.03. Realisatie HSL-zuid hoofdwegen	185 192	68 000	9 000	1 000			
17.04 Anders betalen voor mobiliteit	0	8 000	2 398				
17.05 Zuiderzeelijn	4 097	11 495	5 019	0	5 843	214 262	222 311
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst		89 265	59 023	19 551	565	0	0
– Restant		780 543	585 560	186 831	12 413	216 563	222 311
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	94%	94%	75%	0%	0%
17.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	63 514	38 751	33 988				

c. Het actuele programma

17.01 Westerscheldetunnel

Op 14 maart 2003 is de Westerscheldetunnel voor het publiek opengesteld. Op 10 december 2004 is de evaluevaluatie in het kader van de procedureregeling Grote Projecten aan de kamer aangeboden. Er resteren nu alleen nog uitgaven die voortvloeien uit claimafhandeling en nadeelcompensatie.

17.02 Betuweroute

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

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.

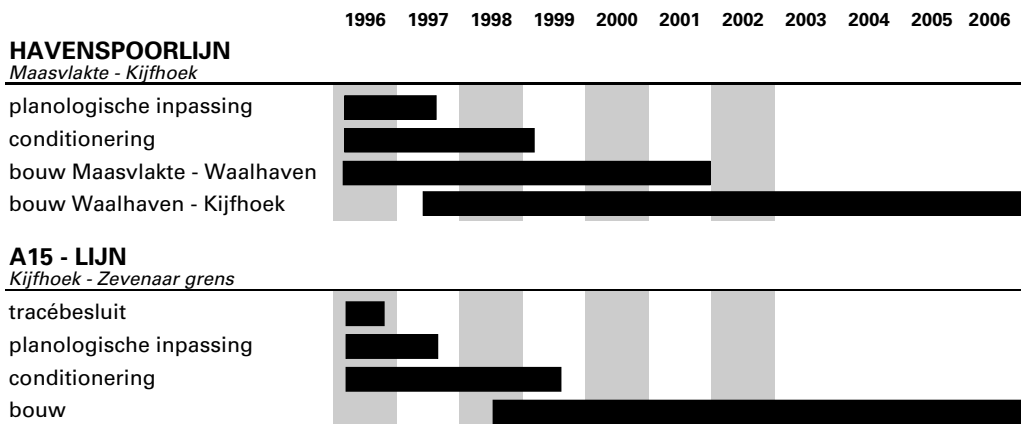
De havenspoorlijn is op 10 juli 2004 officieel in dienst genomen, zij het voorlopig nog met dieseltractie en beveiligingssysteem ATB-EG. Het geëlektrificeerd in dienst nemen met het beveiligingssysteem ETCS level 2 is gepland in december 2006.

Voor driekwart van de totale lengte wordt de Betuweroute tegen de A15 aangelegd. Op deze wijze kan de goederenspoorlijn zo goed mogelijk in het bestaande landschap worden ingepast en worden dorpen en steden zoveel mogelijk ontzien. De onderbouw van de A15-lijn is nagenoeg gereed. Alle grote bovenbouwcontracten zijn inmiddels opgedragen aan de aannemers.

De verwachte indienststeldingsdatum van de gehele Betuwelijn is december 2006.

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

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



Financiering Betuweroute:

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 € 167 mln.

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

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

Tot en met 2004 is door de Europese Unie € 121 mln. betaald. De bijdrage van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

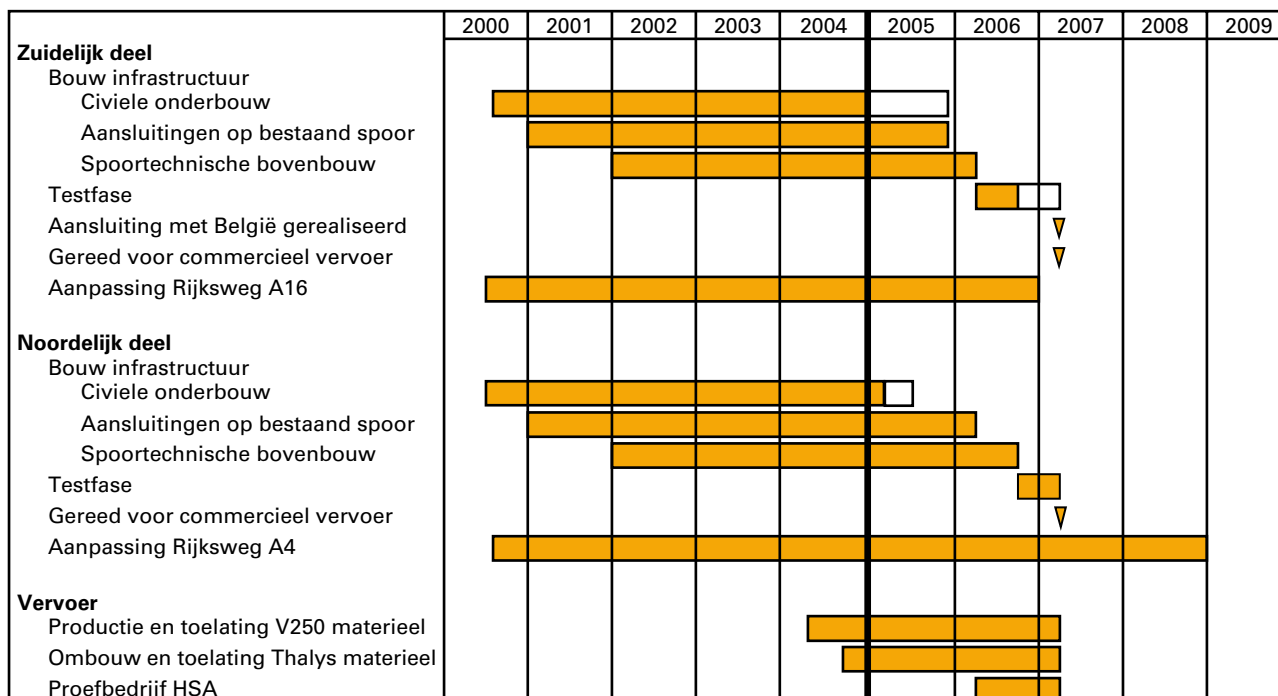
17.03 Hogesnelheidslijn-zuid


Binnen dit productartikel wordt een drietal producten gerealiseerd voor de Hogesnelheidslijn-Zuid.

17.03.01 Hogesnelheidslijn-zuid

Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit genomen door de ministers van VenW en VROM. In december 1999 is het boortunnelcontract gegund, in juli 2000 zijn de 5 contracten voor de civiele onderbouw gegund, en begin 2001 ook het contract railaansluitingen. Langs het tracé zijn de bouwwerkzaamheden in volle gang. Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiekprivate samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten.

Vanaf begin 2002 wordt de risico-analyse per kwartaal zeer secuur geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de 16e Voortgangsrapportage.



Legenda:	
Vigerende planning per 31 december 2004	
Potentiële uitloop volgens laatste inzichten	
Geplande mijlpaal	

17.03.02 Hogesnelheidslijn-Zuid: spoorwegen 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.

17.03.03 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 HSL

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.

17.04 Anders betalen voor mobiliteit

In de nota mobiliteit deel 1 is aangegeven dat het kabinet een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als een kosteneffectief middel ziet om de bereikbaarheid te verbeteren. In het najaar van 2004 is het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit gestart om tot een maatschappelijk gedragen voorstel te komen voor de implementatie van een andere manier van betalen voor gebruik van de weg. Het voorstel van het Platform is een belangrijke bijdrage voor het kabinetsstandpunt over anders betalen voor mobiliteit in de nota mobiliteit deel 3, inclusief de uitvoeringsagenda.

Het kabinetsstandpunt zal meer richting geven aan dit dossier, waardoor de opdracht van Verkeer en Waterstaat voor 2006 hieromtrent verhelderd wordt.

Hierop vooruitlopend is binnen het FES € 100 mln. gereserveerd voor dekking van de initiële van de voorfase van prijsbeleid.

17.05 Zuiderzeelijn

Na het TCI debat heeft de Tweede Kamer tijdens het AO van 29 juni 2005 ingestemd met het Plan van Aanpak voor de Structuurvisie fase. De Structuurvisie fase is gericht op zorgvuldige besluitvorming in 2006 in samenhang met het Noordvleugelprogramma.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn heeft als primair doel om de besluitvorming over nut en noodzaak van het project te faciliteren. Een tweede doel van de Structuurvisie is het vaststellen van de kaders waarbinnen verdere uitwerking in een latere fase dient plaats te vinden (dit zijn selectie van alternatieven en bijbehorende uitwerkingswijze) indien besloten wordt om na het besluit over nut en noodzaak met het project door te gaan. De Structuurvisie bevat een integrale afweging van alle belangen in het licht van de beoogde maatschappelijke projectdoelen.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn moet licht werpen op actualiteit van de probleemstelling, de doelstelling van het project, de mogelijke alternatieven en de samenhang met andere plannen en projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur en in de betreffende regio's (Noord-Nederland en Noordvleugel van de Randstad). Deze samenhang is mede bepalend voor het maatschappelijk rendement van het project en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio's.

De scope van de Structuurvisie bestaat primair uit de vier bekende alternatieven (MZB, HSL, IC & HZL+) en de HZL++, en wordt definitief vastgesteld op basis van de probleemanalyse die een brede insteek heeft en aansluit bij de nationale beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta.

Het Rijk heeft voor de realisatie van een snelle verbinding met het Noorden € 2,73 mld. (prijsspeil 2002, netto contante waarde 2010) gereserveerd. De bijbehorende kasstromen staan gereserveerd in de periode 2004–2016.

