

Vergaderjaar 1998–1999

**26 200 A**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

<b>INHOUDSOPGAVE</b>		<b>Blz.</b>
<b>ALGEMEEN DEEL</b>		<b>2</b>
<b>1.</b>	<b>Voorwoord</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Algemeen</b>	<b>2</b>
2.1	Doelstelling	2
2.2	Voortgang productbegroting en kengetallen	2
2.3	Reikwijdte	4
2.4	Voeding	5
<b>3.</b>	<b>Actuele ontwikkelingen</b>	<b>5</b>
3.1	Inleiding	5
3.2	De belangrijkste budgetveranderingen	6
3.3	Budgettair kader	9
3.4	Implementatie beleidslijn	11
3.4.1	Droge infrastructuur	11
3.4.2	Natte Infrastructuur	14
3.4.3	Mega projecten	17
<b>4.</b>	<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>19</b>
4.1	De beheersing van infrastructuurprogramma's	20
4.2	De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat	21
4.2.1	Rijkswaterstaat	21
4.2.2	Overige uitvoeringsorganisaties	27
<b>Artikelsgewijze toelichting</b>		<b>32</b>
Inleiding		32
Toelichting bij wetsartikel 1 (uitgaven en verplichtingen)		33
Toelichting bij wetsartikel 2 (ontvangsten)		120
<b>Bijlagen</b>		

## **1. VOORWOORD VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT BIJ DE BEGROTING VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS VOOR 1999**

De extra financiële middelen uit het regeerakkoord bieden de mogelijkheid tot noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Maar dit neemt niet weg dat er komende periode intensief gezocht moet worden naar alternatieven voor de aanleg van infrastructuur. In samenhang met de financiële afwegingen, dient immers gezocht te worden naar een evenwicht in welvaart en leefbaarheid, in leef/werkruimte en open ruimte. De hoofdvraag is dan ook op welke wijze en op welke plek een gulden het beste kan worden geïnvesteerd.

Heroriëntatie op de omvang van de nationale hoofdstructuur is dan ook dringend nodig. De gedachte is beter onderscheid te maken tussen wat van nationaal belang is en wat beter op regionale schaal en gebiedsgericht invulling kan krijgen.

Effectieve investeringen vragen om een grote betrokkenheid van mede-overheden, partners en marktpartijen. Zo ook dient creatief te worden gedacht over de verdere benutting van publiek-private samenwerkingsconstructies (PPS). Dit opent de weg voor meer private inzet bij de aanleg en het gebruik van infrastructuur. PPS kan ook helpen om de waardevermindering van ruimte terug te laten vloeien naar de infrastructuur.

De extra financiële middelen zijn niet volledig in deze begroting van het Infrastructuurfonds verwerkt. Wel ingepast is de f 1,9 miljard die het vorige kabinet uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) beschikbaar heeft gesteld. De middelen worden ingezet voor de ontsluiting van de Vinex-locaties en de Rijksweg 16 als verbinding naar Schiphol. Het extra budget maakt een versnelde uitvoering van deze projecten mogelijk.

In oktober 1998 zal ik de Kamer nader informeren over de uiteindelijke verdeling van de extra gelden uit het regeerakkoord.

## **2. ALGEMEEN**

### **2.1. Doelstelling**

In de wet op het Infrastructuurfonds staan twee doelstellingen van het Infrastructuurfonds voorop:

- \* het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten
- \* het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

Door een apart fonds voor infrastructuur kunnen deze twee doelstellingen beter nagestreefd worden. De continuïteit wordt ook bevorderd doordat het fonds jaarlijkse saldi mag overhevelen. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen niet meteen tot budgettaire knelpunten.

### **2.2. Voortgang productbegroting en kengetallen**

De voorliggende begroting van het Infrastructuurfonds is voor de tweede maal opgesteld als een productbegroting. Vorig jaar heeft de omslag van input- naar outputbegroting plaatsgevonden. In de Memorie van Toelichting van de vorige begroting is daar veel aandacht aan besteed. De structuur van een productbegroting en de aanleiding zijn daarbij aan de

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

orde gekomen. Tevens is aandacht besteed aan de nieuwe indeling van de begroting van het Infrastructuurfonds en de inhoudelijke mutaties als gevolg van de productbegroting.

In deze paragraaf zullen de eerste ervaringen met de productbegroting de revue passeren. Daarnaast wordt specifiek ingegaan op het gebruik van kengetallen.

#### *Voortgang productbegroting*

De invoering van de productbegroting en veranderde begrotingsindeling vorig jaar heeft grote gevolgen gehad op de organisatie van betreffende diensten. Het op een juiste wijze toerekenen van uitgaven naar projecten is een voorwaarde om op een heldere en consistente wijze te kunnen sturen op output. Dit is met name van toepassing bij RWS waar dan ook gewerkt wordt aan een adequate bedrijfsadministratie die een goede toerekening bevordert. In hoofdstuk 4 van het algemene deel van de memorie van toelichting wordt hier uitvoering op ingegaan.

Het ontwikkelingsproces van toerekeningsinstrumenten moet er toe leiden dat het aandeel van de indirecte uitvoeringsuitgaven wordt verminderd. Indirecte uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven die nu niet toegerekend kunnen worden aan producten en zijn opgenomen op HXII. Een verbeterde bedrijfsadministratie met een heldere toerekeningsmethode leiden tot een omzetting van indirecte uitvoeringsuitgaven in directe uitvoeringsuitgaven. Hierdoor wordt het inzicht in de kosten van de verschillende projecten vergroot en is een betere afweging mogelijk.

Het sturen op output heeft een omslag teweeg gebracht in het denken omtrent mutaties ten opzichte van de vastgestelde begroting. Doordat mutaties in beschikbare middelen meteen gevolgen hebben voor de output ontstaat een meer evenwichtige en consistente afweging binnen het begrotingsproces. Het versnellen van een project met de daarmee gepaard gaande uitgavenstijgingen in een jaar moeten nu leiden tot een heldere keuze van vertragingen elders om dit budgettair te compenseren. Prioriteitstelling is hiermee een belangrijke factor geworden binnen het proces van beleidsvoering. Zolang er geen vrije ruimte is of additionele middelen beschikbaar worden gesteld zal bij het in uitvoering nemen van elk nieuw project tevens aangegeven moeten worden welk ander project hiervoor getemporeerd wordt, dan wel teruggeplaatst wordt in de planstudiefase. Ook bij taakstellingen wordt aangegeven ten laste van welke projecten in de realisatiefase deze worden gelegd.

Het voorgaande heeft betrekking op projecten in de realisatiefase. Deze benadering vormt ook het uitgangspunt bij de IBO-inpassing. Daarbij gaat het om een deel van het planstudie-programma, het zogenaamde besluitvormingsprogramma. Ook daar geldt dat indien een project in de planstudiefase duurder wordt dan aanvankelijk gedacht, er elders compensatie gevonden moet worden. In dit geval compensatie elders binnen het vastgestelde besluitvormingsprogramma.

Naar aanleiding van de discussies over de kwaliteit van de inpassing van infrastructuur is een interdepartementaal beleidsonderzoek uitgevoerd. Het hoofdpunt van het advies is om de consequenties van duurdere inpassing en andere kostenstijgingen beter zichtbaar te maken. Hiertoe wordt in het MIT, als onderdeel van de planstudietabel een beslislijst opgesteld van projecten waarover het kabinet in de komende regeerperiode een besluit wil nemen. Per project wordt daaraan de kostenraming of bandbreedte toegevoegd waarvoor het kabinet het besluit denk te kunnen nemen. Kostenstijgingen zullen binnen de beslislijst moeten worden gecompenseerd. Resultaat hiervan is vooral een betere beheersing van de kosten voor infrastructuur.

Voor de inhoudelijke keuze van de inpassingsmaatregelen biedt het IBO-rapport wel een hulpmiddel, maar nog geen volledig afweegkader. Het kabinet moet nog een oordeel vormen over de uitkomsten van het IBO-rapport.

### *Kengetallen*

In het proces van een verdergaand gebruik van kengetallen in de begroting is in dit jaar weer een verbeteringsslag gemaakt. De doelmatigheidskengetallen zijn verbeterd ten opzichte van vorig jaar. Dit is mede mogelijk doordat in het Infracfonds door de outputsturing een steeds helderder beeld ontstaat van input in relatie tot de output. Dit is essentieel om doelmatigheidskengetallen op te stellen. De kengetallen zijn in vergelijking met vorig jaar beter voorzien van een toelichting. Hierdoor ontstaat meer inzicht in de efficiency van uitgevoerde maatregelen. Het opnemen van doeltreffendheidskengetallen is dit jaar voor het eerst in de begrotingsvoorschriften opgenomen. Deze kengetallen trachten een beeld te geven van de effecten van gevoerd beleid. Binnen het Infrastructuurfonds is reeds vorig jaar een aanzet gegeven tot het presenteren van deze kengetallen. Dit jaar is het aantal uitgebreid waarbij veelvuldig gebruik is gemaakt van de Beleidseffectrapportage 1997 (BER). In de BER wordt voor het gehele terrein van verkeer en vervoer effecten gemeten van beleid en worden deze afgezet tegen de vastgestelde doelen uit SVV2. Door de gegevens ook in de begroting op te nemen wordt de lijn van input via output naar outcome compleet gemaakt. Hiertoe wordt in deze begroting een stap gezet maar op dit terrein ligt de ambitie hoger dan nu gerealiseerd wordt. In de komende jaren zal gestreefd worden naar een verdere verbetering.

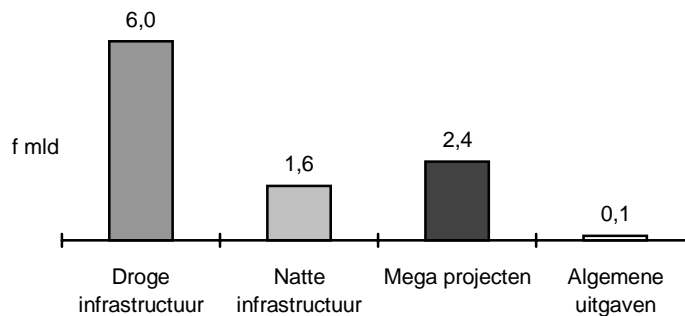
### **2.3. Reikwijdte**

De financiële vernieuwing bij Rijkswaterstaat is gepaard gegaan met een wijziging van de reikwijdte van het Infracfonds. Een verandering van de reikwijdte van het fonds vereist een wijziging van de Wet Infrastructuurfonds. Het voorstel hiertoe is op 23 oktober 1997 door de Tweede Kamer (Kamerstukken 1997–1998, 25 329) en op 18 november 1997 door de Eerste Kamer aangenomen. De veranderingen die hiermee gepaard gaan zijn:

- \* alle activiteiten op het gebied van waterbeheren zijn overgeboekt van de begroting van Verkeer en Waterstaat naar het Infrastructuurfonds;
- \* het beleidsterrein waterkeren is eveneens overgeboekt naar het Infrastructuurfonds;
- \* de uitgaven voor basisinformatie zijn toegevoegd aan het Infrastructuurfonds.
- \* tenslotte zijn directe uitvoeringsuitgaven toegerekend aan artikelonderdelen.

Onderstaande figuur geeft een verdeling van het budget over de verschillende beleidsterreinen.

## Reikwijdte Infrastructuurfonds in 1999



Hieruit valt op te maken dat de megaprojecten 24% van het totale budget voor hun rekening nemen. Vorig jaar was dat nog 19%. Deze groei gaat gedeeltelijk ten koste van de reguliere programma's.

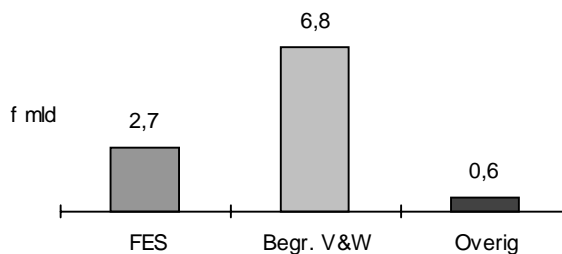
### 2.4. Voeding

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door middel van een bijdrage via de begroting van Verkeer en Waterstaat en daarmee de algemene middelen.

Voorts bestaat de voeding uit een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In dit kader worden bijdragen ontvangen voor de investeringsimpuls, de Betuweroute, de HSL-Zuid, bodemsanering en de maatregelen in het kader van Samenwerken aan bereikbaarheid (SWAB).

Tenslotte wordt voor een aantal projecten kosten doorberekend. Een relatief klein gedeelte van de voeding bestaat daardoor uit bijdragen van derden. Voorbeelden van derden zijn andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

#### Voeding Infrastructuurfonds in 1999



## 3. ACTUELE ONTWIKKELINGEN

### 3.1. Inleiding

Het nieuwe regeerakkoord zal een forse impact hebben op het Infrastructuurfonds. In de voorliggende begroting zijn de budgettaire gevolgen van het regeerakkoord echter nog niet volledig terug te vinden. Dit komt doordat de intensiveringen op het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat grotendeels nog elders op de Rijksbegroting zijn geparkeerd. Over de uiteindelijke verdeling zal de Kamer per brief in oktober 1998 gerapporteerd worden. Het gaat hier met name om de middelen ten

behoefte van het pakket bereikbaarheid van f 2,7 miljard tot en met 2002 (en f 0,8 miljard in 2003) die nu nog opgenomen zijn op het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Daarnaast staan op een aanvullende post nog gelden gereserveerd ten behoeve van «sanering waterbodems» waarvoor tot en met 2002 f 115 mln extra beschikbaar is (f 27 mln in 2003). Voordat de middelen vanuit het FES beschikbaar worden gesteld zal V&W een projectmatige onderbouw geven die in de ICES afgestemd zal worden. Vervolgens zullen deze gelden via een Nota van Wijziging, nog voor de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer, naar de begroting van het Infrafonds overgeboekt worden. In verband hiermee zal het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003 later, ten tijde van de Nota van Wijziging, verschijnen. Pas dan is het mogelijk een totale afweging te maken waarin op basis van prioritering voor het totale programma de intensiveringen en ombuigingen tot een juiste evenwicht worden gebracht.

Wel toegevoegd zijn de middelen ten behoeve van de investeringskosten voor het project Rekeningrijden (f 265 mln) en de exploitatiekosten (f 390 mln). Eveneens zijn de extra gelden uit het regeerakkoord voor het inpassingsbudget ad f 250 mln in 2003 aan het Infrafonds beschikbaar gesteld.