17.09 Ontvangsten

De op dit artikel geraamde ontvangsten betreft de EU-bijdrage voor de HSL en de Betuweroute en voor € 5 mln. ontvangsten van derden. Zie voor een verdere uitsplitsing de projectoverzichten onder d.

d. projectoverzichten

Betuweroute Realisatie IF 17.02.01												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln							Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2006	2006
Reguliere SVV-middelen	708	869	213	85	266	137	5	2				
FES-middelen	2 814	2 814	2 911	- 97								
Privaat	828	828	538	290								
Financiering Prorail	97	97		33	33	31						
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	167	169	121	19	27							
Totaal categorie 0	4 636		3 805	330	326	168	5	2				
Begroting (IF 17.02.01)				330	326	168	5	2				

Hogesnelheidslijn (HSL) Realisatie IF 17.03												
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln							Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5 687	5 471	4 910	436	301	38	2	0	0		2006/	2006/
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 604	2 526	2 375	31	158	38	2	0	0			
- Fes regulier	1 711	1 686	1 764	47	- 101							
- Privaat	936	936	513	251	172							
- EU-ontvangsten	176	176	163	6	7							
- Ontvangsten derden	50	34	45	5								
- Risicoreservering	210	113	50	95	65							
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	113	104	9	2							
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	997	925	919	68	9	1						
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	6 799		5 933	512	312	39	2	0	0			
Begroting (IF 17.03)				512	312	39	2	0				

Zuiderzeelijn Planstudie IF 17.05.01												
Bedrag in € mln	Raming Budget kosten								Planning		Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Zuiderzeelijn ¹	2 851					tn ²	ot	tb/pr				pm
Totaal categorie 1	2 851											

¹ Betreft geïndexeerde waarde van de rijksbijdrage à € 2,73 mld (prijsspeil 2002).

² Afhankelijk van de uitkomst van de besluitvorming voorjaar 2006 op basis van de Structuurvisie ZZL.

Legenda

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp-tracébesluit of ontwerp-projectbesluit

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

18. Overige uitgaven

a. Relatie producten en beleid

Artikel 18 bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Bij elk onderdeel zal het verband met het artikel uit de begroting van Hoofdstuk XII worden vermeld. Vanaf 2005 worden de kosten voor bodemsanering (18.2) toegerekend aan de projecten waar zich bodemverontreiniging voordoet. Met de aan Railinfrabeheer (18.5) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de begroting van V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren .

b. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	52 555	49 896	49 500	47 088	46 211	46 597	29 932
Uitgaven	58 250	55 234	50 114	50 845	48 333	46 598	29 932
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>			<i>mem</i>	<i>mem</i>	<i>mem</i>	<i>mem</i>	<i>mem</i>
<i>18.02 Bodemsanering</i>	1 448		0	0	0	0	0
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	908	7 181	3 087	3 757	2 121	0	0
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Noord-vleugel)</i>	92	1 100	1 000	1 000	0	0	0
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	49 860	40 119	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898
<i>18.07 Modaliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	5 942	6 834	5 812	5 862	6 088	6 305	6 034
<i>18.07.01 Nationale basisinformatievoorziening en ov. uitgaven</i>	5 942	6 834	5 812	5 862	6 088	6 305	6 034
Van totale uitgaven:							
– <i>Bijdrage aan baten-lastendienst</i>		6 790	5 785	5 835	6 061	6 278	6 034
– <i>Restant</i>		48 444	44 329	45 010	42 272	40 320	23 898
– <i>waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht</i>		100%	9%	11%	12%	8%	13%
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	49 860	40 119	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen							
Ontvangsten	228 135	142 235	mem	mem	mem	mem	mem

c. Het actuele programma

18.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

18.02 Bodemsanering

Op dit artikel zijn uitgaven verantwoord voor bodemsanering bij de aanleg van projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994) en de ontsluiting van VINEX locaties. Vanaf 2005 zijn er geen middelen meer beschikbaar.

18.03 Intermodaal vervoer

In dit produktartikel worden de producten van Intermodaal Vervoer beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het produktartikel heeft betrekking op beleidsartikel 35, Mainport en logistiek.

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

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.

18.03.01 Realisatieprogramma intermodaal vervoer

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

Doel van de Subsidieregeling Openbare Inland terminals was het bieden van de mogelijkheid om de capaciteit van het infrastructurele netwerk optimaal te benutten. Door het verstrekken van subsidies aan de openbare overslagterminals is het terminalnetwerk versterkt en is een modal shift gestimuleerd. Met behulp van deze subsidies zijn nieuwe openbare overslagterminals gerealiseerd en is de capaciteit van bestaande overslagterminals vergroot. De SOIT is tussentijds geëvalueerd en de Minister heeft in 2003 besloten de regeling niet in zijn huidige vorm te verlengen.

De looptijd van de Subsidieregeling Openbare Inland terminals is per 1 januari 2004 verstreken. Nieuwe aanvragen kunnen derhalve niet meer worden ingediend. De afwikkeling van de reeds ingediende aanvragen vindt in 2005 plaats en zal afhankelijk van de planning en uitvoering van de gehonoreerde projecten naar verwachting doorlopen naar 2008.

Prestatiegegevens

Omdat uit een in 2004 ter beschikking gekomen evaluatieonderzoek is gebleken dat de doelstelling van een landelijk dekkend terminalnet is bereikt, is de eerder gebruikte prestatie-indicator komen te vervallen.

Ten behoeve van de subsidieregeling SOIT zijn tien projecten in uitvoering genomen en dus verplicht. Van die tien zijn er inmiddels zes gerealiseerd. Voor 2 projecten wordt nog formeel een beschikking geslagen. Dit betreft

het restant van de SOIT regeling en is bestuurlijk gebonden en beleidsmatig gereserveerd. De verkenningen en planstudies ten aanzien van Railservicecentra zijn niet vastgelegd in verplichtingen.

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Noordvleugel)

De Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit stellen de uitvoering van het beleid centraal waardoor de prioriteit komt te liggen bij praktisch uit te voeren gebiedsgerichte plannen. Het kabinet heeft er voor gekozen om de uitvoering van projecten een viertal gebieden in Nederland via een samenhangend programma te organiseren. Dit om de gecoördineerde rijksinzet in te vullen, waarbij het kabinet een selectie van inrichtingsopgaven financieel en inhoudelijk op hoofdlijnen integraal afweegt. Binnen de programma's is er voor gekozen om te focussen op een beperkt aantal projecten die samenhang vertonen en bij de besluitvorming «in elkaar haken». In de Nota Ruimte worden deze gebieden aangeduid: de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad, Zuidoost Brabant/ Noord Limburg en het Groene Hart. Elk programma wordt door een ander ministerie gecoördineerd, waarbij de Minister van V&W verantwoordelijk is voor het programma Noordvleugel. De overzichtconstructie van het Noordvleugelprogramma is bijgevoegd.

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

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

Op dit artikel worden de coördinatiekosten van het programma Noordvleugel verantwoord. In totaal staat hiervoor in de periode 2005 tot en met 2007 ca. € 3 mln ter beschikking.

18.05 Railinfrabeheer

De aandelen van Railinfrabeheer B.V. (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Railinfrabeheer B.V. 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 Verkeer en Waterstaat

Op dit artikel 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 het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschikbaar zijn gesteld om vervolgens door Verkeer en Waterstaat aan Prorail te worden uitgeleend.

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

18.07 Modaliteitsafhankelijke kennis en expertise

18.07.01 Nationale basisinformatievoorziening en overige uitgaven

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. Deze producten zijn gewaarmerkt als potentiële authentieke registraties.

Voorbeelden van nationale basisinformatie zijn:

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

De overige uitgaven betreffen de uitgaven voor grensoverschrijdende netwerkoeverleg.

d. projectoverzichten

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03.01													
Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln								Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later	huidig	vorig	
Multi- en modaalvervoer													
Regionale terminals	21	21	13	2	2	2	2					divers	divers
Totaal categorie 0	21		13	2	2	2	2						
Ruimte voor planstudies				5	1	2							
Begroting (IF 18.03.01)				7	3	4	2						

19. Bijdragen andere begrotingen rijk

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

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

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ontvangsten	5 737 296	5 496 449	6 246 245	6 484 483	6 293 167	6 432 813	6 635 749
19.09 Ten laste van begroting VenW	4 116 936	4 031 120	4 745 454	4 553 080	4 560 854	4 666 661	4 762 777
19.10 Ten laste van het FES	1 620 360	1 465 329	1 500 791	1 931 403	1 732 313	1 766 152	1 872 972

c. Het actuele programma

19.09 Ten laste van begroting VenW

Niet van toepassing.

19.10 Ten laste van het FES

In de volgende tabel wordt de bijdrage uit het FES (art 19.10) uitgesplitst naar de verschillende categorieën van projecten.

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Betueroute	197 503					
HSL-Zuid	362 081	71 640				
Impuls f 1,9 mld	90 595	31 492	4 764			
12 mld impuls	- 149 359	509 682	1 095 312	974 542	1 067 053	1 064 020
Bor	640 039	444 761	316 825	237 178	230 839	343 039
FES-bruggetje	150 694	185 607	260 891	284 563	226 369	193 912
Voorfinanciering GIS				- 32 000	- 33 000	- 34 000
Fileplan ZSM	162 000	246 000	246 000	246 000	246 000	246 000
BISK/Proces en systeem innovatie	2 775	2 610	2 610	2 030	3 890	
A2 Maastricht	9 000	9 000	5 000	5 000		
Amsterdam Zuid-as				15 000	25 000	60 000
Totaal art 19.10	1 465 329	1 500 791	1 931 403	1 732 313	1 766 152	1 872 972

5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11. HOOFDWATERSYSTEMEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	429 772	336 162	363 740	536 969	638 549	659 354
Nieuwe mutaties	193 599	- 33 903	7 845	30 887	- 1 928	- 2 543
Stand ontwerp-begroting 2006	623 371	302 259	371 585	567 856	636 621	656 811

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	565 876	531 587	548 737	562 090	639 197	632 756
Nieuwe mutaties	- 8 426	- 57 939	- 32 479	28 674	- 1 930	- 695
Stand ontwerp-begroting 2006	557 450	473 648	516 258	590 764	637 267	632 061

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Looncompensatie	974	117	120	121	111	109
2 Prijscompensatie	2 516	2 350	2 484	2 736	3 020	2 906
3 Correctie prijscomp. Ruimte voor de Rivier						- 730
4 Rente Deltaplan Grote Rivieren	8 000					
5 Oplossing kasritmeprobl. IF	- 4 907	- 33 967	- 43 271	27 662	15 269	6 883
6 Inkoopstaakstelling		- 429	- 1 023	- 1 597	- 1 597	- 1 597
7 Vanuit Maaswerken splitsing WB21	637	229	594	583	64	- 78
8 Vanuit Ruimte voor de Rivier splitsing WB21	145	174	- 543	- 549	- 502	238
9 Wijziging aanbestedingsmeevallers	4 210	250	6 780	6 760	6 470	8 200
10 Proses						- 4 545
11 Kasschuif Zwakke Schakels Kust			32000	22000	24 000	18 000
12 Beleidsvoorbereiding naar hoofdstuk XII	- 13 084	- 12 685	- 12 136	- 12 619	- 12 470	- 12 544
13 Saldering BLS ontvangsten	- 33 755	- 33 755	- 35 661	- 35 661	- 35 661	- 35 661
14 Vorming baten-lastendienst RWS	26 838	19 777	18 177	19 238	19 675	20 124
15 Risico's Maaswerken					- 20 309	- 2000
Totaal	- 8 426	- 57 939	- 32 479	28 674	- 1 930	- 695

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.

ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.

ad 3 Dit betreft een correctie van de toegekende prijsindexering bij begroting 2005.

- ad 4 Deze mutatie heeft betrekking op de rentekosten in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren voor de Gemeente Rotterdam.
- ad 5 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritme-problematiek op het Infrastructuurfonds. In de jaren 2006 en 2007 betreft deze problematiek met name het project HSL, het spoorprogramma en waterkeren waar begrotingsgelden eerder dan voorzien noodzakelijk zullen zijn. Deze benodigde kasschuiven worden opgevangen via de artikelen 11, 12 en 15.
- ad 6 Deze mutatie op basis van de Ministerraad besluitvorming betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 7 en 8 Mutatie betreft de afronding van de ontvlechting van de programma's Ruimte voor de Rivier, Maaswerken en WB21.
- ad 9 Met deze mutatie wordt de in de Voorjaarsnota 2005 opgenomen verwerking van de taakstelling aanbestedingsmeevallers op de desbetreffende sectoren meer in overeenstemming gebracht met de te verwachten realisatie van deze meevallers. Per saldo zijn deze aanpassingen ten opzichte van de Voorjaarsnota 2005 budgettair neutraal.
- ad 10 De mutatie vloeit voort uit de financiering van de kosten voor de toegankelijkheidsprojecten verbandhoudende met de verdieping van de Westerschelde en de Memorandum of Understanding met het Belgische Vlaanderen. Deze kosten worden verantwoord op artikel 15 waarbij de financiering gevonden is binnen het Infrastructuurfonds.
- ad 11 Deze kasschuif is een aanpassing aan de projectplanning van het programma Zwakke Schakels Kust.
- ad 12 In het kader van de conversie van de begroting hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt naar de artikelen 31 «Integraal waterbeleid». en 34 «Betrouwbare netwerken en acceptabele bereikbaarheid reistijd realiseren».
- ad 13 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan de baten-lastendienst) kan worden verlaagd.
- ad 14 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (zie leeswijzer).

- ad 15 Uit dit artikel wordt uit de jaren 2009 en 2010 in totaal ca. € 22,3 mln. overgeboekt naar artikel 16 ten behoeve van de Maaswerken.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	46 372	38 111	36 954	36 627	35 727	35 727
Nieuwe mutaties	- 33 755	- 31 955	- 35 661	- 35 661	- 35 661	- 35 661
Stand ontwerp-begroting 2006	12 617	6 156	1 293	966	66	66

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Hogere ontvangsten Maaswerken		1 800				
2 Saldering BLS-ontvangsten	- 33 755	- 33 755	- 35 661	- 35 661	- 35 661	- 35 661
Totaal	- 33 755	- 31 955	- 35 661	- 35 661	- 35 661	- 35 661

- ad 1 In 2006 wordt een hogere ontvangst met betrekking tot het project Maaswerken verwacht. Analoog daaraan worden de uitgaven met eenzelfde bedrag verhoogd.
- ad 2 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan baten-lastendienst) kunnen worden verlaagd.

12 HOOFDWEGENNET

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	1 411 970	2 156 574	2 382 096	2 790 415	2 574 209	2 702 132
Nieuwe mutaties	967 497	- 31 487	5 209	144 539	18 689	95 810
Stand ontwerp-begroting 2006	2 379 467	2 125 087	2 387 305	2 934 954	2 592 898	2 797 942

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	1 989 564	2 523 826	2 733 060	2 817 157	2 620 871	2 702 132
Nieuwe mutaties	40 661	19 125	51 821	101 205	65 349	95 843
Stand ontwerp-begroting 2006	2 030 225	2 542 951	2 784 881	2 918 362	2 686 220	2 797 975

Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Looncompensatie	2 511	336	346	317	284	284
2 Prijscompensatie	9 464	11 727	12 685	12 554	11 699	11 699
3 A12/Nootdorpboog			3 900	3 900		
4 Taakstelling voorlichting	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150
5 Oplossing kasritmeproblematiek IF	- 10 849	- 62 373	- 40 510	14 640	- 18 587	9 146
6 Inkoopstaakstelling		- 1 371	- 3 305			
7 Correctie amendement 8 (van Hijum)	15 000	10 000	10 000	10 000	15 000	
8 Wijziging aanbestedingsmeevallers			- 6 000	- 5 000	- 1 000	- 1 000
9 Kasschuif IPG	- 9 700					9 700
10 Kasschuif	- 24 000	12 000	12 000			
11 Prijsbeleid	- 8 000					
12 Aanpassing ontvangstenraming		- 5 706	6 432	12 838	9 901	7 665
13 Saldering BLS Ontvangsten	- 21 151	- 21 410	- 21 500	- 21 426	- 22 689	- 22 689
14 Vorming baten-lastendienst RWS	87 536	76 072	77 923	73 532	70 891	73 188
15. Overheveling VERA-HWN						8 000
Totaal	40 661	19 125	51 821	101 205	65 349	95 843

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie betreft de overboeking naar 12.2 Hoofdwegennet in verband met de overeenkomst inzake de aansluiting A12/Veenweg in de gemeente Nootdorp en het opheffen van de AHOB Veenweg in relatie tot de aanleg van de Nootdorpboog.
- ad 4 Dit betreft taakstelling op voorlichting, hetgeen resulteert in mindere dan wel meer sobere communicatie over aanleg-

projecten. Hiermee wordt invulling gegeven aan de geparkeerde taakstelling voorlichting op artikel 40 in de begroting van VenW (XII).

- ad 5 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritmeproblematiek op het Infrastructuurfonds. In de jaren 2006 en 2007 betreft de problematiek met name het project HSL, het spoorprogramma en waterkeren waar begrotingsgelden eerder dan voorzien noodzakelijk zullen zijn. Deze benodigde kasschuiven worden opgevangen via de artikelen 11, 12 en 15.
- ad 6 Deze mutatie op basis van de Ministerraad besluitvorming betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 7 De invulling van het amendement van Hijum (versterking onderliggend wegennet) vindt plaats op dit artikel.
- ad 8 Met deze mutatie wordt de in de Voorjaarsnota 2005 opgenomen verwerking van de taakstelling aanbestedingsmeevallers op de desbetreffende sectoren meer in overeenstemming gebracht met de te verwachten realisatie van deze meevallers. Per saldo zijn deze aanpassingen ten opzichte van de Voorjaarsnota 2005 budgettair neutraal.
- ad 9 Kasschuif als gevolg van een actualisering van de planning van het Innovatieprogramma Geluid.
- ad 10 Kasschuif als gevolg van het actualiseren van de planning van de projecten RW12 Veenendaal en CRAAG.
- ad 11 Ten behoeve van Prijsbeleid, anders betalen voor mobiliteit, worden gelden overgeboekt vanuit de artikelen 12 «Hoofdwegennet» en 18 «Overige uitgaven» naar artikel 17 «Megaprojecten verkeer en vervoer».
- ad 12 Door de actualisering van de ontvangstenraming wordt de uitgavenraming voor hetzelfde bedrag gecorrigeerd.
- ad 13 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan de baten-lastendienst) kan worden verlaagd.
- Ad 14 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (zie leeswijzer).
- Ad 15 In overleg met de regio is het goederenspoorproject VERA doorgeschoven naar 2014. De hiervoor tijdelijk vrijvallende middelen worden omgezet voor de wegenprojecten: N62 (Tractaatweg) en de A9 Zuid (Noord-Brabant).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	26 451	59 880	41 471	103 115	34 789	22 689
Nieuwe mutaties	- 21 151	- 27 116	- 15 068	- 8 588	- 12 788	- 15 024
Stand ontwerp-begroting 2006	5 300	32 764	26 403	94 527	22 001	7 665

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Aanpassen ontvangstenplanning		- 5 706	6 432	12 838	9 901	7 665
2 Saldering BLS-ontvangsten	- 21 151	- 21 410	- 21 500	- 21 426	- 22 689	- 22 689
Totaal	- 21 151	- 27 116	- 15 068	- 8 588	- 12 788	- 15 024

- ad 1 Betreft de actualisering van de ontvangstenraming. De uitgavenraming wordt voor hetzelfde bedrag gecorrigeerd.
- ad 2 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan de baten-lastendienst) kunnen worden verlaagd.

13 SPOORWEGEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppl wet 2005	2 226 636	2 399 206	1 252 758	930 012	899 760	1 666 924
Nieuwe mutaties	1 324 494	133 157	58 557	834 325	40 689	- 431 708
Stand ontwerpbegroting 2006	3 551 130	2 532 363	1 311 315	1 764 337	940 449	1 235 216

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppl wet 2005	1 542 507	1 807 096	1 868 290	1 753 021	1 684 908	1 654 924
Nieuwe mutaties	- 14 495	- 31 256	153 647	157 954	257 709	257 049
Stand ontwerpbegroting 2006	1 528 012	1 775 840	2 021 937	1 910 975	1 942 024	1 911 973

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	1 970	361	345	335	318	318
2. Prijsbijstelling 2005	5 699	6 818	6 926	6 508	6 391	6 391
3. A12/Nootdorpboog			- 3 900	- 3 900		
4. Aanbestedingsres. Betuweroute	10 000	20 000	8 000	7 000	10 000	2000
5. Naar VWS		- 10 000	- 10 000			
6. Gebruiksvergoeding	- 9 473					
7. Randstadrail		1 488	2 977	2 977	2 977	2 977
8. Monitoringssysteem HSL			400	400	400	400
9. Oplossing kasritmeprobl. IF	27 165	- 64 659	25 033	9 356	720	- 12 259
10. Motie Slob tbv HSL		- 10 000	- 13 000			
11. Toevoeging HSL-oost	8 344	10 162	5 082	4 930	96 119	88 669
12. Desaldering Sloelijn	1 800	7 200	3 000			
13. Toevoeging IP		44 374	128 784	115 348	115 784	116 553
14. Afdekking risico's spoorprogramma's	- 60 000	- 37 000				
15. Van FES: A'dam Zuidas				15 000	25 000	60 000
16. Overheveling VERA-HWN						- 8 000
Totaal	- 14 495	- 31 256	153 647	157 954	257 709	257 049

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie betreft de overboeking naar 12.2 Hoofdwegennet in verband met de overeenkomst inzake de aansluiting A12/Veenweg in de gemeente Nootdorp en het opheffen van de AHOB Veenweg in relatie tot de aanleg van de Nootdorpboog.
- ad 4 Met brief met kenmerk FEZ/2004/1530 is de Tweede Kamer

geïnformeerd over het positieve aanbestedingsresultaat op de Betuweroute van in totaal € 117 mln., die ingezet o.a. wordt voor overwegen/emplacementen, station Breda en de sluizen Zuid Willemsvaart.

- ad 5 Deze mutatie betreft de doorwerking van amendement nr. 40 (Dijksma en van Ham) waarmee ook voor de jaren 2006 en 2007 de dekking ongedaan wordt gemaakt van het aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling (bovenregionaal vervoer van gehandicapten).
- ad 6 Omdat de decentrale vervoerders een verbruiksvergoeding gaan betalen aan ProRail, kan de subsidie van het rijk aan ProRail worden verminderd. Hiertegenover staat dat afgesproken is dat decentrale vervoerders gecompenseerd worden voor de gebruiksvergoeding die ze aan ProRail betalen.
- ad 7 Omdat de Infrastructuur van RandstadRail met ingang van 1 juli 2006 wordt gedecentraliseerd wordt hiervoor geen gebruiksvergoeding meer aan ProRail betaald. Daarom moet de subsidie aan ProRail worden verhoogd. De gereserveerde compensatie (op art 34 van Hoofdstuk XII) aan decentrale overheden, wordt nu overgeheveld naar artikel 13 in het Infrastructuurfonds.
- ad 8 Deze mutatie betreft de overboeking uit artikel 34 van Hoofdstuk XII in verband met de monitoring van de Concessie-overeenkomst van HSL-vervoer.
- ad 9 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritmeproblematiek op het Infrastructuurfonds. In de jaren 2006 en 2007 betreft de problematiek met name het project HSL, het spoorprogramma en waterkeren waar begrotingsgelden eerder dan voorzien noodzakelijk zullen zijn. Deze benodigde kasschuiven worden opgevangen via de artikelen 11, 12 en 15.
- ad 10 In gevolge van motie Slob wordt in verband met de indexeringsproblematiek HSL een bedrag van in totaal € 23 mln. overgeboekt naar de HSL-Zuid.
- ad 11 De bedragen die gereserveerd staan voor de HSL-Oost worden overgeboekt vanuit artikel 17 (Megaprojecten verkeer en vervoer).
- ad 12 Op het ontvangsten deel van dit artikel ontstaan hogere ontvangsten met betrekking tot het project Sloelijn, welke evenredig aan het uitgavenartikel worden toegevoegd.
- ad 13 De bedragen die gereserveerd staan voor de Infraprovider zijn overgeboekt vanuit artikel 17 (Megaprojecten verkeer en vervoer).
- ad 14 In 2005 is er voor de jaren 2005 en 2006 totaal € 97 mln. onttrokken aan de post «Afdekking risico's spoorprogramma's» t.b.v. de onderbouw HSL.
- ad 15 Dit betreft de bijdrage uit het FES voor Amsterdam Zuidas ten

behoefte van een grotere lengte van het benodigde 4-sporige trajectdeel tussen Zuid/WTC en de keerspoeren.

- Ad 16 In overleg met de regio is het goederenspoorproject VERA doorgeschoven naar 2014. De hiervoor tijdelijk vrijvallende middelen worden ingezet voor de N62 (Tractaatweg) en de A9 Zuid (Noord-Brabant).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e supplwet 2005	8 296	16 000	12000	14 000	14 000	
nieuwe mutaties	1 800	22 200	68 000	87 000	109 000	131 000
Stand ontwerpbegroting 2006	10 096	38 200	80 000	101 000	123 000	131 000

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Ontvangsten Sloelijn	1 800	7 200	3 000			
2 Overheveling HSA-reeks		15 000	65 000	87 000	109 000	131 000
Totaal	1 800	22 200	68 000	87 000	109 000	131 000

- ad 1 Op het ontvangsten deel van dit artikel ontstaan hogere ontvangsten met betrekking tot het project Sloelijn, welke evenredig aan het uitgavenartikel worden toegevoegd.
- ad 2 Betreft de overheveling van de HSA reeks welke in navolging van de IP-reeks overgeboekt is vanuit artikel 17.

14 REGIONALE EN LOKALE INFRASTRUCTUUR

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	82 613	238 544	289 677	322 491	265 681	293 690
Nieuwe mutaties	- 19 557	- 12 567	- 8 686	- 8 229	- 13 762	1 235
Stand ontwerpbegroting 2006	63 056	225 977	280 991	314 262	251 919	294 925

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	250 508	337 711	557 071	336 103	265 681	293 693
Nieuwe mutaties	- 19 894	- 10 603	- 99 722	- 8 264	- 13 797	1 200
Stand ontwerpbegroting 2006	230 614	327 108	457 349	327 839	251 884	294 893

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Looncompensatie	31	4	4	4	4	4
2 Prijscompensatie	797	1 610	2 124	1 539	1 006	1 006
3 Inkoopstaakstelling		- 15	- 33			
4 Amersfoort via BDU	- 6 000	- 2000				
5 Naar BDU			- 91 000			
6 Correctie Amendement 8 (van Hijum)	- 15 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 15 000	
7 Naar artikel 17 tbv Noordvleugel		- 384	- 1 000			
8 Vorming baten-lastendienst RWS	278	182	183	193	193	190
Totaal	- 19 894	- 10 603	- 99 722	- 8 264	- 13 797	1 200

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie op basis van de Ministerraad besluitvorming betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 Het project Amersfoort CSG zal via de BDU betaald gaan worden, derhalve overheveling naar artikel 39 in de begroting van Hoofdstuk XII.
- ad 5 In voorgaande jaren zijn op projecten kleiner dan € 225 mln.

gelden tot een bedrag van € 91 mln. niet uitgegeven en aangewend voor financiering van de grotere regionaal lokale infrastructuur projecten. De projecten kleiner dan € 225 mln. waarop indertijd de onderuitputting is opgetreden zijn inmiddels via de GDU+ onderdeel gaan uitmaken van de BDU. Derhalve wordt de € 91 mln. vanuit het artikel lokale infrastructuur teruggeboekt ten gunste van de BDU.

- ad 6 De invulling van het amendement van Hijum (versterking onderliggend wegennet) vindt plaats op artikel 12.
- ad 7 Deze mutatie betreft een overboeking naar artikel 18 «Overige uitgaven» ten behoeve van de projectorganisatie Noordvleugel.
- ad 8 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (zie leeswijzer).

15 HOOFDVAARWEGENNET

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	330 360	448 378	453 697	563 133	575 632	608 118
Nieuwe mutaties	62 417	- 43 288	30 758	29 241	10 620	6 932
Stand ontwerpbegroting 2006	392 777	405 090	484 455	592 374	586 252	615 050

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	442 237	449 552	514 617	562 038	576 984	634 716
Nieuwe mutaties	7 839	2 658	21 800	25 240	15 621	7 477
Stand ontwerpbegroting 2006	450 076	452 210	536 417	587 278	592 605	642 193

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Looncompensatie	1 752	207	224	231	214	216
2 Prijscompensatie	2 558	2 381	2 734	2 981	2 999	3 113
3 Inkoopstaakstelling		- 697	- 1 776	- 4 547	- 4 547	- 4 547
4 Proses				1 000	5 000	3 000
5 Oplossing kasritmeproblematiek IF	4 032	- 15 601	- 9 607	1 055	- 1 340	- 3 655
6 Sluizen Zuid Willemsvaart		5 000	15 000	10 000		
7 Wijziging aanbestedingsmeevallers	- 4 210	- 250	- 780	- 1 760	- 5 470	- 7 200
8 Saldering BLS Ontvangsten	- 8 704	- 8 704	- 1 009	- 3 236	- 2 836	- 1 436
9 Beleidsvoorbereiding naar hoofdstuk XII	- 6 580	- 6 580	- 6 580	- 6 580	- 6 580	- 6 580
10 Vorming baten-lastendienst RWS	18 991	26 902	23 594	26 096	28 181	24 566
Totaal	7 839	2 658	21 800	25 240	15 621	7 477

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie op basis van de Ministerraad besluitvorming betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 De mutatie vloeit voort uit de financiering van de kosten voor de toegankelijkheidsprojecten verbandhoudende met de verdieping van de Westerschelde en de Memorandum of Understanding

met het Belgische Vlaanderen. Deze kosten worden verantwoord op artikel 15 waarbij de financiering gevonden is binnen het Infrastructuurfonds.