De ombuigingen die neerslaan op het Infrafonds zijn wél volledig in de begroting 1999 verwerkt.

Voorafgaand aan het regeerakkoord is er f 1,9 miljard uit het FES extra beschikbaar gesteld. Deze middelen worden ingezet ten behoeve van ontsluiting Vinex-lokaties en de RW16 als verbinding naar Schiphol. Door het extra budget kunnen deze projecten versneld worden uitgevoerd. De overige aanpassingen in deze begroting bestaan onder andere uit inpassingen van uitgavenstijgingen van projecten of herprioritering van uitgaven. Deze worden binnen het Infrastructuurfonds opgevangen en zorgen, in afwachting van de intensiveringen uit het regeerakkoord, voor een toename van de reeds bestaande spanning op de aanlegartikelen.

Hieronder wordt in paragraaf 3.2. ingegaan op de belangrijkste budgetveranderingen en de afwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld. Paragraaf 3.3. behandelt het budgettaire kader. Paragraaf 3.4. (implementatie van de beleidslijn) is tenslotte een inhoudelijke toelichting en beschrijft de maatregelen van het Infrastructuurfonds waarmee het beleid wordt uitgevoerd.

### **3.2. De belangrijkste budgetveranderingen**

In deze begroting worden diverse budgettaire mutaties voorgesteld. Voor de duidelijkheid zijn de budgetveranderingen in een aantal categorieën verdeeld:

- \* Ombuigingen uit het regeerakkoord
- \* Budgetveranderingen die binnen het Infrastructuurfonds zijn opgevangen;
- \* Verhogingen van het totaal van het Infrastructuurfonds.

#### *Ombuigingen uit het regeerakkoord*

Op het artikel aanleg Rijkswegen is in de periode 2000–2002 jaarlijks f 50 mln ingepast. Dit ter gedeeltelijke dekking van de intensiveringen ten behoeve van infrastructuur uit het regeerakkoord.

Een deel van de doelmatigheidsstaakstellingen uit het regeerakkoord slaan ook neer op het Infrastructuurfonds. Deze ombuiging is verdeeld over verschillende artikelen en beslaat over de periode 1999–2003 in totaal f 117 mln.

De taakstelling uit hoofde van tendering en aanbesteding is voornamelijk voor de helft ten laste gelegd van het Infrastructuurfonds. Het betreft een bedrag van f 15 mln in 2000 oplopend naar structureel f 45 mln vanaf 2002, dat neerslaat op het aanlegartikel Rijkswegen.

*Budgetveranderingen die binnen het Infrastructuurfonds zijn opgevangen*

De taakstelling uit de begrotingsvoorbereiding 1998, van f 20 mln per jaar oplopend tot f 60 mln in 2000, op het onderhoudsbudget (NS-Railinfrabeheer) is ingepast op de aanlegbudget. De reden hiervoor is dat door ombuigingen op onderhoud kapitaalvernietiging optreedt en de veiligheidsnormen niet meer gegarandeerd kunnen worden.

De jaarlijkse beschikking ten behoeve van railwegen-onderhoud aan het Railinfrabeheer (RIB) is verhoogd. Door de groei van het railwegennet is het noodzakelijk meer middelen voor onderhoud te reserveren. Daarnaast worden maatregelen getroffen die de veiligheid van het personeel bij de werkzaamheden moeten vergroten. Dit leidt tot hogere uitgaven van in totaal f 316 mln over deze begrotingsperiode.

In het kader van SWAB en als uitvloeisel van de nota «meer benutting, minder files» worden de inspanningen op het gebied van benuttingsmaatregelen opgevoerd. Dit leidt tot een toename van het benuttingsbudget. De hiervoor benodigde middelen zijn vrijgemaakt binnen het artikel voor de aanleg van wegen.

Ter dekking van de meeruitgaven railwegen-onderhoud is het Tweede Tactisch Pakket (TTP) neerwaarts bijgesteld. Het gaat om een bedrag van f 316 mln over deze begrotingsperiode.

Het TTP is door verschillende oorzaken nog verder verlaagd. In de eerste plaats is vanuit het TTP f 22 mln beschikbaar gesteld voor onderzoek ten behoeve van de HST-Oost. In de tweede plaats dienen middelen die in 1997 vanuit de projecten Betuweroute (f 114 mln) en HSL-Zuid (f 50 mln) ingezet zijn voor andere doelen terugbetaald te worden. Deze tenlastelegging op het TTP heeft betrekking op 2003.

Als gevolg van een aanpassing van de planning van een aantal projecten en de afwijzing van een bijdrage vanuit de EU, worden de EU-ontvangsten op artikel Rijkswegen (01.01) neerwaarts bijgesteld en ook de daarmee samenhangende uitgaven.

Om de toegezegde bijdrage van de EU op het artikel Waterkeren (02.01) veilig te stellen is een voortvarende aanpak van IRMA-projecten noodzakelijk. De uitgaven in het kader van IRMA worden geheel verantwoord op het artikel Waterkeren (02.01). De middelen op het artikel Deltaplan Grote Rivieren die tevens voor dit doel besteed waren worden overgeboekt. De verwachting is dat in totaal f 164 mln aan EU-bijdragen zal binnenkomen.

In 1997 is het budget van het Infrastructuurfonds met f 99 mln overschreden. Ter compensatie van dit negatieve saldo is f 49 mln ingepast op het artikel Rijkswegen (01.01) ten laste van de RW14, de Noordelijke Randweg Haagse Regio (NORAH). De overige f 50 mln is gecompenseerd door temporisering van het project Twentekanaal op het artikel Vaarwegen (02.02).

Het budget ten behoeve van bodemsanering is in 1999 met f 20 mln verlaagd. Van deze gelden is f 10 mln, via een kasschuif met de Betuweroute, gebruikt ter financiering van de onderzoeksuitgaven voor de Noord-Oostelijke Verbinding Betuweroute in 1998. De resterende f 10 mln is ingezet voor de Railservice Centra.

Bij de RAILSERVICE Centra (RSC) komen in 1999 eerder vertraagde projecten in uitvoering. Het betreft hier onder meer de projecten RSC Maasvlakte en RSC Waalhaven. Bij Waalhaven wordt hierdoor de reeds bestaande capaciteitsproblematiek bestreden. Voor de overslag van containers voor verdere transport over de Betuweroute wordt het RSC Maasvlakte aangelegd. Ook de aanleg van enkele regionale terminals wordt in 1999 bewerkstelligd. In totaal gaat het om f 67 mln.

De kosten voor de RSC gaan deels ten koste van het aanlegprogramma Hoofdwegen. Hierdoor wordt op het programma f 40 mln ingepast over de periode 1999–2003.

De private opzet van de N.V. Westerscheldetunnel heeft ertoe geleid dat de N.V. als een onderneming wordt aangemerkt. Dit betekent dat de N.V. recht heeft op vooraf trek van BTW over de bouwkosten die de N.V. tijdens de exploitatiefase moet afdragen. Derhalve is het budget voor de bouwfase verlaagd. Verder is het kasritme aangepast doordat het aandeel van de provincie Zeeland in de bouwkosten niet in zijn geheel in 2000 wordt ontvangen maar gedurende de gehele bouwfase.

#### *Verhogingen van het totaal van het Infrastructuurfonds*

Het kabinet heeft besloten om f 1,9 miljard extra FES-gelden ter beschikking te stellen van het Infrastructuurfonds. Hiermee kunnen een aantal belangrijke knelpunten en prioriteiten versneld worden aangepakt c.q. opgepakt. Het gaat hierbij onder meer om ontsluiting van Vinex-lokaties waaraan hoge prioriteit wordt gegeven en RW16 in relatie tot de HSL-zuid. De betreffende projecten zijn:

* RW 16 Moerdijk-Breda Galder	f 750 mln
* Noord-Zuidlijn	f 816 mln
* Sneltram IJburg	f 275 mln
* Vinex ontsluiting Twente-Hengelo	f 25 mln

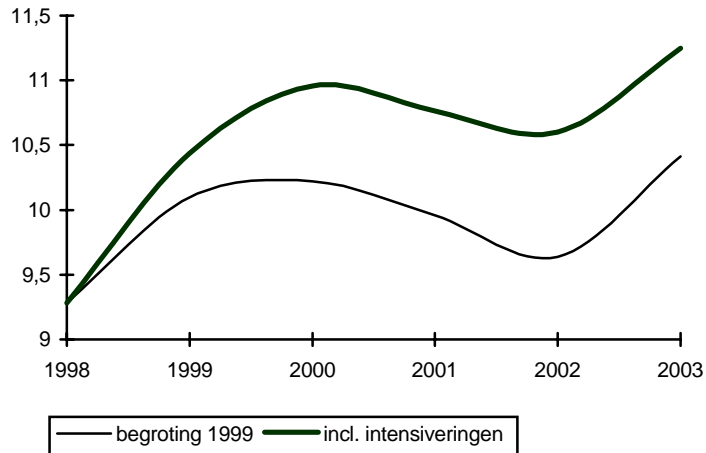
Uit het regeerakkoord worden middelen toegevoegd aan het Infracfonds ten behoeve van de volgende onderdelen:

- \* Voor de investerings- en exploitatiekosten van het project Rekeningrijden is voor de periode 1999–2002 f 535 mln beschikbaar gesteld. Vanaf 2003 is structureel een bedrag van f 120 mln toegevoegd ter dekking van de exploitatiekosten.
- \* Het inpassingsbudget wordt in 2003 met f 250 mln opgehoogd. Tot nadere besluitvorming is dit bedrag vooralsnog op artikel 01.01 Rijkswegen geplaatst.
- \* Zoals in de inleiding reeds vermeld zullen vanuit het FES nog middelen ter beschikking gesteld worden als gevolg van het regeerakkoord. Deze zijn nog niet verwerkt.



### 3.3. Budgettair kader

De volgende grafiek geeft het budgettair kader weer voor de periode 1998–2003:



In de grafiek is naast het budgettair kader uit de begroting 1999 een beeld gegeven van het kader inclusief de reserveringen uit het regeerakkoord waarvan reeds bekend is dat ze neerslaan op het Infrastructuurfonds. Onderstaande toelichting betreft de begroting 1999, exclusief voornoemde reserveringen.

In 1999 vertonen de uitgaven van het Infrastructuurfonds nog een sterk opgaande lijn. Dit is voornamelijk het gevolg van:

- \* Stijgende uitgaven voor de aanleg van de Betuweroute en de HSL-Zuid.
- \* Extra investeringen in het kader van de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans.
- \* Meer uitgaven voor veiligheidsmaatregelen in het kader van de vierde Nota Waterhuishouding.

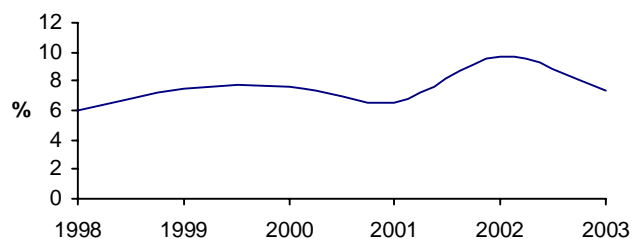
Vanaf 2000 dalen de uitgaven van het Infrastructuurfonds tot en met 2002. Dit komt doordat de maatregelen in het kader van Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans in die periode aflopen.

De stijging van de uitgaven op het Infracfonds in 2003 wordt veroorzaakt doordat de uitgaven ten behoeve van rijkswegen, railwegen en de megaprojecten toenemen. Bij de rijkswegen wordt dit veroorzaakt doordat de intensivering uit het regeerakkoord ten behoeve van inpassingsmaatregelen op dit artikel zijn geparkeerd. In het regeringsstandpunt bij het IBO «Financieel kader ruimtelijke inpassing infrastructuur» zal nader ingegaan worden op de besluitvorming over de inzet van het inpassingsbudget.

Door de afloop van de investeringsimpuls vertonen de investeringen in regionale en lokale infrastructuur een dalend verloop.

De uitgaven van BR en HSL worden deels gedekt uit reguliere Infracfondsmiddelen. Door de grote omvang van deze projecten heeft dit een grote weerslag op het beschikbare budget. Effect daarvan is, dat deze twee projecten, met de kostenstijgingen van de laatste jaren, de ruimte voor andere investeringen op het Infrastructuurfonds beperken. Onderstaande grafiek geeft het percentage weer van het reguliere budget dat besteed wordt aan de Betuweroute en HSL-Zuid.

**Reguliere middelen BR/HSL in procenten van het totale reguliere budget (artikel 05.01)**



Het aandeel van het reguliere budget dat naar deze twee projecten gaat bereikt zijn hoogtepunt in 2002 met bijna 10%. De meerkosten van de Betuweroute en de HSL, die vorig jaar ingepast zijn op het reguliere railprogramma, zijn hier deels debet aan met als gevolg verdringing van overige projecten. Als een zelfde exercitie wordt gedaan op de FES-ontvangsten van het Infracfonds nemen de BR en HSL, gedurende de periode 1998–2003, 62% van de totale FES-bijdrage voor hun rekening. Hier ligt de top in 2003 met een percentage van 88%.

Het budgettair kader bevat ook een overzicht van de belangrijkste mutaties uit de begrotingsvoorbereiding 1999. Deze mutaties geven inzicht in de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 1998. Onderstaande tabel toont de mutaties groter dan f 10 miljoen:

**Overzicht mutaties > 10 miljoen na Ontwerpbegroting 1998**

art.	Mutatie	1999	2000	2001	2002
	<i>1e suppletoire wet 1998</i>				
01.03	Kasschuif FES-bijdrage Benelux-metro			- 62 000	
04.02	Kasschuif FES-bijdrage HSL	10 000			
04.02	Kasschuif FES-bijdrage Bodemsanering	19 500	18 000	18 000	22 100
	<i>Nieuwe mutaties</i>				
01.01	Dekking intensiveringen regeerakkoord		- 50 000	- 50 000	- 50 000
	Taakstelling tendering/aanbesteding		-15 000	-30 000	-45 000
	Extra bijdrage FES tbv RW16	40 000	100 000	125 000	125 000
	Aanpassing aan EU-ontvangsten	- 18 300	- 36 592	- 7 220	- 49 120
	Compensatie negatief saldo 1997 tlv NORAH		- 25 000	- 23 531	
01.03	Extra bijdrage FES tbv IJburg	20 000	35 000	45 000	60 000
	Extra bijdrage FES tbv NZ-lijn	140 000	140 000	75 000	35 000
	Extra bijdrage FES tbv Vinex Twente	10 000	10 000	5 000	
	Kasschuif van artikel 03.03			22 000	
	Kasschuif Beneluxmetro			- 70 000	
02.01	Aanpassing aan EU-ontvangsten	39 000	29 000	19 000	- 25 000
02.02	Compensatie neg. saldo 1997 tlv Twentekanaal		- 25 000	- 25 000	
03.01	Aanpassing BTW en kasritme WST	-28 179	-20 778	-86 456	23 672
03.02	Kasschuif NOV	10 000			
03.03	Kasschuif IF	- 11 000	- 18 500	6 500	11 500
	Kasschuif HXII	- 28 000			
	Kasschuif naar artikel 01.03			- 22000	
03.04	Overboeking EU-ontvangsten naar artikel 02.01		- 20 000	15 000	- 15 000
03.05	Rekeningrijden	50 000	160 000	160 000	165 000
04.02	Extensivering Bodemsanering	- 20 000			
04.03	Rail Service Centra	32 000	30 000	5 000	

**3.4. Implementatie beleidslijn**

In hoofdstuk 3 van het algemeen deel van de Memorie van Toelichting van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) is de beleidslijn voor de komende periode toegelicht. Een deel van de beleidslijn wordt uitgevoerd met middelen uit het Infrastructuurfonds. In deze paragraaf «implementatie van de beleidslijn» worden de maatregelen nader toegelicht. Onderscheid is gemaakt tussen droge infrastructuur, natte infrastructuur en mega projecten.

**3.4.1. Droge infrastructuur**

De beleidslijn op het gebied van droge infrastructuur is:

- \* het stimuleren van gebiedsgewijze ontwikkeling
- \* middels het V&W-beleidsinstrumentarium
- \* versterking van de nationale concurrentiepositie
- \* bescherming en veiligheid in het verkeer en vervoerbeleid

**– Personenvervoer**

Het bovenstaande geformuleerde beleid wordt voor het personenvervoer geoperationaliseerd in de nota's «Startprogramma Duurzaam Veilig» en «Samen werken aan bereikbaarheid».

### *Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB)*

Voor het economische verkeer op de achterlandverbindingen buiten de Randstad geldt het streefbeeld dat in 2005 de structurele knelpunten nagenoeg zijn opgelost. In april 1998 is in vervolg op de SWAB-verkenningen, opdracht gegeven voor planstudies op de achterlandverbindingen (A1, A2, A4/A16).

De doelstellingen ten aanzien van de realisatie van de achterlandverbindingen lijken nog steeds haalbaar. De nieuwe aanpak behelst het corridorsgewijs verkennen en verrichten van planstudies. Tot op heden gebeurde dat per individueel knelpunt. Wordt een knelpunt opgelost dan is het effect veelal dat even verderop een nieuw knelpunt ontstaat. Nu wordt de problematiek meer structureel aangepast. Daarnaast zorgt de nieuwe aanpak inderdaad voor trechtering van de problematiek («slimmer en beter»): het maakt in een vroeg stadium meer expliciet wat wel en niet wordt onderzocht. Dit voorkomt discussies in latere fases en levert tijdswinst op. Verwacht wordt dat de tracéwet-herziening, die naar alle waarschijnlijkheid per januari 1999 van kracht zal zijn, verdere versnelling zal opleveren. De herziening maakt het mogelijk de termijn die nu staat voor de voorbereiding van de uitvoering (drie jaar) te versnellen.

### *Duurzaam veilig*

Voor de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig is eind 1997 een convenant gesloten met het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De overheden zullen, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid, een extra inspanning leveren om de taakstelling voor de verkeersveiligheid te realiseren.

De afspraken in het Startprogramma maken het mogelijk om «bromfiets op de rijbaan», «voorrang voor fietsers van rechts», «voorrang op verkeersaders» en «uniformering rotondes» op veilige wijze in te voeren. Het areaal 30 km-gebieden wordt sterk uitgebreid, er wordt een begin gemaakt met de omvorming van wegen buiten de bebouwde kom tot 60 km-gebieden en de voorrangregeling bij rotondes wordt geüniformeerd. Daarnaast zijn afspraken gemaakt op het gebied van o.a. categorisering van ieders wegennet, voorbereiding van max. 30 km/uur in (potentiële) verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom, intensivering van de verkeershandhaving, monitoring en kennisuitwisseling, voorlichting, educatie en communicatie.

De vier demonstratieprojecten Duurzaam Veilig bieden waardevolle informatie over de veiligheid van verkeertechnische oplossingen en over de wijze waarop, rekening houdend met velerlei belangen, goede oplossingen gevonden worden. Dat levert bouwstenen op voor het opstellen van een gezamenlijk plan van aanpak voor het, op langere termijn, integraal doorvoeren van Duurzaam Veilig op het gehele wegennet.

– Goederenvervoer

### *Railinfrastructuur*

De kwaliteit van de railinfrastructuur is mede bepalend voor de rentabiliteit en de concurrentiemogelijkheden van het spoorproduct. Een aantal verbeteringsprogramma's is hiertoe reeds opgestart. Zo zal de verdubbelde en geëlektrificeerde Havenspoorlijn in 2001 gereed zijn en de Betuweroute in 2005. Omtrent de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute wordt eind 1998 besloten of verder wordt gegaan met een tracébesluit. Tevens zijn nieuwe verbindingen tussen Axel en Zelzate en tussen Bergen op Zoom en het Antwerpse havengebied in studie

genomen. Met het Aslasten Programma wordt de kwaliteit van de infrastructuur in Nederland op het niveau van de belangrijkste Europese spoorassen gebracht. Voorts is een «Tijdelijke Bijdrageregeling Spoorwegaansluitingen» ontwikkeld die voor verladers de keuze voor railvervoer positief zal beïnvloeden. Daarnaast vindt een hernieuwde analyse plaats van de veranderende infrastructuurbehoefte voor rail-cargo.

### *Weginfrastructuur*

Het weg-infrastructuurbeleid voor het goederenvervoer is gericht op het realiseren van een goede bereikbaarheid van de mainports en de belangrijkste economische centra. De inspanningen op de achterlandverbindingen (ALV's) zijn gericht op een ongestoorde afwikkeling (congestiekans < 2%) rond 2005.

Samenhangend met de modal-shift doelstellingen uit de nota «Transport in Balans» streeft Verkeer en Waterstaat niet naar een grootschalige/omvangrijke facilitering. Verdere uitbreiding van de weginfrastructuur dient betrekking te hebben op het vervoer dat duidelijk geen alternatief heeft op de andere modaliteiten als spoor, binnenvaart en short sea. De verkenningen geven steeds duidelijker aan dat de grootste problemen rond de bereikbaarheid zich zullen concentreren op de korte afstand rond de grote steden en de overgangen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.

Deze problematiek zal langs de volgende lijnen worden opgepakt:

- \* via realisatie van maatwerkoplossingen vanuit het doelgroepenbeleid (zoals vrachtwagenstroken, aparte toe- en afritten, toeritdoseerinstallaties);
- \* de ontwikkeling van het beleid voor het korte afstandsvervoer (waaronder stedelijke distributie) en
- \* implementatie van de resultaten uit de projecten «Functie Hoofdwegennet» en «Dynamisch Verkeersmanagement».
- \* rekeningrijden

### *Intermodale terminals*

In samenwerking met het bedrijfsleven en regionale overheden wordt gewerkt aan een nadere invulling van het nog incomplete netwerk van (regionale) terminals. Hierbij wordt nadrukkelijk gestreefd naar bundeling van lading (zo mogelijk tot trimodale terminals) en het voorkomen van versnippering van stromen als gevolg van te veel concurrerende initiatieven.

Met betrekking tot de uitbreiding van de Rail Service Centra Waalhaven en Maasvlakte is het streven van de betrokken partijen erop gericht om deze ongeveer in 2000 gereed te hebben.

De ruimtelijke reserveringen voor het concept MTC-Valburg zijn in voorbereiding. Aan de orde komt de mogelijkheid van een Rail Service Centrum in combinatie met het al voorziene Container Uitwisselpunt op de Betuweroute. Voorts speelt hierbij de binnenvaart-component een belangrijke rol. De mogelijkheden voor een Container Uitwisselpunt Binnenvaart (CUP-biva) worden onderzocht.

Ook in andere regio's lopen initiatieven om te komen tot een barge-terminal, zoals in Alphen aan den Rijn en Venlo. In het komende jaar zullen deze concepten verder worden uitgewerkt en beoordeeld.

### *– Rekeningrijden*

Zoals in het regeerakkoord is afgesproken zal ten behoeve van de variabilisatie van de autokosten het systeem van rekening rijden in de Randstad worden geïntroduceerd. Met deze maatregel wordt beoogd het verkeer tijdens de ochtendspits te reguleren. Verwacht wordt dat hierdoor

de verkeersintensiteit tijdens de spits met zo'n 15% zal afnemen, hetgeen een reductie van de congestie met 30-40% tot gevolg zal hebben. Op het infrastructuurfonds is hiertoe een nieuw begrotingsartikel opgesteld.

### 3.4.2. Natte infrastructuur

Het regeringsvoornemen Vierde Nota Waterhuishouding vormt het kader voor de (verdere) implementatie van het integraal waterbeleid. Daarbij staan de watersysteem- en stoomgebiedbenadering en het zoveel als mogelijk op een natuurlijke wijze omgaan met watersystemen (vergroten van de veerkracht) centraal.

Ten behoeve van de vertaling van het beleidskader naar concrete maatregelen zijn op grond van artikel 5 van de Wet op de waterhuishouding in het Beheersplan voor de Rijkswateren (BPRW) over de periode 1997-2000 gebruiksfuncties toegekend aan de onderscheiden (onderdelen van) watersystemen, de doelstellingen («streefbeeld») aangewezen en de geplande uitvoeringsmaatregelen benoemd. De uitvoeringsmaatregelen komen veelal ten goede aan meerdere gebruiksfuncties. De bediening van sluizen en bruggen, bijvoorbeeld, is zowel van belang voor de afvoer van water, ijs en sediment als voor een efficiënte afwikkeling van het transport over water. De programmering van de maatregelen vindt plaats op basis van een integrale afweging tussen de aan het betreffende watersysteem(deel) toegekende gebruiksfuncties. Daarbij worden de volgende overwegingen gehanteerd:

- \* Bescherming tegen hoogwater en de afvoer van water, ijs en sediment is uit oogpunt van veiligheid prioritair boven andere functies;
- \* Een goede kwaliteit van water en bodem is voor de meeste gebruiksfuncties (zoals versterking van ecologie en drinkwatervoorziening) van wezenlijk belang;
- \* Ter versterking van de scheepvaartfunctie wordt bij de vaarwegen prioriteit toegekend aan maatregelen op de hoofdtransportassen. Dit gaat boven hoofdvaarwegen respectievelijk overige vaarwegen;
- \* De overige gebruiksfuncties, zoals recreatief medegebruik (water en oeverrecreatie) en lokale functies (zwemwater), liften veelal mee. Zij kunnen vaak op relatief eenvoudige wijze tegen marginale kosten-toename worden ingepast.

Naast op bovenstaande functionele overwegingen is de prioritering tussen maatregelen gebaseerd op het algemene (basis)uitgangspunt dat onderhoud van bestaande infrastructuur prioritair is boven verbetering of aanleg van nieuwe;

In de periode 1993/1994 is de uitvoeringspraktijk van het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur geëvalueerd. Het eindrapport «Beheer op Peil» is aan de Kamer toegezonden (brief HW/AW 182 393, 16 september 1994). De nota bevatte een overzicht van de achterstand in de onderhoudstoestand van de rijkswateren, alsmede een raming van de (extra) kosten verbonden aan het bereiken van de streefbeelden (conform NW3 en SVV2) in het jaar 2010. Bij de behandeling van de begroting 1998 is aan de Kamer toegezegd dat de effecten van de nota Beheer op Peil zullen worden geëvalueerd. Deze evaluatie zal in het najaar van 1998 worden afgerond en aan de Tweede Kamer ter beschikking worden gesteld. Eventuele begrotingstechnische consequenties zullen worden meegenomen bij de opstelling van de begroting 2000. Voor de komende jaren kan het navolgende programma worden geschetst:

### *Veiligheid tegen overstroming*

Nederland heeft te maken met een daling van de bodem, een versnelling van de zeespiegelstijging van 20 tot (mogelijk) 60 centimeter per eeuw, meer stormen en meer neerslag. Dit resulteert in hogere piekafvoeren van de grote rivieren en een noodzaak tot extra bescherming van de kust.

Voor bepaling van de in uitvoering te nemen werken is de mate van levensgevaar bij (onverwachte) calamiteiten van belang. Deze beleidslijn is van toepassing op de zeedijken, de grote rivieren en de kustlijn.

Uit onderzoek is gebleken dat de met gezette stenen beklede zeedijken op veel plaatsen niet bestand zullen zijn tegen de extreme omstandigheden waar ze volgens de Wet op de Waterkering aan moeten voldoen. Daarom worden deze dijken aangepast, de onveiligste dijkvakken het eerst en daarna de minder onveilige vakken. De oplossing van deze problematiek behoort in principe tot de verantwoordelijkheid van de beherende lagere overheden. Daar de financiële draagkracht van de dijkbeheerders over het algemeen echter te gering is, zal het Rijk substantieel bijdragen in de kosten van de noodzakelijke aanpassingswerken. Over de exacte invulling (modaliteiten) van de financiële bijdrage wordt thans nog overleg gevoerd. Als voorwaarde geldt daarbij een centrale rol voor Verkeer en Waterstaat bij de uitvoering van de maatregelen.

Vanuit het in de vierde Nota waterhuishouding geformuleerde principe «Ruimte voor de Rivier» wordt samen met betrokken lagere overheden gewerkt aan de opstelling van plannen ter verruiming van de grote rivieren. Gelijktijdig met deze planvorming worden onder de vlag van het IRMA-programma (INTERREG Rijn Maas Activiteiten) reeds de eerste «no regret» projecten versneld uitgevoerd. De enkele jaren geleden in het licht van natuurontwikkeling ingezette aanpak van de uiterwaarden (Natuur aan het Werk) is geïntegreerd binnen de op hoogwaterbescherming gerichte rivierverruiming. Door de rivierverruiming zullen de maatgevende hoogwaterstanden niet verder stijgen en kan een tweede ronde dijkversterkingen worden voorkomen. Internationaal gezien passen de rivierverruimende maatregelen binnen de in 1998 voor de Rijn en Maas in het kader van de bescherming tegen hoogwater vastgestelde internationale actieprogramma's.