- ad 5 Deze mutatie is aangebracht ten behoeve van de oplossing van de kasritmeproblematiek op het Infrastructuurfonds. In de jaren 2006 en 2007 betreft de problematiek met name het project HSL, het spoorprogramma en waterkeren waar begrotingsgelden eerder dan voorzien noodzakelijk zullen zijn. Deze benodigde kasschuiven worden opgevangen via de artikelen 11, 12 en 15.
- ad 6 Met brief met kenmerk FEZ/2004/1530 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het positieve aanbestedingsresultaat op de Betuweroute van in totaal € 117 mln., die o.a. ingezet wordt voor overwegen/emplacementen, station Breda en de sluizen Zuid Willemsvaart.
- ad 7 Met deze mutatie wordt de in de Voorjaarsnota 2005 opgenomen verwerking van de taakstelling aanbestedingsmeevallers op de desbetreffende sectoren meer in overeenstemming gebracht met de te verwachten realisatie van deze meevallers. Per saldo zijn deze aanpassingen ten opzichte van de Voorjaarsnota 2005 budgettair neutraal.
- ad 8 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als batenlastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van het agentschap ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan agentschap) kan worden verlaagd.
- ad 9 In het kader van de conversie van de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedeelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt naar de artikelen 31 «Integraal waterbeleid» en 34 «Betrouwbare netwerken en acceptabele bereikbaarheid reistijd realiseren».
- ad 10 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de batenlastendienst Rijkswaterstaat (zie leeswijzer).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	27 491	30 474	13 570	13 897	14 797	14 797
Nieuwe mutaties	- 7 742	- 7 742	- 47	- 1 274	- 1 874	- 474
Stand ontwerpbegroting 2006	19 749	22 732	13 523	12 623	12 923	14 323

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Scheldevaart	962	962	962	962	962	962
2 Hogere ontvangsten Proses				1 000		
3 Saldering BLS Ontvangsten	- 8 704	- 8 704	- 1 009	- 3 236	- 2 836	- 1 436
Totaal	- 7 742	- 7 742	- 47	- 1 274	- 1 874	- 474

- ad 1 Betreft de overheveling van de Scheldevaartontvangsten uit de begroting van VenW (XII) naar het Infrastructuurfonds.
- ad 2 Betreft hogere ontvangsten van Vlaanderen ten behoeve van Proses.
- ad 3 Als gevolg van de status van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst worden de ontvangsten gerelateerd aan onderhoud voor rekening van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan de baten-lastendienst) kunnen worden verlaagd.

16 MEGAPROJECTEN NIET VERKEER EN VERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	64 649	73 295	65 988	146 921	234 649	276 847
Nieuwe mutaties	35 548	6 639	3 738	- 4 992	16 140	6 658
Stand ontwerpbegroting 2006	100 197	79 934	69 726	141 929	250 789	283 505

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	68 290	79 415	65 988	146 921	234 649	276 847
Nieuwe mutaties	41 435	6 639	5 227	1 561	22 693	4 516
Stand ontwerpbegroting 2006	109 725	86 054	71 215	148 482	257 342	281 363

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Prijscompensatie	267	242	278	595	946	946
2 Extra ontvangsten 2004 Maaswerken		1 800				
3 Kasschuif	- 8 000	4 000	4 000			
4 Correctie Prijscompensatie RvR						730
5 Maaswerken splitsing WB21	- 637	- 229	- 594	- 583	- 64	78
6 Ruimte voor de Rivier splitsing WB21	- 145	- 174	543	549	502	- 238
7 Waalsprong	48 500					
8 Uitvoeringsorganisatie PMR	1 450	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
9 Risico's Maaswerken					20 309	2 000
Totaal	41 435	6 639	5 227	1 561	22 693	4 516

- ad 1 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 2 De extra ontvangsten op artikel 11 worden ingezet ten behoeve van het project Maaswerken in 2006.
- ad 3 Dit betreft een kasschuif als gevolg van een actualisatie van het project Maaswerken.
- ad 4 Dit betreft bij begroting 2005 te weinig toegekende prijsindexering. Deze wordt alsnog toegevoegd uit artikel 11 «Hoofdwatersystemen».
- ad 5 en 6 Dit betreft de afronding van de ontvlechting van de programma's Ruimte voor de Rivier, Maaswerken en WB21.

- ad 7 Dit betreft de compensatie van de planschade Veur-Lent die is ontstaan door het interveniëren in de ontwikkeling van de Waalsprong (VINEX locatie).
- ad 8 Deze mutatie betreft de financiering van de uitvoeringsorganisatie PMR.
- ad 9 Uit artikel 11 wordt in de jaren 2009 en 2010 in totaal ca. € 22,3 mln. overgeboekt naar dit artikel ten behoeve van de Maaswerken.

17 MEGAPROJECTEN VERKEER EN VERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	252 320	102 004	181 015	221 869	446 908	439 183
Nieuwe mutaties	106 423	141 725	- 161 554	- 212 112	- 230 345	- 216 872
Stand ontwerpbegroting 2006	358 743	243 729	19 461	9 757	216 563	222 311

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	952 975	500 141	349 395	225 090	446 908	439 183
Nieuwe mutaties	- 83 167	144 442	- 143 013	- 212 112	- 230 345	- 216 872
Stand ontwerpbegroting 2006	869 808	644 583	206 382	12 978	216 563	222 311

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Prijsbijstelling	3 853	1 859	1 498	879	1 734	1 734
2 Loonbijstelling	15	1				
3 Aanpassing kasprognose HSL	- 26 691	- 119 600	- 11 645	- 92 713	- 20 176	- 13 384
4 Aanpassing kasprognose Betuweroute	- 80 000	55 000	25 000			
5 Aanbestedingsmeevaller Betuweroute	- 40 000	- 40 000	- 37 000			
6 Toevoeging FES		13 120				
7 IP-reeks naar artikel 13		- 44 374	- 128 784	- 115 348	- 115 784	116 553
8 Motie Slob tbv HSL		10 000	13 000			
9 HSL-Oost naar artikel 13	- 8 344	- 10 162	- 5 082	- 4 930	- 96 119	- 88 669
10 Prijsbeleid	8 000	2 398				
11 Toevoeging HSL projectbudget	60 000	37 000				
Totaal	- 83 167	144 442	- 143 013	- 212 112	- 230 345	- 216 872

- ad 1 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Dit betreft een aanpassing van de kasritme voor de HSL-zuid op basis van de meest recente projectraming, welke wordt opgevangen binnen de totale infrastructuurfondsproblematiek.
- ad 4 Deze mutatie betreft een aanpassing van het kasritme van de Betuweroute, die is aangepast op basis van de liquiditeitsprognose van ProRail.
- ad 5 Met brief met kenmerk FEZ/2004/1530 is de Tweede Kamer

geïnformeerd over het positieve aanbestedingsresultaat op de Betuweroute van in totaal € 117 mln., die o.a. ingezet wordt voor overwegen/emplacementen, station Breda en de sluisen Zuid Willemsvaart.

- ad 6 Deze mutatie betreft de toevoeging van in het FES beschikbare middelen voor prijscompensatie voor de HSL-Zuid.
- ad 7 Vanwege de aard van de uitgaven worden de bedragen die gereserveerd staan voor de Infraprovider voortaan verantwoord op artikel 13 (Spoorwegen).
- ad 8 In gevolge van motie Slob wordt in verband met de indexeringsproblematiek HSL een bedrag van in totaal € 23 mln. vanuit artikel 13 overgeboekt naar de HSL-Zuid.
- ad 9 De bedragen die gereserveerd staan voor de HSL-Oost worden overgeboekt naar artikel 13 (Spoorwegen).
- ad 10 Ten behoeve van Prijsbeleid, anders betalen voor mobiliteit, worden gelden overgeboekt vanuit de artikelen 12 «Hoofdwegen-net» en 18 «Overige uitgaven».
- ad 11 In 2005 is er voor de jaren 2005 en 2006 totaal € 97 mln. onttrokken aan de post «Afdekking risico's spoorprogramma's» (artikel 13) voor de onderbouw HSL.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	48 751	38 988	65 000	87 000	109 000	131 000
Nieuwe mutaties	- 10 000	- 5 000	- 65 000	- 87 000	- 109 000	- 131 000
Stand ontwerpbegroting 2006	38 751	33 988	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Bijstelling ontvangstenraming Betuweroute	- 10 000	10 000				
2 Overheveling HSA-reeks		- 15 000	- 65 000	- 87 000	- 109 000	- 131 000
Totaal	- 10 000	- 5 000	- 65 000	- 87 000	- 109 000	- 131 000

- ad 1 Betreft een actualisatie van de ontvangstenraming voor de Betuweroute.
- ad 2 Betreft de overheveling van de HSA-ontvangsten die in navolging van de IP-uitgaven overgeboekt wordt naar artikel 13.

18 OVERIGE UITGAVEN

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	48 797	48 241	45 206	45 314	45 678	29 535
Nieuwe mutaties	1 099	1 259	1 882	897	919	397
Stand ontwerpbegroting 2006	49 896	49 500	47 088	46 211	46 597	29 932

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	54 135	51 253	48 963	47 436	45 679	29 535
Nieuwe mutaties	1 099	- 1 139	1 882	897	919	397
Stand ontwerpbegroting 2006	55 234	50 114	50 845	48 333	46 598	29 932

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Loonbijstelling	22	3	4	3	3	3
2 Prijsbijstelling	69	47	41	42	44	44
3 Inkoopstaakstelling		- 3	- 7			
4 Prijsbeleid		- 2 398				
5 Grensoverschrijdende netwerkoverleg	505	502	502	502	502	
6 Noordvleugel		386	1 000			
7 Vorming baten-lastendienst RWS	503	324	342	350	370	350
Totaal	1 099	- 1 139	1 882	897	919	397

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- ad 3 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 Ten behoeven van Prijsbeleid, anders betalen voor mobiliteit, worden gelden overgeboekt vanuit de artikelen 12 «Hoofdwegenet» en 18 «Overige uitgaven» naar artikel 17 «Megaprojecten verkeer en vervoer».

- ad 5 Deze mutatie betreft de uitgaven voor grensoverschrijdende netwerkoverleg.
- ad 6 Deze mutatie betreft een overboeking vanuit artikel 14 «Regionale en lokale infrastructuur» ten behoeve van de projectorganisatie Noordvleugel.
- ad 7 Deze mutatie komt voort uit de vorming van de batenlastendienst Rijkswaterstaat (zie leeswijzer).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	182 354	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2006	182 354	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898

19 BIJDRAGEN ANDERE BEGROTINGEN RIJK

19.09 TEN LASTE VAN BEGROTING VERKEER EN WATERSTAAT

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
19.09 Ten laste van begroting VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	4 000 220	4 646 036	4 551 141	4 440 176	4 525 110	4 622 694
Nieuwe mutaties	30 900	99 418	1 939	120 678	141 551	140 083
Stand ontwerp-begroting 2006	4 031 120	4 745 454	4 553 080	4 560 854	4 666 661	4 762 777

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 STRUCTUUR- VERSTERKING

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000)						
19.10 Bijdragen van het Fonds Economische Structuur- versterking	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand eerste Suppl. Wet 2005	1 456 329	1 478 671	1 926 403	1 712 313	1 741 152	1 812 972
Nieuwe mutaties	9 000	22 120	5 000	20 000	25 000	60 000
Stand ontwerp-begroting 2006	1 465 329	1 500 791	1 931 403	1 732 313	1 766 152	1 872 972

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 HSL-Zuid		13 120				
2 Ondertunneling A2 Maastricht	9 000	9 000	5 000	5 000		
3 Amsterdam Zuidas				15 000	25 000	60 000
Totaal	9 000	22 120	5 000	20 000	25 000	60 000

- ad 1 Deze mutatie heeft betrekking op de toevoeging van in het FES beschikbare middelen voor prijscompensatie voor de HSL-Zuid.
- ad 2 In de begroting 2004 van VROM zijn gelden toegevoegd vanuit het FES voor de ondertunneling A2 Maastricht. In het kader van de motie de Nerée zijn deze uitgaven naar VenW geschoven, maar de ontvangsten zijn abusievelijk bij VROM blijven staan. Met deze mutatie worden ook de VROM ontvangsten uit het FES naar de begroting van VenW gebracht. Per saldo heeft dit geen wijzigingen in het Infrastructuurfonds tot gevolg.

ad 3 Dit betreft de bijdrage uit het FES voor Amsterdam Zuidas ten behoeve van een grotere lengte van het benodigde 4-sporige trajectdeel tussen Zuid/WTC en de keersporen.