Het actieprogramma voor de Rijn maakt onderdeel uit van het in 1998 vernieuwde Rijnverdrag.

De huidige zorg voor de kustlijn is gebaseerd op de beleidslijn «dynamisch handhaven». Ieder jaar wordt de actuele kustlijn getoetst aan de in 1990 vastgestelde basiskustlijn. Daarbij is de meerjarige trend in de kustlijnverplaatsing bepalend; effecten van incidentele stormen worden buiten beschouwing gelaten. Structurele achteruitgang wordt met behulp van zandsuppleties bestreden. In de nota Kustbalans 1995 (Kamerstukken 1995–1996, 21 136, nr. 22) is geconstateerd dat ook in dieper water zandverlies optreedt, waardoor het fundament van de kust langzaam wordt ondergraven. Om deze voortgaande aantasting van onze zandige kust te kunnen compenseren, zal de uitvoering van «dynamisch handhaven» vanaf 2001 geïntensiveerd worden. De ontwikkelingen zullen naar verwachting in 2000 in de volgende Kustnota gerapporteerd worden.

### *Waterkwaliteit en ecologische ontwikkeling*

Met het oog op de waterkwaliteitsdoelstellingen en de ecologische streefbeelden voor de watersystemen zoals in het BPRW omschreven, zullen de inspanningen gericht op de vermindering van de vuilbelasting van het oppervlaktewater moeten worden voortgezet. De bestrijding van

diffuse lozings zal daarbij intern in de eigen organisatie en extern in samenwerking met regionale overheden en betrokken partijen verder worden versterkt: op basis van het in 1996 opgestelde Actieprogramma diffuse bronnen worden tezamen met regionale overheden projecten gestart en uitgevoerd. Mede in relatie tot de voortgang van het doelgroepenbeleid industrie zal gezien worden hoe de aanpak van de vergunningverlening en de handhaving kan worden gemoderniseerd. In dit kader worden tevens met de lozers van afvalwater op rijkswater afspraken gemaakt over te realiseren doelstellingen.

#### *Waterbodem: berging baggerspecie en sanering*

Met de rivieren meegevoerd sediment is met uitzondering van de Maas meestal van zodanige kwaliteit dat bodemsanering éénmalig is. Aan de tweede voorwaarde om sanering mogelijk te maken, beschikbaarheid van voldoende en betaalbare bergings- en/of verwerkingscapaciteit, is alleen nog maar voldaan in Zuid-Holland en binnenkort in Flevoland. In 1998 komt het in het Ketelmeer gelegen depot IJsseloog beschikbaar voor berging van ernstig vervuilde baggerspecie. Ten behoeve van de aanleg van een bergingsdepot in het Hollandsch Diep zijn in samenspraak met de omgeving alternatieven onderzocht en uitgewerkt. Voor de geselecteerde alternatieve oplossingen is de nieuwe MER naar verwachting eind 1999 gereed, waarna nieuwe vergunningsprocedures gestart kunnen worden. Samen met betrokken provincies zijn de MER-procedures voor de locatiekeuze en inrichting voor kleinere depots in gang gezet. De voorbereiding voor verwerkings- en stortfaciliteiten in Limburg (Molengreend) en Zeeland (Koegorspolder) is vergevorderd. De met het regeerakkoord beschikbaar gekomen financiële middelen zullen aan deze faciliteiten besteed worden. Of beide in de komende kabinetsperiode gerealiseerd zullen kunnen worden, is nog afhankelijk van de voortgang van de vergunningprocedures en de definitieve kosten van deze voorzieningen.

#### *Herstel en inrichting*

Watersystemen worden hersteld en (her)ingericht zodat ze voldoen aan de toegekende functies en streefbeelden. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan locaties die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Om het maatschappelijke draagvlak voor natuurontwikkeling te vergroten zal voor de projecten zo veel mogelijk een open planproces gehanteerd worden. Voor de natuurontwikkeling in gebieden met verontreinigde waterbodems wordt gewerkt aan een beheersvisie, die mede gebaseerd zal zijn op de richtlijn «Actief Bodembeheer». De herinrichting van de uiterwaarden in het kader van «Natuur aan het Werk» kent een samenhang met de doelstelling veiligheid (hoogwaterbescherming). Voor de uitvoering van het programma is het noodzakelijk gronden te verwerven om zo een aaneengesloten gebied te laten ontstaan, waarbinnen de geïntegreerde doelstellingen voor herstel en inrichting en veiligheid kunnen worden gerealiseerd.

#### *Versterking van de vaarwegfunctie*

De implementatie van het beleid met betrekking tot het onderhoud en de aanleg van vaarwegen is conform het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en ander economische knooppunten en het bevorderen van het vervoer over water.

De uitvoering van maatregelen op de achterlandverbindingen van de zeehavens, de zogenaamde hoofdtransportassen, hebben daarbij eerste prioriteit. Tweede prioriteit ligt bij de doorgaande binnenlandse hoofd-



verbindingen met regionale zijtakken (overige hoofdvaarwegen). Maatregelen ten behoeve van het onderliggend vaarwegennet (overige vaarwegen) hebben de laagste prioriteit. In deze laatste categorie gaat het voornamelijk om de instandhouding en eventuele modernisering van de vaarweg of de bediening.

Om de gewenste modal shift van het vervoer over de weg naar het water te kunnen realiseren, is versterking van de concurrentiepositie van de binnenvaart een voorwaarde. Derhalve zijn de vaarweginvesteringen gericht op het scheppen van de voorwaarden voor een vlot, veilig en zo voordelig mogelijk vervoer over water. Daartoe dient het profiel van vaarwegen en kunstwerken, waar nodig en binnen zekere grenzen, te worden aangepast aan het gestadig stijgende gebruik van grotere schepen. Een groot aantal projecten met dat oogmerk is momenteel in planstudiefase. Binnen de planperiode zal het niet mogelijk zijn om alle projecten die zich in de planstudiefase bevinden in realisatie te nemen.

Naast het beheer en onderhoud van bestaande vaarwegen kent het programma voorbereidende studies met betrekking tot de aanleg van een derde grote zeesluis bij IJmuiden, verbetering van de vaarweg naar Antwerpen en de verbetering van de vaarweg Amsterdam–Lemmer–Delfzijl via Markermeer, IJsselmeer en de Fries-Groningse kanalen. De verdieping van de Westerschelde is vanaf 30 juni 1997 in uitvoering en zal eerst medio 2001 kunnen worden afgerond.

In het kader van de modal shift doelstelling en de beoogde verlaging van de overslagkosten wordt extra aandacht besteed aan de stimulering van natte overslagpunten. Voor de uitvoering hiervan is in de vorige begroting het budget van de «tijdelijke beleidsregeling bijdrage vaarweg-aansluitingen» verruimd.

#### *Decentralisatie beheer en onderhoud*

De taakstelling voor de decentralisatie van het beheer en onderhoud van waterstaatswerken gerealiseerd (Brokx-nat) ligt op koers. Tot aan het einde van 1998 wordt getracht om met beoogde nieuwe beheerders overeenstemming te bereiken over de nadere voorwaarden voor overdracht. Indien er op dat moment geen vooruitzicht op feitelijke en formele afronding van overdracht bestaat, zal het overleg worden afgebroken. In 1999 zal een eindrapportage voor de Kamer worden opgesteld, waarbij voorstellen zullen worden geformuleerd voor het toekomstig beheer van objecten waarover geen overeenstemming kan worden bereikt.

#### *3.4.3. Mega projecten*

Naast de informatie in de begroting wordt de Tweede Kamer over deze projecten ook apart geïnformeerd. Conform de voorschriften in de procedureregeling Controle Grote Projecten worden voortgangsrapportages naar de Kamer gezonden.

#### *Westerscheldetunnel*

De vermoedelijke opleverdatum van de Westerscheldetunnel is opgeschoven naar medio maart 2003. De tot nu toe gehanteerde planning ging uit van een oplevering per medio november 2002. De oorzaken van deze vertraging zijn het aanpassen van het ontwerp van de tunnel aan de aanvullend gestelde veiligheidseisen, het later starten van de werkzaamheden aan de inrit Zuid en een extra vakantieperiode (kerst en nieuw jaar 2002/2003). In overleg met het bouwconsortium wordt gezocht naar mogelijkheden om de vertraging in te lopen. Veel zal daarbij afhangen van

de boorsnelheid. In 1998 worden de boormachines gebouwd en geassembleerd. Eind 1999 start het feitelijke boren.

In mei 1998 is een externe audit naar de risico's van het project afgerond. De conclusie op hoofdlijnen is dat het project als zodanig risicovol is, maar dat hiermee bij de opzet van het project voldoende rekening is gehouden. Wel wordt aanbevolen om de projectverantwoordelijkheid sterker dan nu in één hand te leggen, de NV Westerscheldetunnel. De NV zou deze verantwoordelijkheid sterker kunnen doen gelden door meer vrijheid te krijgen bij het vaststellen van de eigen voorwaarden, het inhuren van externe ondersteuning, het aanstellen van een medewerker die zich uitsluitend met risicobeheer gaat bezighouden. Tenslotte wordt voorgesteld om de relatie tussen de NV en Rijkswaterstaat te verzakelijken.

#### *Betuweroute*

De planologische inpassing van het project Betuweroute is bijna afgerond. In het havengebied van Rotterdam is de daadwerkelijke bouw begonnen. Voor andere, meer oostelijke, tracédelen is de aanbestedingsprocedure begonnen. De bouw begint hier vanaf medio 1999. De ingebruikstelling van de lijn is gepland in het jaar 2005.

De voorbereiding voor de private exploitatie van de Betuweroute wordt getroffen in het project Private Exploitatie Betuweroute (PEB). Het doel van PEB is tweeledig:

- a. het scheppen van voorwaarden voor succesvolle exploitatie van de Betuweroute;
- b. door verkoop van het recht op private exploitatie een private bijdrage genereren voor de aanleg en realisatie van de Betuweroute.

Voor de realisatie van deze doelstellingen is in het voorjaar 1998 het projectprogramma en exploitatiemodel voor de Betuweroute gereed gekomen. Het projectprogramma geeft aan hoe de private exploitatie zal worden gerealiseerd en het geeft inzicht in (meerdere varianten van) het exploitatiemodel, de wijze van aanbesteden, randvoorwaarden vanuit het overheidsbeleid, eventueel noodzakelijke nieuwe beleidsontwikkelingen en de bijbehorende planning.

De Trajectnota/MER over de wijze van afwikkeling van het goederenvervoer per spoor tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal/Bentheim (het project is bekend onder de naam Noord-oostelijke Verbinding Betuweroute) wordt in het najaar 1998 gepubliceerd voor inspraak en besluitvorming.

#### *HSL-Zuid*

Nadat op 29 april 1997 de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid werd goedgekeurd door het Parlement, is op 15 april 1998 het Tracébesluit genomen door de ministers van V&W en VROM. Daardoor kan een begin worden gemaakt met het wijzigen van de bestemmingsplannen door de gemeenten wiens grondgebied door het tracé van de hogesnelheidslijn wordt doorkruist.

Gezien de sterke samenhang van de aanleg van de hogesnelheidslijn en de verbetering van de rijkswegen A4 en A16 wordt er naar gestreefd om deze projecten tegelijkertijd te realiseren. Hierbij zal nauw samengewerkt worden met de directies Noord-Brabant en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat.

De minnelijke verwerving van de benodigde gronden is inmiddels in volle gang. Door het nemen van het Tracébesluit kan een start gemaakt worden met de administratieve onteigeningsprocedures. Daarnaast zal een aanvang gemaakt worden met de aanbestedingsprocedures van de eerste uitvoeringscontracten, zodat in 1999 met de bouwwerkzaamheden kan worden begonnen. Medio 2005 zal de HSL-Zuid worden opgeleverd.

#### *Deltaplan Grote Rivieren*

Naar aanleiding van de extreem hoge waterstanden op de Rijn en de Maas in januari/februari 1995 heeft het Kabinet besloten tot een drastische versnelling van reeds bestaande plannen voor de rivierdijkversterkingen. De versnelling van de plannen betekent in concreto dat het gehele programma in 2000 gereed dient te zijn. De aanbevelingen van de commissie Boertien I voor het versterken van de rivierdijken zijn hierbij uitgangspunt. Daarnaast heeft het Kabinet besloten tot versnelling van de plannen ter beperking van de wateroverlast langs de onbedijkte Maas in Limburg conform de aanbevelingen van de commissie Boertien II. Om de kans op overstroming van het Maasdal terug te dringen zal de Maas worden verbreed en verdiept. Bovenstaand kabinetsbeleid is vastgelegd in het Deltaplan Grote Rivieren (Kamerstukken 1994–1995, 18 106, nrs. 54 en 57).

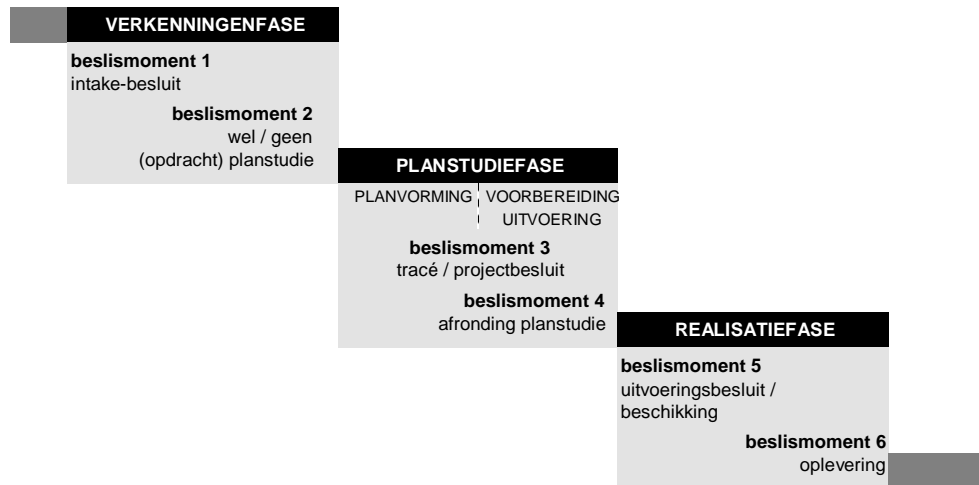
De uitwerking van de plannen voor de Maaswerken heeft geruime tijd geveerd, maar is thans nagenoeg afgerond. Er is zicht gekomen op de netto kosten van de plannen, bestaande uit het verschil in de kosten voor de uitvoering van de werken enerzijds en de opbrengsten van de vrijkomende grondstoffen anderzijds. Voor de uitvoering van de Maaswerken heeft het Kabinet f 560 miljoen ter beschikking gesteld, verspreid over de periode 2000 tot 2015. Uit de uitwerking van de plannen is gebleken dat voor dit bedrag een startvariant met beperkte rivierverdieping en een aanzet voor natuurontwikkeling mogelijk is. De uitvoering van de plannen zal zodanig worden vormgegeven dat op zoveel mogelijk plaatsen zo veel mogelijk bescherming op zo'n kort mogelijke termijn wordt gerealiseerd. Het op deze wijze invullen van de plannen maakt het mogelijk om, indien daartoe alsnog wordt besloten, aanvullende natuurontwikkeling te realiseren.