6. CONVERSIETABEL

In deze paragraaf wordt de relatie tussen de budgetten uit de «oude» begroting 2005 en die uit de onderliggende nieuwe begroting 2006 inzichtelijk gemaakt. Dit inzicht is meerjarig voor de periode t/m 2010 en op basis van de laatste door de Kamer geautoriseerde begrotingsstand (eerste suppletore begroting 2005).

Af te leiden valt waar het begrotingsgeld in de oude structuur was geraamd en waar dit in de huidige structuur is terug te vinden («was-wordt»). Voor de volledigheid is ook een tabel opgenomen waarbij het omgekeerde getoond wordt («wordt-was»), waardoor in een oogopslag kan worden gezien uit welke oude budgetten het nieuwe is opgebouwd. Bij deze laatste tabel worden de uitgaven niet meer herhaald.

Toelichting

Er is niet direct sprake van een fors gewijzigde indeling. De artikelen worden compacter gepresenteerd, zonder te raken aan Wet en Besluit Infrastructuurfonds. In de Leeswijzer is al ingegaan op de relatie met de nieuwe beleidsbegroting van VenW (XII) en het feit dat nu binnen de artikelen meer inzicht wordt geboden dan in de oude situatie.

Bij de oude indeling was (op het niveau van de wetstaat) eerst een onderverdeling naar droge en natte infra, megaprojecten, algemene uitgaven en bijdragen andere begrotingen Rijk. Daarbinnen was een verdere opsplitsing naar sectoren, projecten of overige items.

In de nieuwe indeling is dit ontgaan van de opsmuk en meer overzichtelijk gemaakt door een herkenbare indeling naar de diverse sectoren (NoMo). Dit heeft onder andere geleid tot een apart artikel voor de vaarwegfunctie. Nieuw is verder de introductie van een apart artikel Mega's niet-Verkeer en Vervoer (PMR, Ruimte voor de Rivier, Maaswerken) naast de Megaprojecten voor Verkeer en Vervoer. De afzonderlijke megaprojecten zijn in de nieuwe begrotingsindeling als apart artikelonderdeel verwerkt.

In de navolgende tabel is op hoofdlijnen aangegeven waar de oude artikelen in de nieuwe situatie neerslaan.

Oude indeling (wetstaat)	01 Droge infra	02 Natte infra	03 Megaprojecten	04 Algemene uitgaven	05 Bijdragen tlv andere begr.
	01.01 Rijkswegen 01.02 Railwegen 01.03 Reg./lokale infra	02.01 Waterkeren 02.02 Waterbehe- ren en vaarwegen en vaawegen	03.01 Wester- scheldetunnel 03.02 Betuwe- route 03.03 HSL 03.05 Betaald rijden 03.06 Zuiderzee- lijn 03.07 Project Mainportontw. Rotterdam (PMR)	04.01 Voordelig/ nadelig saldo 04.02 Bodem- sanering 04.03 Intermodaal vervoer 04.05 Garanties 04.06 Prijs- bijstelling Fes 04.07 Regionale Mob.fondsen 04.08 Rail-infra- beheer	05.01 Bijdragen tlv begroting VenW 05.04 Bijdragen tlv Fes
Nieuwe indeling (wetstaat)	↓	↓	↓	↓	↓
11 Hoofdwatersystemen		02.01, 02.02			
12 Hoofdwegenet	01.01				
13 Railwegen	01.02				
14 Regionaal, lokale infra	01.03			04.07	
15 Hoofdvaarwegennet		02.02			
16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer		02.01	03.07		
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer			03.01 t/m 03.06		
18 Overige uitgaven				04.01, 04.02, 04.03, 04.05, 04.08	
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk					05.01, 05.04

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
01 DROGE INFRASTRUCTUUR							
01.01	Rijkswegen						
01.01.01	aanleg: verkenn. en planst.	17 274	9 548	8 655	8 799	8 832	8 868
01.01.02	aanleg: realisatie	1 194 545	1 624 299	1 841 768	1 949 170	1 782 773	1 820 228
01.01.03	BenO: voorbereiding	31 834	37 204	31 242	32 505	33 666	34 574
01.01.03	BenO: voorbereiding						
01.01.04	BenO: realisatie	695 217	823 163	822 090	786 011	753 495	795 567
01.01.04	BenO: realisatie						
01.01.04	BenO: realisatie						
01.01.04	BenO: realisatie						
01.01.05	Bediening	17 299	17 120	16 928	17 485	17 955	17 992
01.01.06	Basisinformatie	32 099	25 681	24 484	25 565	26 579	27 371
01.01.06	Basisinformatie						
01.01.06	Basisinformatie						
01.02	Railwegen						
01.02.01 G	aanleg: verkenn. en planst.						
01.02.01 P	aanleg: verkenn. en planst.	26 957	8 565	4 812	2 102	2 103	2 103
01.02.02 G	aanleg: realisatie	25 706	40 478	46 106	15 640	16 699	48 106
01.02.02 P	aanleg: realisatie	565 763	718 988	812 274	804 484	843 679	752 599
01.02.04	BenO: realisatie	822 066	937 050	903 083	828 780	746 858	776 547
01.02.05	Prorail: verkeersleiding	75 569	75 569	75 569	75 569	75 569	75 569
01.02.06	leenfaciliteit	26 446	26 446	26 446	26 446		
01.03	Regionale/lokale infra						
01.03.01	aanleg: verkenn. en planst.	4 891	4 186	4 122	4 178	4 082	4 085
01.03.02	aanleg: realisatie	156 839	240 536	523 949	331 925	261 599	289 608
01.03.03	Duurzaam Veilig	4 868	1 361				
01.03.05	GDU	21 421					
02 NATTE INFRASTRUCTUUR							
02.01	Waterkeren						
02.01.01	aanleg: verkenn. en planst.	5 558	4 444	2 102	3 945	3 252	3 522
02.01.01	aanleg: verkenn. en planst.						
02.01.02	aanleg: realisatie	119 026	89 431	114 010	162 977	266 619	273 675
02.01.03	BenO: voorbereiding	12 310	11 965	12 715	12 887	12 890	12 899
02.01.03	BenO: voorbereiding						
02.01.04	BenO: realisatie	94 229	101 543	79 882	77 004	62 874	61 953
02.01.04	BenO: realisatie						
02.01.04	BenO: realisatie						
02.01.04	BenO: realisatie						
02.01.05	Ruimte voor de Rivier	13 216	6 174	26 657	99 251	205 498	252 738
02.01.06	Maaswerken	51 637	57 504	26 594	34 583	17 064	13 922
02.02	Waterbeheren en vaarwegen						
02.02.01	aanleg: verkenn. en planst.	13 591	8 139	8 038	8 141	8 139	8 139
02.02.01	aanleg: verkenn. en planst.						
02.02.01	aanleg: verkenn. en planst.						
02.02.02	aanleg: realisatie	226 128	187 817	170 313	157 294	150 970	208 484
02.02.02	aanleg: realisatie						
02.02.03	BenO: voorbereiding	24 416	22 945	24 203	25 168	26 048	25 784

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
12.05	Verkenn. en planst. voor tb	12.05.02	17 274	9 548	8 655	8 799	8 832	8 868
12.03	Aanleg, benutting en planst. ná tb	12.03.01	1 194 545	1 624 299	1 841 768	1 949 170	1 782 773	1 820 228
12.01	Verkeersmanagement	12.01.01	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
12.02	BenO	12.02.02	28 634	34 004	28 042	29 305	30 466	31 374
12.01	Verkeersmanagement	12.01.01	7 165	7 165	7 165	7 165	7 165	7 165
12.02	BenO	12.02.01	591 169	581 936	562 863	651 784	630 268	671 340
12.02	BenO	12.02.02	20 400	20 400	20 400	20 400	20 400	20 400
12.02	BenO	12.02.03	29 821	167 000	185 000	60 000	49 000	50 000
12.04	Geïntegreerde conctractvormen	12.04.00	46 662	46 662	46 662	46 662	46 662	46 662
12.01	Verkeersmanagement	12.01.01	17 299	17 120	16 928	17 485	17 955	17 992
12.01	Verkeersmanagement	12.01.01	19 765	15 593	14 815	15 518	16 176	16 692
12.02	BenO	12.02.01	9 630	7 704	7 345	7 669	7 974	8 211
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
18.07	Modaliteitsonafh. Kennis/expertise	18.07.01	1 604	1 284	1 224	1 278	1 329	1 368
13.05	Verkenn. en planst.	13.05.02	7 769	46	2 045	45	45	45
13.05	Verkenn. en planst.	13.05.01	19 188	8 519	2 767	2 057	2 058	2 058
13.03	Aanleg	13.03.02	25 706	40 478	46 106	15 640	16 699	48 106
13.03	Aanleg	13.03.01	565 763	718 988	812 274	804 484	843 679	752 599
13.02	Onderhoud en vervanging	13.02.01	822 066	937 050	903 083	828 780	746 858	776 547
13.01	Railverkeersbegeleiding	13.01.01	75 569	75 569	75 569	75 569	75 569	75 569
13.03	Aanleg	13.03.03	26 446	26 446	26 446	26 446		
14.01	Grote reg./lokale projecten	14.01.02	4 891	4 186	4 122	4 178	4 082	4 085
14.01	Grote reg./lokale projecten	14.01.03	156 839	240 536	523 949	331 925	261 599	289 608
14.01	Grote reg./lokale projecten	14.01.03	4 868	1 361				
14.01	Grote reg./lokale projecten	14.01.03	21 421					
11.05	Verkenn. en planst.	11.05.02	4 062	3 125	1 478	2 605	2 287	2 477
11.05	Verkenn. en planst.	11.05.03	1 496	1 319	624	1 340	965	1 045
11.03	Aanleg	11.03.01	119 026	89 431	114 010	162 977	266 619	273 675
11.01	Watermanagement	11.01.01	1 959	1 921	2 041	2 069	2 069	2 071
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.01	9 279	8 993	9 558	9 687	9 689	9 696
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.04	1 072	1 051	1 116	1 131	1 132	1 132
11.01	Watermanagement	11.01.01	3 772	4 062	2 745	2 631	2 514	2 478
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.01	52 613	65 280	47 524	45 236	31 391	30 547
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.02	2 599	3 895	1 627	1 461	1 254	1 186
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.04	31 243	25 092	24 808	24 534	24 568	24 592
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.05	4 002	3 214	3 178	3 142	3 147	3 150
16.02	Ruimte voor de Rivier	16.02.02	13 216	6 174	26 657	99 251	205 498	252 738
16.03	Maaswerken	16.03.01	51 637	57 504	26 594	34 583	17 064	13 922
11.05	Verkenn. en planst.	11.05.02	764	588	581	588	588	588
11.05	Verkenn. en planst.	11.05.03	3 993	3 072	3 033	3 073	3 072	3 072
15.05	Verkenn. en planst. voor tb	15.05.02	8 834	4 479	4 424	4 480	4 480	4 480
11.03	Aanleg	11.03.02	114 259	125 420	84 287	72 693	52 329	38 803
15.03	Aanleg, benutting en planst. ná tb	15.03.01	111 869	62 397	86 026	84 601	98 641	169 681
11.01	Watermanagement	11.01.01	1 540	1 510	1 648	1 755	1 851	1 822