#### **4.                  BEDRIJFSVOERING**

Met de invoering van de outputbegroting is de aandacht voor beheersing van de output en de toerekening van uitgaven aan de output toegenomen. Om deze processen bestuurbaar te houden is een adequate bedrijfsvoering essentieel. Dit hoofdstuk behandelt de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot infrastructuur. In paragraaf 4.1. komt de beheersing van infrastructuur-programma's en verbeteringsacties aan de orde. Paragraaf 4.2. handelt over de bedrijfsvoering van de uitvoeringsorganisaties.

#### 4.1. De beheersing van infrastructuurprogramma's

Ten behoeve van een betere beheersing van infrastructuurprogramma's worden bij de aanleg van infrastructuur drie fasen onderscheiden: de verkenningen -, de planstudie -, en de realisatiefase.



Deze fasen vormen de «levenscyclus» van de aanleg van een infrastructuurproject. Per fase vindt expliciete besluitvorming plaats wat de beheersing ten goede komt. Om op een goede besluitvorming te komen is er wel de noodzaak tot een goede informatievoorziening. Door deze informatiestroom steeds te verbeteren via duidelijke verantwoordelijkheden en kanalen, wordt een heldere afweging mogelijk.

Om de beheersing van het uitvoeringsprogramma te bevorderen worden meer middelen gereserveerd dan werkelijk beschikbaar (10% boven het beschikbare budget). Dit instrument van overplanning is nodig door vele onzekerheden bij de uitvoering van projecten. Vooraf is moeilijk te zeggen van welke projecten de planning niet volledig zal worden gehaald. De overplanning vormt zo een marge op het programma waarmee vertragingen in de planning van individuele projecten opgevangen worden door een versnelling van andere projecten.

In het kader van de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid is mede ingezet op versnelling van de procedures. Ook in het regeerakkoord is uitgesproken dat een stroomlijning gewenst is. Bij de voorbereiding van de besluitvorming wordt daarom goed procesmanagement toegepast om winst te behalen in tijd en kwaliteit. Daarbij gaat het in hoofdzaak om zorgvuldige structurering van het gehele besluitvormingsproces waarbij vanaf het begin interactief wordt samengewerkt tussen de betrokken departementen en met andere overheden en belanghebbende organisaties. Ook kan gedacht worden aan de beperking van het aantal alternatieven dat moet worden uitgewerkt, waarvoor eveneens goede samenwerking tussen de betrokkenen noodzakelijk is.

Nadat het Tracébesluit is genomen kan ook door de wijze van bouwen de feitelijke bouwtijd worden versneld. Dat gebeurt door toepassing van nieuwe technieken, organisatorische aanpassingen in het bouwproces en door in de aanbesteding prikkels in te bouwen, gericht op het sneller gereed doen komen van projecten.

In relatie tot de MIT-systematiek betekenen de ontwikkelingen rondom het nieuwe SVV, dat moet worden voorkomen dat al in de verkenningfase een verkeers en vervoersprobleem zich verengt tot uitbreiding met infrastructuur. Pas na een discussie over alternatieve beleidsopties wordt gekeken of eventueel nieuwe infrastructuur strict nodig is en of V&W het probleem met anderen kan delen. Ook hier geldt uiteraard de interactieve aanpak.

Het departement wil overigens ook voorkomen dat het stuwmeer aan projecten in de planstudiefase van het MIT te vol wordt, om geen valse verwachtingen te wekken. Dat kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat in de toekomst de keuze voor realisatie van projecten zich selectiever richt op bijvoorbeeld ontbrekende schakels in de hoofdstructuur en kansrijke publiek-private samenwerkingsconstructies. Ook andere overheden zullen meer verantwoordelijkheid moeten dragen voor het oplossen van de knelpunten (ook financieel). Voor die projecten waarbij V&W op Rijksniveau de primaire aangewezen verantwoordelijke opdrachtgever is, is het denkbaar dat op termijn gekozen wordt voor een pakket dat een gelimiteerd aantal projecten bevat, waarvoor V&W bestuurlijk commitment aangaat.

## **4.2. De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat**

### *4.2.1. Rijkswaterstaat*

Vorig jaar is de eerste productbegroting gepresenteerd. De productbegroting kent een indeling die is gebaseerd op de producten en diensten die Rijkswaterstaat levert op het terrein van de droge en de natte infrastructuur en de werksoorten die daarbij worden onderscheiden: beheer en onderhoud, aanleg, bediening, subsidies, basisinformatie, anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie. De werksoorten beheer en onderhoud, aanleg, bediening, subsidies en basisinformatie zijn terug te vinden in de begroting van het Infrastructuurfonds, de werksoorten anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie zijn opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat. Aan de producten en diensten worden de uitgaven van Rijkswaterstaat toegerekend: zo wordt input gekoppeld aan output.

Deze bedrijfsvoeringsparagraaf bestaat uit twee delen. In het eerste deel wordt beschreven wat de stand van zaken is met betrekking tot de implementatie van de outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie binnen Rijkswaterstaat en wat op dat terrein de aandachtspunten voor 1999 zijn. In het tweede deel worden kengetallen gepresenteerd die op hoofdlijnen inzicht geven in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat.

#### **4.2.1.1. Naar een outputgerichte besturing en bedrijfsvoering**

Rijkswaterstaat staat, als uitvoeringsorganisatie van Verkeer en Waterstaat, voor het leveren van de afgesproken producten op de afgesproken tijd tegen de afgesproken prijs en kwaliteit. Kortom: het sturen op producten en diensten gekoppeld aan de middelen die daarvoor worden ingezet. Gedachte is dat deze productgerichte besturingsfilosofie en een daarop afgestemde bedrijfsvoering zullen leiden tot transparantie, bestuurbaarheid, openheid, klantgerichtheid, deskundigheid en kostenbewustzijn. Kortom: tot een meer doelmatige en effectieve bedrijfsvoering.

Om invulling te kunnen geven aan deze productgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie, zijn de volgende voorwaarden geformuleerd:

- a. het kennen van de producten;
- b. weten wat de producten kosten;
- c. verantwoordelijkheden voor de producten helder toedelen;
- d. werkprocessen beheersbaar, doelmatig en open inrichten;
- e. gemotiveerd en gekwalificeerd personeel;
- f. goede informatie om bij te kunnen sturen.

Op dit moment is de concrete uitwerking van de voorwaarden nog vooral gericht op de transparantie: het verbeteren van het inzicht in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. Met andere woorden: het verkrijgen van zicht op wat nu precies de producten zijn, wie de producten levert en voor wie de producten worden gemaakt. Daarbij geldt dat ten opzichte van het voorgaande jaar de nodige vooruitgang is geboekt. Zo zijn inmiddels de producten goed in beeld en zijn de uitgaven zo goed als mogelijk toegerekend aan de producten. In 1999 gaat de aandacht met name uit naar de (door)ontwikkeling van de volgende aspecten.

1. Het verder verbeteren van de toerekening van de (directe uitvoerings-) uitgaven aan de producten met behulp van een bedrijfsadministratie.
2. Het doorberekenen van de uitgaven van de opdrachtnemer binnen Rijkswaterstaat aan de opdrachtgever binnen Rijkswaterstaat met het oog op een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling.
3. Strategisch personeelsmanagement.
4. Het vaststellen van de informatie waaraan behoefte is op de verschillende niveaus; ten eerste om een goed inzicht te krijgen in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat, vervolgens om ook daadwerkelijk op output te kunnen sturen.

#### **ad 1) Toerekening van uitgaven met behulp van een bedrijfsadministratie**

Ten behoeve van de toerekening van uitgaven aan producten wordt binnen Rijkswaterstaat onderscheid gemaakt tussen productuitgaven, directe uitvoeringsuitgaven en indirecte uitvoeringsuitgaven. Productuitgaven zijn directe uitgaven aan derden die nodig zijn om de producten te realiseren, zoals gronden hulpstoffen, grondaankopen, uitbestede werken en subsidies. Directe uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven van Rijkswaterstaat, die nodig zijn om de programma's te kunnen voorbereiden, realiseren en controleren. Indirecte uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven die niet aan een product of deelprogramma zijn toe te rekenen. Deze worden voor totaal Rijkswaterstaat zichtbaar en verantwoord op een apart artikel op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Toerekening van productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven geschiedt met behulp van een bedrijfsadministratie. Onder een bedrijfsadministratie wordt binnen Rijkswaterstaat een administratie verstaan, waarmee uitgaven worden toegerekend aan producten en worden doorberekend aan een opdrachtgever of ten laste van de begroting worden gebracht. Let wel: binnen deze door Rijkswaterstaat gehanteerde definitie van de bedrijfsadministratie gaat het om het toerekenen en doorberekenen van uitgaven binnen het verplichtingen-kasstelsel en niet om kosten binnen een baten-lastenstelsel. De bedrijfsadministratie moet aan de volgende eisen voldoen.

- \* De administratie moet de informatie opleveren die de nieuwe werkwijze vraagt: worden de uitgaven op uniforme wijze toegerekend aan de producten, is sprake van uniforme informatie ten behoeve van inzicht in de bedrijfsvoering, ten behoeve van sturing en ten behoeve van opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties.
- \* De administratie moet zo zijn ingericht dat de rechtmatigheid van de begrotingsbelasting gewaarborgd is, oftewel het voorkomen of beperken van risico's voor het financiële beheer.

- \* De doelmatigheid van de administratie (en ook van de controles daarvan) moet in het oog worden gehouden.
- \* De administratie moet flexibel zijn: er bestaat enige vrijheid voor diensten binnen Rijkswaterstaat de administraties zelf in te richten, maar er moet sprake zijn van optelbaarheid, uniformiteit en vergelijkbaarheid.

In 1999 zal op basis van ervaringen uit een pilot bij de Meetkundige Dienst (hierop wordt verderop in deze bedrijfsvoeringsparagraaf nog ingegaan) de vraag worden beantwoord in hoeverre een administratie op basis van het baten-lastenstelsel in het binnen Rijkswaterstaat voorgestane sturingsmodel meerwaarde kan hebben.

## **ad 2) Doorberekening van uitgaven van opdrachtnemers aan opdrachtgevers**

Voor elk product dat Rijkswaterstaat produceert moet duidelijk zijn wie de opdrachtgever is. Daarbij geldt dat opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties binnen Rijkswaterstaat op verschillende niveaus worden onderscheiden.

Ten eerste de relatie tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (bestuurskern) als opdrachtgever en Rijkswaterstaat als opdrachtnemer. Daarbij gaat het om afspraken op programma/artikelniveau, waarbij aan Rijkswaterstaat ten behoeve van de uitvoering budgetten worden toegewezen.

Ten tweede de relatie tussen het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat en de regionale en specialistische diensten van Rijkswaterstaat als opdrachtnemer. Bij deze relatie gaat het om afspraken op deelprogramma/artikelonderdeelniveau, waarbij aan de diensten ten behoeve van de uitvoering budgetten worden toegewezen.

Ten derde de relatie tussen de ene (regionale) dienst binnen Rijkswaterstaat als opdrachtgever en de andere (specialistische) dienst binnen Rijkswaterstaat als opdrachtnemer. Binnen Rijkswaterstaat zijn de regionale directies verantwoordelijk voor de uitvoering van de deelprogramma's onder aanleg, beheer en onderhoud en bediening. Uitgangspunt is dat de specialistische diensten, die bijdragen leveren op deze terreinen, dat gaan doen als opdrachtnemer van een regionale directie. Dat betekent dat vastgesteld moet worden welke producten en diensten de specialistische diensten leveren voor welk deelprogramma en welke directie, en welk budget daarbij hoort. Deze budgetten worden overgeheveld naar de opdrachtgevers. Op deze wijze komt de integrale verantwoordelijkheid voor de genoemde deelprogramma's bij de regionale directies: de regionale directies zijn aanspreekpunt voor het totale product en de totale kosten. Op de langere termijn worden van het introduceren van opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties doelmatigheids-prikkels verwacht: de opdrachtgever beheert het geld dat de opdrachtnemer door het leveren van goede producten tegen een redelijke prijs moet verdienen.

## **ad 3) Strategisch personeelsmanagement**

Personeel is een belangrijke productiefactor van Rijkswaterstaat. Doel voor nu en in de toekomst is het beschikken over de benodigde kwantiteit en kwaliteit aan personeel, dat bovendien goed gemotiveerd is.

Van oudsher worden aanleg en onderhoud van de infrastructuur uitbesteed aan het bedrijfsleven. Rijkswaterstaat neemt daarbij de positie in van deskundig opdrachtgever. Waar Rijkswaterstaat zelf taken uitvoert,

speelt de keuze tussen inhuur externen en ambtelijk personeel, en bij ambtelijk personeel: tussen vaste en tijdelijke dienstverbanden. De gewenste arbeidsmix wordt enerzijds bepaald door bedrijfseconomische overwegingen en anderzijds door bedrijfsmatige overwegingen als deskundig opdrachtgeverschap, goed werkgeverschap en de integriteit van het openbaar bestuur.

De «kerncompetentie» van Rijkswaterstaat is civiele techniek. De kennis van Rijkswaterstaat vervult een bredere functie dan alleen het uitvoeren en ondersteunen van de eigen taken. Ze is ook van belang voor andere overheden, voor het onderwijs en voor het bedrijfsleven. Vanwege verhoogde uitstroom als gevolg van vergrijzing, alsmede vanwege groeiende investeringen in de infrastructuur, zullen de komende jaren meer civiel technisch opgeleiden nodig zijn. Uit arbeidsmarktonderzoeken blijkt dat de arbeidsmarkt vooral op het niveau van het Wetenschappelijk onderwijs en het Hoger beroepsonderwijs «krapper» wordt. Rijkswaterstaat spant zich in om zijn imago als aantrekkelijk werkgever te versterken. Met andere werkgevers in de GWW-sector (grond, weg- en waterbouw) participeert Rijkswaterstaat in de «Go Infra» campagne om jongeren te interesseren voor een civiel technische studie en loopbaan. Met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en met onderwijsorganisaties zijn contacten gelegd, gericht op het versterken van de aantrekkingskracht van technische opleidingen, o.a. door innovatie van de onderwijscurricula.

Het binnenhalen van civiel technici is één punt van aandacht, het binnenhouden is een ander aandachtspunt. In dit verband is een intensief opleidings- en begeleidingsprogramma ontwikkeld.

#### **ad 4) Informatievoorziening**

Goede informatievoorziening is nodig om als organisatie goed te kunnen functioneren. Om te kunnen overstappen van sturing op middelen naar sturing op producten is in toenemende mate informatie over output en de relatie daarvan met input noodzakelijk. Concreet gaat het dan om informatie over prijs, kwantiteit, tijdigheid en kwaliteit van producten en programma's en over informatie over de kwaliteit van de organisatie.

De eerste stap is het verzamelen van de informatie die nodig is om een goed inzicht te krijgen in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. Van belang daarbij is het vaststellen en op elkaar afstemmen van de informatiebehoefte op de verschillende niveaus: van de kennis- en uitvoeringsdirecties binnen Rijkswaterstaat, via het hoofdkantoor en het ministerie tot het niveau van de Staten-Generaal.

Een tweede stap is het vaststellen van de stuurvariabelen («kritische succesfactoren»): die informatie, waarop daadwerkelijk gestuurd wordt. Dat kan Rijkswaterstaat-breed, maar ook dienstspecifiek. Afspraken hieromtrent worden vastgelegd in de contracten die worden gesloten tussen de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat en de Hoofd-Ingenieur-Directeur van de regionale en specialistische directies.

#### **De pilot Baten-lastenstelsel bij de Meetkundige Dienst (MD)**

Op 1 januari 1997 is bij de Meetkundige Dienst een pilot van start gegaan. Deze pilot houdt in dat de Meetkundige Dienst reeds vanaf die datum een bedrijfsadministratie, gebaseerd op het baten-lastenstelsel invoert en gebruikt. Voorts rekent de Meetkundige Dienst al kosten door aan drie directies binnen Rijkswaterstaat. De pilot is gestart vanuit de gedachte dat deze werkwijze een mogelijk eindresultaat van de implementatie van de



nieuwe besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie binnen Rijkswaterstaat zou kunnen zijn. Doel van de pilot is vast te stellen of en in hoeverre deze werkwijze ook inderdaad meerwaarde genereert voor de besturing en bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat.

De pilot heeft van de MD de nodige extra inspanning gevraagd. Mede daardoor zijn nog niet alle onderdelen van de pilot bij de MD geheel van de grond gekomen. Met name met het baten-lastenaspect is nog weinig ervaring opgedaan. Voorts is een aantal knelpunten in het financiële beheer bij de MD geconstateerd, die met name samenhangen met de inrichting van de administratieve organisatie rondom de nieuwe manier van werken en de vervulling van de opdrachtgevers- en opdrachtnemersrol. Met de MD zijn afspraken gemaakt om de problemen voor het einde van 1998 op te lossen.

Wat betreft de Rijkswaterstaat-brede leerpunten uit de pilot zijn de eerste indrukken dat het doorvoeren van grote (cultuur)veranderingen in organisaties complex is en veel energie vraagt. Belangrijk is, dat bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijfsvoeringsinstrumenten continu in het oog wordt gehouden, waar het nu ook alweer allemaal om draait: we willen weten wat we doen als Rijkswaterstaat, wat dat kost en voor wie we dat doen. Daarbij moet niet de fout worden gemaakt bedrijfsvoeringsinstrumenten onnodig ingewikkeld te maken en dient de rechtmatigheid gewaarborgd te blijven. Dit alles leidt tot de conclusie dat het op orde hebben van de bedrijfsadministratie een noodzakelijke voorwaarde is, om een volgende stap, doorberekening en budgetoverheveling in het opdrachtgever-opdrachtnemermodel, verantwoord te kunnen nemen. Een eventuele invoering van het baten-lastenstelsel (kosten in plaats van uitgaven berekenen en doorberekenen) is pas daarna aan de orde.

#### 4.2.1.2. Kengetallen

##### **Onderbouwing van de werksoorten**

In onderstaande tabel is een aantal kengetallen opgenomen dat inzicht op hoofdlijnen biedt in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. In de tabel worden per werksoort (en voor de beleidsterreinen «droog» en «nat» afzonderlijk) de input en de output op hoofdlijnen weergegeven. Dit jaar wordt deze informatie voor 1998 en 1999 gepresenteerd. In de toekomst, als langer met de nieuwe begrotingsindeling is gewerkt, zal de ontwikkeling over nog meer jaren gepresenteerd kunnen worden. De mega-projecten zijn niet begrepen in de werksoorten, deze worden afzonderlijk gepresenteerd. Verder worden de indirecte uitvoeringsuitgaven in de tabel separaat gepresenteerd alsmede de overige uitgaven van Rijkswaterstaat (artikel 04.04 op de begroting van het Infrastructuurfonds). Na de tabel volgt een korte toelichting. Hierbij geldt nadrukkelijk dat het in deze bedrijfsvoeringsparagraaf gaat om inzicht op hoofdlijnen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Werksoorten (bedragen in mln)		1998			1999			Omschrijving van de output
		Totale uitgaven	Waarvan PU <sup>1</sup>	Output	Totale uitgaven	Waarvan PU <sup>1</sup>	Output	
Aanleg	Droog	1 715	79,7%	46,4	1 528	80,1%	34,5	open te stellen rijksweg in km
	Nat	399	74,4%	–	446	79,1%	–	
Beheer en onderhoud	Droog	1 114	81,8 %	6 390	1 099	70,0%	6 436	areaal rijbaan in km
	Nat	984	60,3%	4,5	1 033	56,2%	6,7	m <sup>3</sup> zandsuppleties langs de kust
Bediening	Droog	16		42	16		48	aantal bedieningsobjecten
	Nat	89		206	88		190	aantal bedieningsobjecten
Subsidies <sup>2</sup>	Droog	797	99,4 %		881	99,5 %		
	Nat	0			0			
Basisinformatie	Droog	56			51			
	Nat	71			78			
Anticiperend onderzoek	Droog	26			17			
	Nat	13			13			
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	Droog	43			23			
	Nat	62			61			
Mega-projecten		606	99,2 %		567	90,4 %		
Indirecte uitvoeringsuitgaven <sup>3</sup>		324			330			
Overige uitgaven RWS		0			0			
<b>Totaal</b>		<b>6 316</b>			<b>6 231</b>			

<sup>1</sup> PU = productuitgaven; in deze kolom wordt het aandeel van de productuitgaven als percentage van de totale uitgaven gepresenteerd, het overige deel van de uitgaven bestaat uit directe uitvoeringsuitgaven. De werksoorten, waarbij geen percentage is ingevuld, bestaan volledig uit directe uitvoeringsuitgaven.

<sup>2</sup> Hieronder zijn ook begrepen de geraamde bedragen ten behoeve van aanleg en beheer en onderhoud van regionale en lokale infrastructuur.

<sup>3</sup> Inmiddels is besloten de definitie voor de indirecte uitvoeringsuitgaven aan te scherpen, waardoor vanaf 1999 een gedeelte van deze uitgaven verantwoord worden bij de directe uitvoeringsuitgaven van de programma-artikelen. Bij de Voorjaarsnota 1999 zal hiervoor een voorstel tot aanpassing van de begroting worden gedaan.

Voor de werksoorten, waarvan de output niet in de tabel is opgenomen, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting. Nogmaals zij gewezen op het feit dat de tabel slechts inzicht op hoofdlijnen geeft in de output van Rijkswaterstaat en de daarmee gemoeide uitgaven. Zo is bij aanleg droog het aantal in het betreffende jaar open te stellen kilometers rijksweg weergegeven. Het spreekt voor zich dat het aantal open te stellen kilometers rijksweg binnen alle uitgaven die zijn begrepen onder «aanleg droog» niet de enige uitgavenbeïnvloedende variabele is. Andere belangrijke variabelen zijn ondermeer ook het aantal rijbanen en rijstroken en de te treffen benuttingsmaatregelen. Voorts zijn ook de uitgaven voor verkenningen en planstudies ten behoeve van mogelijk in de toekomst aan te leggen droge infrastructuur in de uitgaven onder «aanleg droog» begrepen.

De verhouding tussen de productuitgaven en de directe uitvoeringsuitgaven is met name bij beheer en onderhoud droog en nat in 1999 ten opzichte van 1998 gewijzigd. In zijn algemeenheid geldt dat in 1998 (het eerste jaar waarin met de begrippen productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven wordt gewerkt) het aandeel van de directe uitvoeringsuitgaven te laag is weergegeven, dat heeft ondermeer te maken met de nog niet helder afgebakende definities. In de begroting 2000 zal het inzicht in de verhouding tussen de productuitgaven en de directe uitvoeringsuitgaven verder worden verhelderd.

### Kwaliteit van de organisatie

Naast de gegevens in bovenstaande tabel zijn voor inzicht in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat ook kengetallen, die een beeld geven van de kwaliteit van de organisatie van belang. Dergelijke kengetallen worden performance-indicatoren genoemd. Onder de kwaliteit van de organisatie wordt verstaan de effectiviteit en de efficiency waarmee taken binnen de

organisatie worden uitgevoerd. Invalshoek bij de onderbouwing van de werksoorten was: wat doen we als Rijkswaterstaat, de invalshoek hier is: hoe doen we dat?

Voorbeelden van kengetallen, die een beeld van de kwaliteit van de organisatie kunnen geven, zijn:

- \* de relatie tussen product-, directe en indirecte uitvoeringsuitgaven;
- \* de verhouding inzet eigen personeel en uitbesteding (arbeidsmix);
- \* tijdigheid (worden projecten volgens planning afgerond);
- \* personeelsaangelegenheden (ziekteverzuim, functioneringsgesprekken);
- \* productiviteit;
- \* rechtmatigheid.

In onderstaande tabel is, ook weer voor de jaren 1998 en 1999, een aantal van deze performance-indicatoren opgenomen.

#### Kwaliteit van de organisatie (bedragen in mln)

	1998		1999	
totale directe uitvoeringsuitgaven	4 563	72,2%	4 390	70,5%
totale productuitgaven	1 429	22,6%	1 511	24,2%
totale indirecte uitvoeringsuitgaven	324	5,1%	330	5,3%
arbeidsmix regionale diensten (op basis van FTE's)				
– verhouding zelf doen versus uitbesteden	77–23			
– verhouding eigen personeel versus inhuur	82–18			
– verhouding vast personeel versus tijdelijk personeel	93– 7			
arbeidsmix specialistische diensten (op basis van FTE's)				
– verhouding zelf doen versus uitbesteden	64–36			
– verhouding eigen personeel versus inhuur	77–23			
– verhouding vast personeel versus tijdelijk personeel	93– 7			

In de komende periode zal de visie op de arbeidsmix, zo mogelijk voor de verschillende werksoorten afzonderlijk, verder ontwikkeld worden. Het presenteren van de arbeidsmix en het ontwikkelen van een visie op de gewenste arbeidsmix wordt binnen Rijkswaterstaat gezien als een belangrijke pijler in het streven naar een transparante en doelmatige bedrijfsvoering binnen Rijkswaterstaat.

#### 4.2.2. Overige uitvoeringsorganisaties

##### *Voor Railwegen: NS Railinfrabeheer*

Voor de aanleg en het beheer en onderhoud van railinfrastructuur werkt NS Railinfrabeheer als taakorganisatie voor de Rijksoverheid. De begroting 1999 geeft echter geen inzicht in de bedrijfsvoering van taakorganisaties, hetgeen hieronder wordt toegelicht.

Het begrip taakorganisatie wordt gehanteerd wanneer een organisatie een functie/taak vervult voor één andere organisatie en daarmee strategisch afhankelijk is van die andere organisatie. Strategische afhankelijkheid betekent in dit verband dat NS Railinfrabeheer wordt beoordeeld en betaald door Verkeer en Waterstaat. Daarmee is Verkeer en Waterstaat bepalend voor de continuïteit van deze taakorganisatie.

Het begrip taakorganisatie impliceert echter ook een zekere mate van zelfstandigheid. De commissie Sint onderscheidt in haar rapport «Verantwoord verzelfstandigen» (Kamerstukken 1994–1995, 21 042, nr. 15) drie hoofdvormen van zelfstandigheid: interne verzelfstandiging, externe verzelfstandiging en privatisering. NS Railinfrabeheer is als gevolg van het kabinetsstandpunt Wijffels (Kamerstukken 1992–1993, 18 986) aan te duiden als een vorm van externe zelfstandigheid. Deze vorm van

zelfstandigheid maakt de begroting ongeschikt als instrument om te rapporteren over de bedrijfsvoering van taakorganisaties. Dit heeft onder andere tot gevolg dat in deze Memorie geen kengetallen over de bedrijfsvoering van NS Railinfrabeheer zijn opgenomen. Daarnaast is bij de programma's die door NS Railinfrabeheer worden uitgevoerd het onderscheid tussen productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven niet zichtbaar.

*Voor Mega projecten: de projectdirecties Betuweroute, HSL-Zuid en Westerscheldetunnel*

Voor de huidige werkzaamheden voor de Betuweroute, de HSL-Zuid en de Westerscheldetunnel zijn binnen Verkeer en Waterstaat aparte organisatorische eenheden geformeerd. Deze zogenoemde projectdirecties fungeren dus ook als uitvoeringsorganisatie die specifieke producten van grote omvang tot stand brengen. In de artikelsgewijze toelichting worden deze producten toegelicht.

*Voor regionale en lokale infrastructuur: provincies, gemeenten en Kaderwetgebieden*

Nadat is afgezien van het concept van vervoerregio's, volgt Verkeer en Waterstaat voor regionale en lokale infrastructuur het beleid inzake de reorganisatie van het binnenlands bestuur. Dit heeft geresulteerd in een akkoord tussen Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken, IPO en VNG waarin een taakverdeling tussen rijk, provincies en gemeenten voor het verkeer en vervoer buiten de Kaderwetgebieden. Dit akkoord is door partijen uitgewerkt in het convenant VERDI van 29 maart 1996. De taakverdeling op het gebied van verkeer en vervoer binnen de Kaderwetgebieden is verankerd in de Kaderwet bestuur in verandering.