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.03	BenO: voorbereiding						
02.02.04	BenO: realisatie	401 890	423 737	514 744	586 214	591 416	576 587
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.04	BenO: realisatie						
02.02.05	Bediening	54 458	51 609	52 793	52 392	56 493	57 037
02.02.06	Basisinformatie	41 472	36 483	37 427	38 998	40 437	42 561
02.02.06	Basisinformatie						
02.02.06	Basisinformatie						
02.02.06	Basisinformatie						
02.02.06	Basisinformatie						
02.02.07	Watersystemen	20 000	36 689	40 000	1 921		
03 MEGAPROJECTEN							
03.01	Westerscheldetunnel	7 785					
03.02	Betuweroute	447 994	309 261	179 047	5 298	2 292	
03.03	Hogesnelheidslijn						
03.03.01	HSL-Zuid	407 763	136 817	162 737	207 109	133 480	127 447
03.03.02	HSL-Oost	8 324	10 123	5 062	4 911	95 746	8 8296
03.03.03	HSL-zuid: railwegen	9 000	29 940	15	15	15	15
03.03.04	HSL-zuid: hoofdwegen	60 656	9 000	2 534	1 937	1 936	1 937
03.03.05	Snelle treinverbindingen	1 100	614				
03.05	Betaald rijden	0	0	0	0	0	
03.06	Zuiderzeelijn	11 453	5 000	0	5 820	213 430	221 479
03.07	PMR	3 437	15 737	12 737	13 087	12 087	10 187
04 ALGEMENE UITGAVEN							
04.01	Saldo afgesl. Rekeningen	0	0	0	0	0	0
04.02	Bodemsanering	0	2 398				
04.03	Intermodaal vervoer	7 153	3 080	3 757	2 121		
04.05	Granties						
04.05.01	Gar. NV FDM	0	0	0	0	0	0
04.05.02	Gar. Wagenborg	0	0	0	0	0	0
04.05.03	Gar. OV	0	0	0	0	0	0
04.07	Regionale mobiliteitsfondsen						
04.07.01	Rijksbijdrage	20 628	49 769	29 000			
04.07.02	Terugsluis opbrengsten	41 861	41 861				
04.08	Railinfrabeheer	40 119	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.01	6 771	6 698	7 041	7 305	7 545	7 473
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.02	181	177	193	206	217	214
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.04	2 595	1 953	2 138	2 280	2 409	2 370
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.05	239	235	256	273	288	283
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	980	961	1 049	1 117	1 178	1 160
15.02	BenO	15.02.01	12 110	11 411	11 878	12 232	12 559	12 462
11.01	Watermanagement	11.01.01	30 569	30 521	33 367	41 229	43 481	41 930
11.02	BenO	11.02.01	27 606	29 941	30 124	37 092	39 042	37 714
11.02	BenO	11.02.02	3 870	3 870	3 870	3 870	3 870	3 870
11.02	BenO	11.02.04	37 244	36 701	40 399	44 152	45 202	44 486
11.02	BenO	11.02.05	50 240	50 240	50 240	50 240	50 240	50 240
11.02	BenO	11.02.06	880	880	880	880	880	880
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
15.02	BenO	15.02.01	167 981	168 084	187 364	240 251	255 201	244 966
15.02	BenO	15.02.02	37 500	37 500	37 500	37 500	37 500	37 500
15.02	BenO	15.02.03	31 000	51 000	116 000	116 000	101 000	100 000
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	54 458	51 609	52 793	52 392	56 493	57 037
11.01	Watermanagement	11.01.01	33 151	29 159	29 916	31 172	32 323	34 022
11.02	BenO	11.02.01	491	476	488	509	527	555
11.02	BenO	11.02.04	341	256	263	274	284	299
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	1 664	1 465	1 502	1 565	1 623	1 708
15.02	BenO	15.02.01	1 664	1 465	1 502	1 565	1 623	1 708
18.07	Modaliteitsonafh. Kennis/expertise	18.07.01	4 161	3 662	3 756	3 913	4 057	4 269
11.03	Aanleg	11.03.02	20 000	36 689	40 000	1 921		
17.01	Westerscheldetunnel	17.01.01	7 785					
17.02	Betuweroute	17.02.01	447 994	309 261	179 047	5 298	2 292	
17.03	HSL	17.03.01	407 763	136 817	162 737	207 109	133 480	127 447
17.03	HSL	17.03.02	8 324	10 123	5 062	4 911	95 746	88 296
17.03	HSL	17.03.03	9 000	29 940	15	15	15	15
17.03	HSL	17.03.04	60 656	9 000	2 534	1 937	1 936	1 937
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (noord-vleugel)	18.04.01	1 100	614				
17.04	Anders betalen voor mobiliteit	17.04.01						
17.05	Zuiderzeelijn	17.05.01	11 453	5 000	0	5 820	213 430	221 479
16.01	PMR	16.01.02	3 437	15 737	12 737	13 087	12 087	10 187
18.01	Saldo afgesl. Rekeningen	18.01.01						
18.02	Bodemsanering	18.02.01		2 398				
18.03	Intermodaal vervoer	18.03.01	7 153	3 080	3 757	2 121		
18.05	Railinfrabeheer	18.05.01						
18.05	Railinfrabeheer	18.05.02						
18.05	Railinfrabeheer	18.05.03						
14.02	Reg. Mob.fondsen	14.02.01	20 628	49 769	29 000			
14.02	Reg. Mob.fondsen	14.02.02	41 861	41 861				
18.05	Railinfrabeheer	18.05.01	40 119	40 215	40 226	40 124	40 293	23 898

Tabel WORDT-WAS

WORDT:		WAS:		
Art. Ond.		Hfd.product	Art. Ond.	
11	Hoofdwatersystemen			
11.01	Watermanagement	11.01.01	02.01.03 02.01.04 02.02.03 02.02.04 02.02.06	BenO: voorbereiding BenO: realisatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie Basisinformatie
11.02	Beheer en onderhoud	11.02.01	02.01.03 02.01.04 02.02.03 02.02.04 02.02.06	BenO: voorbereiding BenO: realisatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie Basisinformatie
		11.02.02	02.01.04 02.02.03 02.02.04	BenO: realisatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie
		11.02.04	02.01.03 02.01.04 02.02.03 02.02.04 02.02.06	BenO: voorbereiding BenO: realisatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie Basisinformatie
		11.02.05	02.01.04 02.02.03 02.02.04	BenO: realisatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie
		11.02.06	02.02.04	BenO: realisatie
11.03	Aanleg	11.03.01	02.01.02	aanleg: realisatie
		11.03.02	02.02.02	aanleg: realisatie
		11.03.03	02.02.07	Watersystemen
11.05	Verkenn. en planst.	11.05.02	02.01.01 02.02.01	aanleg: verkenn. en planst. aanleg: verkenn. en planst.
		11.05.03	02.01.01 02.02.01	aanleg: verkenn. en planst. aanleg: verkenn. en planst.
12	Hoofdwegennet			
12.01	Verkeersmanagement	12.01.01	01.01.03 01.01.04 01.01.05 01.01.06	BenO: voorbereiding BenO: realisatie Bediening Basisinformatie
12.02	BenO	12.02.01	01.01.04 01.01.06	BenO: realisatie Basisinformatie
		12.02.02	01.01.03 01.01.04	BenO: voorbereiding BenO: realisatie
		12.02.03	01.01.04	BenO: realisatie
12.03	Aanleg, benutting en planst. ná tb	12.03.01	01.01.02	aanleg: realisatie
12.04	Geïntegreerde constractvormen	12.04.00	01.01.04	BenO: realisatie
12.05	Verkenn. en planst. voor tb	12.05.02	01.01.01	aanleg: verkenn. en planst.
13	Railwegen			
13.01	Railverkeersbegeleiding	13.01.01	01.02.05	Prorail: verkeersleiding
13.02	Onderhoud en vervanging	13.02.01	01.02.04	BenO: realisatie
13.03	Aanleg	13.03.01	01.02.02 P	aanleg: realisatie
		13.03.02	01.02.02 G	aanleg: realisatie
		13.03.03	01.02.06	leenfaciliteit
13.05	Verkenn. en planst.	13.05.01	01.02.01 P	aanleg: verkenn. en planst.
		13.05.02	01.02.01 G	aanleg: verkenn. en planst.
14	Regionale, lokale infra			
14.01	Grote reg./lokale projecten	14.01.02 14.01.03	01.03.01 01.03.02 01.03.03 01.03.05	aanleg: verkenn. en planst. aanleg: realisatie Duurzaam Veilig GDU