Verkeer en Waterstaat stuurt de regionale en lokale infrastructuur op twee manieren aan:

\* *Financiële sturing van kleine projecten (minder dan f 25 miljoen).*

Vanaf 1 januari 1996 is de sturing van Verkeer en Waterstaat op kleine projecten gewijzigd. Provincies, gemeenten en besturen van Kaderwetgebieden ontvangen de Gebundelde Doeluitkering (GDU) voor kleine projecten. Daarmee zijn ze zelf verantwoordelijk geworden voor prioritering, voorbereiding en uitvoering van de projecten. Verkeer en Waterstaat beheert het budget en de uitkering wordt door de Minister vastgesteld.

Over de financiële verantwoording is in het Besluit Infrastructuurfonds een bepaling opgenomen. Gedeputeerde Staten brengt voor november van het jaar, volgend op het jaar waarin de doeluitkering is betaald, een financieel verslag uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit verslag bevat de besteding van de GDU voor dat jaar en een accountantsverklaring.

Het streven is erop gericht om vanaf 2000 de GDU over te hevelen naar het gemeente- en provinciefonds. Bij Verkeer en Waterstaat vervalt dan het toezicht op de besteding van de middelen. Voor Kaderwetgebieden blijft de GDU gehandhaafd zolang de Kaderwet van kracht is.

\* *Financiële sturing van grote projecten (groter dan f 25 miljoen)*

Voor investeringen groter dan f 25 miljoen blijft de regeling conform de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds van kracht. Deze projecten moeten door provincie, gemeente of Kaderwetgebied bij het Rijk worden aangevraagd en volgen dan de normale «levenscyclus» (zie paragraaf 4.1). Verkeer en Waterstaat blijft voor deze projecten verantwoordelijk. Grote projecten in het kader van het provinciale of regionale verkeers- en vervoerbeleid worden door getoetst, gesubsidieerd en geprogrammeerd op basis van strategische planvorming en overleg daarover met betrokken gemeenten.

## 5. AFKORTINGENLIJST

A	
ALV	= Achterlandverbindingen
B	
BER	= Beleidseffectrapportage
BLS	= Besluit lokatieverbonden subsidies
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheersplan voor de rijkswateren
BR	= Betuweroute
BRT	= Bijzondere regionale toeslag
BRTN	= Beleidsvisie recreatietoervaart Nederland
BRU	= Bestuur regio Utrecht
C	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
CUP-biva	= Container uitwisselpunt binnenvaart
D	
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
E	
EFRO	= Europees fonds voor regionale ontwikkeling
EU	= Europese unie
F	
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H	
HSL	= Hogesnelheidslijn
HST	= Hogesnelheidstrein
HWN	= Hoofdwegennet
I	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
ICES	= Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking
IF	= Infrastructuurfonds
IPO	= Interprovinciaal overleg
IRMA	= INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
ISP	= Integraal structuurplan noorden des lands
L	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LNV	= Landbouw natuurbeheer en visserij

M	
MD	= Meetkundige dienst
MER	= Milieu effectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MPV	= Meerjarenprogramma verkeersveiligheid
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N	
NMP	= Nationaal milieu beleidsplan
NS	= Nederlandse spoorwegen
NURG	= Nadere uitwerking rivierengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O	
OT	= Ontwerp-tracébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Overige wegennet
P	
PAGE	= Plan van aanpak goederen emplacements
PEB	= Private exploitatie Betuweroute
PEMBA	= Wet Premiedifferentiatie en marktwerking bij arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
PKB	= Planologische kernbeslissing
POK	= Provinciale overlegorganen voor de kust
PPS	= Publiek private samenwerking
PR	= Procedures rond
R	
RIB	= NS Railinfrabeheer
RIJP	= Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
ROA	= Regionaal overleg Amsterdam
RSC	= RAILSERVICE center
RVVP	= Regionale verkeer- en vervoerplannen
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat
S	
SN	= Startnotitie
SNN	= Samenwerkingsverband Noord-Nederland
SRR	= Stadsregio Rotterdam
STORA	= Stichting toegepast onderzoek water
SUN	= Sneltram Utrecht-Nieuwegein
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T	
TB	= Tracébesluit
TEN	= Transeuropese netwerken
TIB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TNLI	= Toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur
TTP	= Tweede tactisch pakket

U	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijks- wateren
UO	= Uitvoeringsopdracht
UP	= Uitvoeringsperiode gereed
UvW	= Unie van waterschappen
V	
VERDI	= Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	= Volkhuysvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W	
WST	= Westerscheldetunnel
WTC	= World trade center
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Z	
ZOAB	= Zeer open asfaltbeton

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Inleiding

Voor de belangrijkste budgettaire wijzigingen wordt verwezen naar de paragraaf budgettair kader in het algemene deel van deze memorie.

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 1998; de (gedeeltelijk ontvangen) prijsbijstelling 1998 is voor de jaren vanaf 1999 reeds verdeeld naar de prijsgevoelige artikelonderdelen. Ook de loonbijstelling 1998 is reeds in zijn geheel verdeeld naar de loon-gevoelige artikelonderdelen.

Bij de mutaties op de opbouw van de verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting is de volgende indeling gehanteerd.

- Amendementen/Nota van Wijziging: dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 1998;
- 1e Suppletoire wet: deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 1998 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe mutaties: dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

#### Verdeling loon- en prijsbijstelling tranche 1998 voor het jaar 1999 (x f 1000)

Artikel	Omschrijving	PEMBA	Overige loon- bijstelling	prijs- bijstelling	totaal
01.01	Rijkswegen	2 609	4 276	1 190	8 075
01.02	Railwegen		1 626	14 467	16 093
01.03	Regionale/lokale infrastructuur	21	39	260	320
02.01	Waterkeren	213	399	123	735
02.02	Waterbeheren en vaarwegen	1 863	3 435	497	5 795
03.01	Westerschelde tunnel		76	41	117
03.03	Hogesnelheidslijn	28	53		81
03.04	Deltaplan grote rivieren	47	88		135



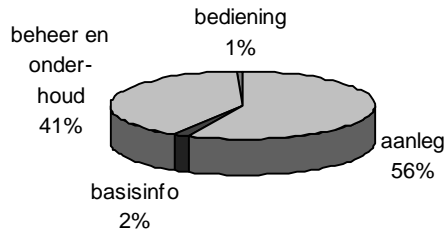
## Toelichting bij wetsartikel 1 (uitgaven en verplichtingen)

### 01 DROGE INFRASTRUCTUUR

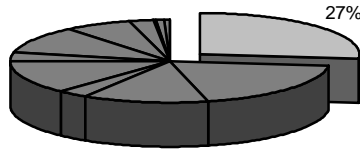
#### 01.01 Rijkswegen

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

##### Uitgavencategorieën Rijkswegen



##### Aandeel Rijkswegen in Infracfonds 1999



De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet Infracrustructuurfonds en het Besluit Infracrustructuurfonds.

Voor wat betreft aanleg rijkswegen gaat het om uitgaven die enerzijds zijn gemoeid met het opstellen van verkenningen en planstudies van rijkswegenprojecten en anderzijds uitgaven ten behoeve van de realisatie van rijkswegenprojecten, inclusief de Dynamisch Verkeersmanagementmaatregelen. De uitgaven voor verbeteringswerken en beheer en onderhoud van rijkswegen worden eveneens op dit artikel verantwoord, alsmede de uitgaven voor de bediening van objecten op rijkswegen.

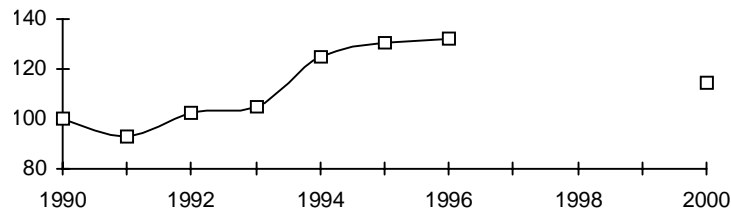
Tenslotte bevat dit artikel basisinformatie voor verkeersveiligheid en basisinformatie voor rijkswegen, die zijn samengevoegd op een artikelonderdeel vanwege de nauwe samenhang.

b. *Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Rijkswegen?*

Verkeer en Waterstaat zorgt voor de hoofdinfrastructuur in Nederland. De zorg voor de rijkswegen gebeurt uit het oogpunt van optimale mobiliteit, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid. Deze begrippen zijn geoperationaliseerd in een aantal indicatoren, die jaarlijks worden gemeten en waarvoor ook doelstellingen zijn geformuleerd. De indicatoren zijn:

- Voertuigverliesuren:  
Dit betreft een indicator op het gebied van bereikbaarheid. De indicator is ontwikkeld om een bereikbaarheidseffect beter te kunnen meten. Het aantal voertuigverliesuren is terug gerekend naar 1990 en bedroeg in dat jaar 14,2 miljoen uur. Het jaar 1990 is ook het basisjaar voor de index.

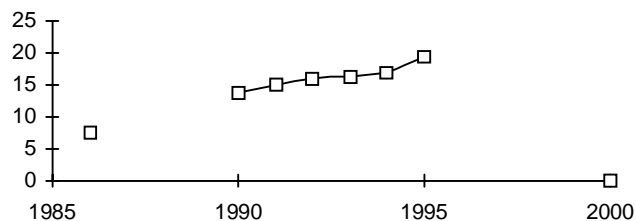
**Index voertuigverliesuren  
1990+100**



● Congestiekans op de rijkswegen

De congestiekans mag volgens het SVV-2 in 2010 op de achterlandverbindingen (ALV) maximaal 2% bedragen en op de rest van de rijkswegen maximaal 5%. De grafiek geeft het percentage van de rijkswegen weer, dat deze doelstellingen in de afgelopen jaren niet heeft gehaald. In 2010 moet het percentage dus gedaald zijn naar 0.

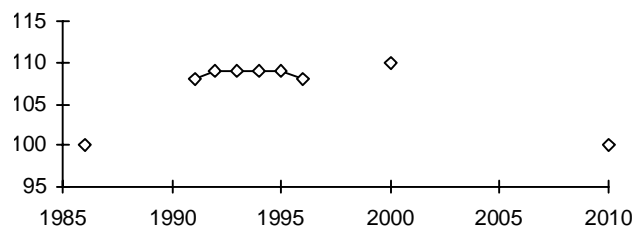
**Percentage rijkswegen dat congestiekans overschrijdt**



● Oppervlakte met >50dBA geluidsniveau als gevolg van het wegverkeer

De oppervlakte waarvan de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op rijkswegen groter was dan 50 dBA was in 1986 ongeveer 2660 km<sup>2</sup>. De doelstelling voor deze indicator is een index van maximaal 110 in 2000 en maximaal 100 in 2010. De grafiek toont de ontwikkeling tot en met 1995.

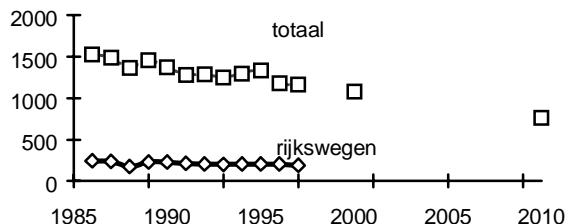
**Index oppervlakte > 50 dBA  
1986=100**



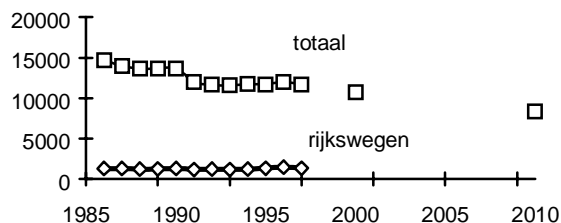
● Doden en verkeersgewonden op de rijkswegen

De doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid is om in de periode 1986–2010 landelijk het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen en het aantal verkeersgewonden met 40%.

## Doden in wegverkeer



## Aantal ziekenhuisgewonden in wegverkeer



De verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid op het Nederlandse wegennet is verdeeld over verschillende wegbeheerders. Op rijkswegen, voornamelijk autosnelwegen, is het aantal doden en gewonden, relatief laag. Toch blijft verkeersveiligheid ten aanzien van deze wegen een punt van aandacht. Voor een toelichting op de verkeersveiligheid van de regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar artikel 01.03.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

### 01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

*Verkenningen (zie bijlage 1, punt 1)*

T.o.v. het MIT 1998–2002 worden er aan het verkenningenprogramma drie verkenningen toegevoegd: een verkenning, i.c. probleemanalyse naar de situatie op RW31 Haak Leeuwarden en RW28 Zwolle-Meppel, inclusief kortsluiting RW28/RW32. Hierover zijn in het voorjaar van 1998 afspraken gemaakt tussen het Kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Voorts wordt de afronding van de N35 in de gemeente Zwolle verkend.

De verkenningen RW15 Papendrecht-Gorinchem Oost, RW28 Utrecht-Hoevelaken, RW12 Den Haag-Gouda, RW59 Waalwijk-Drunen en RW20/12 Rotterdam-Gouda-Utrecht zijn vertraagd. Met uitzondering van het laatste project waarvan de verkenning in 1999 gereed is, worden de verkenningen in 1998 opgeleverd.

*Planstudieprogramma vóór tracébesluit (zie bijlage 1, punt 2a)*

Op basis van een toezegging van de minister is de planstudie Ramspol-Ens opgenomen.

Van het project RW4 Burgerveen-Leiden en N31 Leeuwarden-Drachten zijn de tracébesluiten inmiddels genomen. In verband hiermee zijn deze projecten thans opgenomen in het planstudieprogramma ná tracébesluit.

Een aantal projecten is of zal worden vertraagd t.o.v. het MIT 1998–2002.

- RW4 Delft-Schiedam vanwege de politieke impasse;

- RW1 CRAAG als gevolg van de complexiteit van de studie;
- de achterlandverbinding RW12-oost Utrecht-Veenendaal-Ede/Wageningen-Duitse grens in verband met de relatie met de HST-oost studie;
- RW50 Ewijk-Valburg/Grijsoord (Waalbrug Ewijk) vanwege afstemming met de provinciale studie naar de doortrekking van RW73.

Daarnaast worden enkele projecten zonder SWAB-prioriteit met vertraging bestudeerd, mede om reden dat er eerst na de begrotingsperiode budget voor de eventuele realisatie ter beschikking zal zijn.

Op alle projecten is een prijsbijstelling toegepast op grond van indexering. Voor RW2 Everdingen – Deil/Zaltbommel-Empel, RW 7 Rondweg Sneek en RW33 Spijk – Eemshaven is geen kostenrange aangegeven omdat hierover reeds een standpunt is ingenomen. Alleen het bedrag voor het gekozen alternatief is vermeld.