Tabel WORDT-WAS

WORDT:		WAS:		
14.02	Reg. Mob.fondsen	14.02.01 14.02.02	04.07.01 04.07.02	Rijksbijdrage Terugsluis opbrengsten
15	Hoofdvaarwegennet			
15.01	Verkeersmanagement	15.01.01	01.01.06 02.02.03 02.02.04 02.02.05 02.02.06	Basisinformatie BenO: voorbereiding BenO: realisatie Bediening Basisinformatie
15.02	BenO	15.02.01	02.02.03 02.02.04 02.02.06	BenO: voorbereiding BenO: realisatie Basisinformatie
		15.02.02	02.02.04	BenO: realisatie
		15.02.03	02.02.04	BenO: realisatie
15.03	Aanleg, benutting en planst. ná tb	15.03.01	02.02.02	aanleg: realisatie
15.05	Verkenn. en planst. voor tb	15.05.02	02.02.01	aanleg: verkenn. en planst.
16	Megaprojecten niet Verkeer en Vervoer			
16.01	PMR	16.01.02	03.07.00	PMR
16.02	Ruimte voor de Rivier	16.02.02	02.01.05	Ruimte voor de Rivier
16.03	Maaswerken	16.03.01	02.01.06	Maaswerken
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer			
17.01	Westerscheldetunnel	17.01.01	03.01.00	Westerscheldetunnel
17.02	Betuweroute	17.02.01	03.02.00	Betuweroute
17.03	HSL	17.03.01 17.03.02 17.03.03 17.03.04	03.03.01 03.03.02 03.03.03 03.03.04	HSL-Zuid HSL-Oost HSL-zuid: railwegen HSL-zuid: hoofdwegen
17.04	Anders betalen voor mobiliteit	17.04.01	03.05.00	Betaald rijden
17.05	Zuiderzeelijn	17.05.01	03.06.00	Zuiderzeelijn
18	Overige uitgaven			
18.01	Saldo afgesl. Rekeningen	18.01.01	04.01.00	Saldo afgesl. rekeningen
18.02	Bodemsanering	18.02.01	04.02.00	Bodemsanering
18.03	Intermodaal vervoer	18.03.01	04.03.00	Intermodaal vervoer
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (noordvleugel)	18.04.01	03.03.05	Sbelle treinverbindingen
18.05	Railinfrabeheer	18.05.01	04.05.01 04.08.00	Gar. NV FDM Railinfrabeheer
		18.05.02	04.05.02	Gar. Wagenborg
		18.05.03	04.05.03	Gar. OV
18.07	Modaliteitsonafh. Kennis/expertise	18.07.01	01.01.06 02.02.06	Basisinformatie Basisinformatie

BIJLAGE OVERZICHTSCONSTRUCTIE NOTA RUIMTE: NOORDVLEUGEL

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

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJKHEIDSVERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
Planstudie Schiphol-Almere * startnotitiefase	uitbrengen richtlijnen door Bevoegd Gezag (april 2005)	Vakministerie: V&W (VROM mede-bevoegd gezag)	Infrastructuur-fonds	IF 12.05.02	In 2006 wordt een besluit genomen over de maximale rijksbijdrage. Er wordt rekening gehouden met een benodigd bedrag van € 4,5 mld in de periode 2011–2020. In het FES is voorlopig € 2,0 mld. gereserveerd voor de periode 2011–2014. Voor de voorgenoemde rijksbijdrage in de financiering van de A10 Zuidas wordt vanuit de planstudie Schiphol-Almere €193 mln geclaimd (zie ook onder Zuidas).
* TN/MER-fase 1	besluit tussen Stroomlijn- en A6/A9-alternatief op hoofdlijnen (2006)	Trekker: V&W-RWS	(via FES)		
* TN/MER-fase 2	standpunt (2008)				
* (O)TB-fase	ontwerptracébesluit (2008) en tracébesluit (2009)				
Zuiderzeelijn Structuurvisie	Uitwerking structuurvisiefase op basis van medio 2005 vastgestelde plan van aanpak. Besluit over nut en noodzaak, alsmede (eventueel) vervolgingsproces, obv de definitieve structuurvisie incl. inspraak en advies (medio 2006)	Gezamenlijke verantwoordelijkheid van EZ, VROM en V&W; V&W is trekker van de structuurvisiefase	Infrastructuur-fonds	IF 17.05	Het kabinet heeft € 2,851 mln. (pp 2005, NCW 2010) gereserveerd voor de ZZL. Regionale overheden hebben in het verleden aangegeven bereid te zijn om een financiële bijdrage te leveren. In 2006 wordt in het Structuurvisie per uitgewerkt alternatief een financieringsoverzicht gemaakt van publieke (rijk en regio) en private financieringsmogelijkheden. Besluit over nut en noodzaak, alsmede (eventueel) vervolgingsproces, op basis van de definitieve structuurvisie inclusief inspraak en advies (medio 2006)
Zuidas	Trajectnota/m.e.r. voor infrastructuur: spoor en A10. Op basis daarvan Standpunt over uit te werken alternatief (2006).	VROM heeft «overall»-verantwoordelijkheid. V&W is verantwoordelijk voor Tracé/MER (i.o.m. VROM) en is opdrachtgever voor het infrastructuurdeel.	Infrastructuur-fonds	IF 13.05.01	

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJKHEIDSVERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
			Infrastructuurfonds (deels via claim op FES)		Totaal € 426 mln (prijspeil 2005). Bestaande uit taakstellend € 315 mln; € 47 mln in realisatie extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid en stationsstalling en € 379 in planstudie (€ 288 WTC/4-sporig plus keersporen en € 91 Amsterdam Zuidas deel station). Aanvullend hierop o.b.v. bestuurlijke afspraken € 100 mln voor verlengde viersporigheid tbv Dok (FES).
			Infrastructuurfonds (via claim FES voor Noordvleugel)		€ 136 mln (prijspeil 2002) voor de A10. Dit bedrag is exclusief de kosten van de aanpassingen van de aansluitende infrastructuur. De raming hiervan is nog niet gereed. De A10 Zuidas maakt geen direct onderdeel uit van de planstudie Schiphol-Almere maar ligt wel in het studiegebied van deze planstudie. Keuzes voor oplossingen in de planstudie Schiphol-Almere hebben verkeerskundige relaties met oplossingen voor de planstudie A10 Zuidas. De voorgenomen rijksbijdrage in de financiering van de A10 Zuidas (inclusief de aansluitende infrastructuur) wordt daarom ingepast in het eerste deel van het voorlopige FES-budget van € 2 miljard dat voor de periode 2011–2014 beschikbaar is voor de Noordvleugel (totale budget € 4,5 miljard). Hierover zal in 2006 besluitvorming plaatsvinden.
			Infrastructuurfonds	Risicoaankoop infrastructuur spoor en weg	Totaal € 59 mln (pp 2002). V&W draagt bij aan de kosten van de infra obv de benoemde functionaliteit van het (goedkopere) dijkalternatief. Op basis van deze functionaliteit worden ook de risico's afgekocht. Dit bedrag moet nog bestuurlijk worden vastgesteld en worden ingepast in de begroting
	Ondernemingsplan PPS-Zuidas door Kwartiemaker (in 2005). Kabinetbesluit over aanbesteding van het aandeelhouderschap (voorzien voor 1-1-2006, zie brief VROM aan TK dd 23-2/2005). Voorleggen Kabinetbesluit aan TK (eveneens voorzien voor 1-1-2006).		Hoofdstuk XI (via FES)	H XII 5.2.1	Uit de NSP 1 gelden € 70,3 mln nominaal voor de periode 2008–2010 (geen indexering). Obv bestuurlijke afspraken van 23 feb 2005 toevoeging door VROM van € 50 mln NCW 2003

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJK- HEIDSVERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
	medio 2006 besluit nut en noodzaak van alternatieven obv info uit prospectus, standpuntbepaling MER, KBA, risicoanalyse kwartiermaker NV. Indien gekozen wordt voor het dok, zal een besluit genomen worden over het vrijgeven van de prospectus, oprichting NV en over aandeelhouderschap Staat		Financien	Risicodragende financiële participatie in NV	Totaal te investeren bedrag ca €130 mln: storting aandelenkapitaal voor 20% aandelen NV schatting waarde €60/70 mln, investering in zero bonds door financien schatting ca €65 mln (=50% van totaal, rest moet door private partijen worden opgebracht).
Utrecht					
Préverkenning	Voor het uitkomen van PKB III besluit nemen over de scope van de verkenning. Op basis van de verkenning bezien of er een planstudie gestart moet worden (of meerdere planstudies) vanuit het rijk of vanuit de regio. Verstedelijkingsopgave Utrecht	Vakministerie en trekker: V&W	PM	IF 12.05.01	PM
Verstedelijking					
		Vakministerie en trekker: VROM			
Mainport Schiphol					
	Mainport-ambitie met daarin scenario's over de keuze van de toekomstige ontwikkeling van de Mainport, onder verantwoordelijkheid van V&W/DGTL. Analyse van de landzijdige ontsluiting van Schiphol.	Vakministerie en trekker: V&W	Hoofdstuk XII	H XII 5	Betreft alleen voorbereidingskosten (voor 2005 circa € 1,3 mln).
Almere					
	Plan van aanpak ontwikkeling Almere Beslisdocument over groei bevolking en de daaraan gerelateerde behoefte aan woningen. Beslisdocument over risico-dragende betrokkenheid van het rijk bij de gebiedsontwikkeling van Almere Pampus.	Vakministerie en trekker: VROM	Hoofdstuk XI		Betreft alleen personele inzet.

Overzichtsconstructie Noordvleugelprogramma

CLUSTERS	TE NEMEN BESLUITEN	VERANTWOORDELIJK- HEIDSVERDELING	BEGROTING	OPERATIONEEL DOEL	BEDRAG
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer	Gebiedsuitwerking opgesteld door de Regio in opdracht van het Rijk. Standpunt Rijk over de gebiedsuitwerking	VROM is opdrachtgever en regio is trekker.	PM		PM