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

Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven verantwoord noodzakelijk voor de voorbereiding van de uitvoering van planstudieprojecten waarvan het tracébesluit is genomen alsmede voor het uitvoeren van het realisatieprogramma van nieuwbouw- en benuttingsprojecten. Enerzijds betreft het de budgetten benodigd voor de daadwerkelijke realisatie – de zogenaamde productuitgaven –, anderzijds betreft het de personele, materiële en automatiseringsuitgaven inclusief de uitbestedingsuitgaven: de zogenaamde directe uitvoeringsuitgaven.

*Realisatieprogramma Rijkswegen (zie bijlage 1, punt 3)*

Het realisatieprogramma bevat zowel nieuwbouwprojecten als benuttingsprojecten. Nieuwbouwprojecten zijn vooral gericht op de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en dragen ook bij aan de verkeersveiligheid. Het benuttingsprogramma heeft tot doel het gebruik van de bestaande wegcapaciteit te verhogen. Het benuttingsprogramma levert een belangrijke bijdrage aan een betere doorstroming van het verkeer, een hogere betrouwbaarheid van het wegennet en een grotere verkeersveiligheid.

*Benuttingsmaatregelen (zie bijlage 1, punt 3)*

Het geïntensiveerde benuttingsprogramma dat in 1995 is gestart, ligt goed op koers en snelheid. Zowel rond de stadsgewesten als langs de corridors zijn tal van verkeersbeheersingsmaatregelen de afgelopen jaren gerealiseerd. In 1998 zijn belangrijke delen van het verkeersbeheersingsprogramma voltooid, te weten:

- verkeerssignalering op een groot deel van de autosnelwegen in de randstad en op de zwaar belaste delen van de corridors;
- monitoringsnetwerk op een groot deel van het autosnelwegennetwerk;
- dynamische route informatiepanelen rond stadsgewesten en langs corridors;
- landelijke verkeersinformatiecentrale;
- radiosysteem voor verkeerssysteem;
- IncidentManagement en strategisch geplande onderhoudswerkzaamheden; toeritdoseringen langs een aantal zwaar belaste snelwegen.

Diverse experimenten worden uitgevoerd en begeleid om kennis en ervaring op te doen met betrekking tot het beter benutten van de bestaande wegcapaciteit.

In het realisatieprogramma hoofdwegenet is de programmering van de benuttingsmaatregelen weergegeven in de vorm van «Dynamisch Verkeersmanagement» per corridor, stadsgewest of overig hoofdwegenet.

In de nota SWAB is een verdere intensivering van het benuttingsprogramma aangekondigd.

Voor deze intensivering worden extra middelen vrijgemaakt.

Op het gebied van het benuttingsprogramma zal nog in 1998 een nieuwe beleidsnota verschijnen waarin op grond van een evaluatie wordt ingegaan op een mogelijke programma-aanpassing alsmede op de daarmee samenhangende kosten.

#### *Wegenaanleg (zie bijlage 1, punt 3)*

In het realisatieprogramma zijn geen nieuwe projecten opgenomen. Het realisatieprogramma is opgesteld met als uitgangspunt dat 10% overplanning op het programma wordt gehanteerd. Het budget in 1999, maar ook in 2000, 2001 en 2002, is niet toereikend om alle projecten in het mogelijke tempo uit te voeren.

In het programma ligt de prioriteit bij projecten die passen in het kader van de beleidsnota Samen Werken Aan Bereikbaarheid. Dat betreft de bereikbaarheid van de mainports via de achterlandverbindingen en de aanpak van de stadsgewesten. Binnen die prioriteit valt ook de wenselijkheid van gezamenlijke uitvoering van verbredingen van de achterlandverbindingen RW4 en RW16 en de uitvoering van de nieuwbouw van de HSL-zuid op de trajecten waar deze projecten worden gebundeld. Voorts wordt bij de prioriteitstelling zoveel mogelijk rekening gehouden met politiek-bestuurlijke toezeggingen.

Het voorgaande komt er op neer dat projecten zijn getemporiseerd die niet op de achterlandverbindingen liggen. Daarnaast worden ook enkele grote projecten zoals de 2<sup>e</sup> Beneluxtunnel, de Calandtunnel en de Dintelhavenbrug in een trager tempo uitgevoerd dan mogelijk. Vervolgens worden ook de benuttingsmaatregelen in een langzamer tempo uitgevoerd dan mogelijk is.

Door het temporiseren van lopende projecten wordt ook de start van de uitvoering van projecten die in voorbereiding zijn (planstudie na tracébesluit) uitgesteld. Hierdoor zijn de voorbereidingskosten lager geraamd. De start van het project RW16 Breda-Galder is voorzien in 2000; hiervoor heeft het kabinet budget ter beschikking gesteld in het kader van het f 1,9 miljard FES-besluit.

Voor het project op RW2 gedeelte Oudenrijn – Everdingen is de latere opleverdatum een gevolg van de bouw van een 2<sup>e</sup> Lekbrug in plaats van renovatie van de bestaande brug.

Bij enkele projecten hebben zich kostenstijgingen voorgedaan:

RW2 aansluiting Meibergdreef: f 25 mln als gevolg van aanvullend werk ten behoeve van een betere verkeersdoorstroming (extra grondwerk, verkeerssignalering, verharding, e.a.).

RW2 gedeelte knooppunt Oudenrijn – knooppunt Everdingen: f 28 mln. Gebleken is dat bouw van een 2<sup>e</sup> nieuwe brug op termijn goedkoper is dan het onderhoud aan de bestaande brug en de verkeershinder die voortvloeit uit dit onderhoud.

RW4–2<sup>e</sup> Beneluxtunnel: f 94 mln als gevolg van een hogere aanbesteding van de tunnel.

RW15 Europaweg: f 73 mln als gevolg van de gekozen uitvoeringsvariant van de Calandtunnel en de aanpassing van de aansluiting op RW57.

In het planstudieprogramma van projecten waarvoor een tracébesluit is genomen, kortweg het voorbereidings-programma genoemd, zijn drie nieuwe projecten opgenomen, t.w. RW4 Burgerveen-Leiden, afronding van de voorbereiding van RW16 Moerdijk-Breda-Galder en RW31 Leeuwarden-Drachten. Binnen dit programma heeft verder de aanpak van de achterlandverbinding RW2 prioriteit. Gelet op het beschikbare budget kan de start van het gedeelte tussen Holendrecht – Oudenrijn plaatsvinden in 2003 hoewel uit het oogpunt van de planning reeds eerder, namelijk in 1999, gestart zou kunnen worden. De start van de overige projecten uit het voorbereidingsprogramma kan om budgettaire reden niet in de MIT-periode plaatsvinden.

#### **01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding**

Het voorbereidingsprogramma ten behoeve van beheer en onderhoud van rijkswegen bevat directe uitvoeringsuitgaven om een zo goed mogelijk onderhoudsprogramma op te stellen; het gaat hier onder andere om 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. Ook worden de hiervoor benodigde personele, materiële en automatiseringsuitgaven op dit artikel verantwoord.

In het kader van Wegbeheer 2000 valt hier tevens het opstellen van het landelijk beheerplan, de regionale en de lokale beheersplannen onder. Met het opstellen van beheerplannen wordt beoogd om op systematische wijze de knelpunten in het hoofdwegennet in kaart te brengen en oplossingen op programma-niveau inzichtelijk te maken. Als referentie-criterium gelden de doelstellingen met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het hoofdwegennet, zoals in het SVV-II zijn genoemd. Om de onderhoudsfilosofie beter op de bovengenoemde beleidsdoelstellingen te kunnen afstemmen, wordt door de Specialistische Diensten geregeld onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop deze in de huidige structuur van rijkswegen geïmplementeerd kan worden.

In 1998 wordt onderzoek uitgevoerd naar de onderhoudsbehoefte onder andere met betrekking tot dynamisch verkeersmanagement-systemen, integraal onderhoud (beperking verkeershinder), veilig werken (Arbo) en het grootonderhoud-systeem (veilig en efficiënt werken, beperking nachtwerk. Ter onderbouwing van de onderhoudsbehoefte wordt nog in 1998 een 2<sup>e</sup> nota «Grip op de weg» opgesteld.

#### **01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie**

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

Variabel onderhoud zijn de voorzienbare werkzaamheden aan verhardingen en kunstwerken, over het algemeen groot onderhoud.

Vast onderhoud zijn de werkzaamheden met een jaarlijks terugkerend karakter en onvoorzienbare kleine (veelal schadeherstellende) werkzaamheden aan verhardingen, verlichting, geleiderails en dergelijke.

In de onderstaande tabel is de programmering van het vast en het variabele onderhoud naar corridor, stadsgewest en overig hoofdwegennet aangegeven. Ten opzichte van de tabel van vorig jaar zijn de categorieën interlokale wegen en overige samengevoegd.

Onderhoud x f 1 mln	1998	1999	2000
Corridor Randstad/Belgie	32	41	11
Corridor Randstad-M/Z-Duitsland	98	63	60
Corridor Randstad/N-Duitsland	68	21	24
Totaal overige	380	203	239
Totaal Stadsring Amsterdam	2	9	15
Totaal Stadsring Den Haag	0	8	8
Totaal Stadsring Rotterdam	0	32	27
Totaal Stadsring Utrecht	39	7	12
Totaal variabel onderhoud	619	384	396
Totaal vast onderhoud	292	386	391
Totaal Productuitgaven	911	769	786
Totaal Directe uitvoeringsuitgaven	131	263	269
Totaal	1 042	1 032	1 055

#### **01.01.05 Bediening Rijkswegen**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord die nodig zijn om de verschillende bruggen, tunnels en verkeerscentrales als onderdeel van het rijkswegennet te bedienen. Daaronder vallen ook de voorbereidende uitgaven, die nodig zijn om het bedieningsprogramma te kunnen uitvoeren: het opstellen van bedieningsplannen als onderdeel van de landelijke, regionale en lokale beheersplannen.

#### **01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid**

Dit artikelonderdeel bevat de totale uitgaven die nodig zijn om de basisgegevens te verzamelen, te bewerken en te presenteren. Het betreft het vastleggen en beschrijven van de basisgegevens van het verkeer en vervoer te water, van het wegverkeer en het vervoer over de weg alsmede van het railverkeer en het gebruikerstoegankelijk beschikbaar stellen van deze informatie. De te verkrijgen informatie is nodig zowel voor de voorbereiding als de uitvoering van het beleid voor rijks(land- en vaar-)wegen en verkeersveiligheid en betreft vooral het tijdig onderkennen van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beslissingen. Het gaat om registratie van verkeersongevallen, verplaatsingsgedrag, informatiesystemen voor wegontwerp, constructie en beheer en onderhoud van weginfrastructuur, alsmede voor verkeersgeleiding en beheersing. Bij het beschrijven van het verkeer speelt de systematiek van het Nationaal WegenBestand (NWB) een belangrijke rol. Naast genoemd wegenbestand worden ook kenmerken van rijkswegen verzameld en beschikbaar gesteld. Een belangrijk product betreft de verkeersongevalleninformatie. Het streven is er op gericht informatie gebruiks- en resultaatgericht beschikbaar te stellen.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

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

In onderstaande tabel wordt het realisatieprogramma weergegeven van de verkenningen- en planstudiefase.

	Prognose 1997	Realisatie 1997	Prognose 1998	Bijgestelde prognose 1998	Prognose 1999
- aantal verkenningen	8	0	5	12	6
- aantal trajectnota's	9	4	11	11	7
- aantal tracébesluiten	3	0	10	6	5
- aantal uitvoeringsopdr.	3		0	0	1
uitgaven x f 1 mln		78		96	74

**01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie**

In de hierna volgende tabellen zijn de output van het nieuwbouwprogramma en de output van het benuttingsprogramma opgenomen.

**Output aanleg rijkswegen  
Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 1997, 1998 en 1999**

wegnr	wegvak	jaar	maand	aantal km	aantal rijstroken	aantal rijbanen	toelichting	Product- uitgaven x f 1 mln
32	Havelterberg – Bergweg	1997	mei	6,7	4	2		55
10	Aansluiting IJboulevard	1997	dec.				reconstructie	123
54	Rijswijk (Harnaschknooppunt) Wateringen	1998	juli	1,7	4	2		37
8	Knooppunt Zaandam	1998	juli	2	2			46
15	Vaanplein – Ridderster	1998	sept.	3,5	6	2		320
4	Leiden – Pr. Clausplein	1998		11,5	6	2	verbreding	263
11	Burg. Smeetsweg-Alphen-Aquaduct	1998	nov.	8,5	2/4	2		315
2	Deil-Zaltbommel	1998	dec.	8	6	2	verbreding	242
12	Lunetten-Bunnik	1998	dec.	5	6	2	verbreding	68
58	Omlegging Etten-Leur	1999	jan.		2	2		182
4	Badh'dorp – Hoofddorp (Rec. Aansl. Schiphol)	1999	juni	4	2	1	verbreding langzaam verkeer- tunnel	251
29	2e Heinenoordtunnel	1999	juli	1				257
32	Wolvega – Heerenveen incl. knpnt	1999	juli	12	2	2	verbreding	166
58	Knooppunt De Baars	1999	sept.				reconstructie	27
27	Waterlandseweg-aansluiting rijksweg 6	1999	nov.	10	4	2		198
9	Heiloo – Alkmaar	1999	dec.					46
44	Aanpassing traject Wassenaar	1999						30

**Benuttingsmaatregelen**

	eenheid	1997	1998	1999
- Verkeerssignalering	km	192	300	67
- Toeritdoseerinstallaties (TDI's)	aantal	5	20	25
- Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	24	30	30
- Monitoring	km	225	325	300
- VerkeersManagement-centrales	aantal	0	2	0
Uitgaven	f mln	381	430	291



Ten opzichte van de Rijksbegroting 1998 is Incident Management niet meer in de outputtabel van de benuttingsmaatregelen opgenomen. De gebruikte indicator voor de output gaf een onvoldoende beeld van de realisatie. In 1998 zullen de regelingen voor de berging van vrachtauto's en personenauto's in het grootste deel van het land zijn ingevoerd.

Voor 1999 en latere jaren zal binnen het benuttingsprogramma prioriteit worden gegeven aan de realisatie van monitoring. De voorkeur voor monitoring komt voort uit toezeggingen over de spoedige realisatie van een monitoring netwerk en het feit dat voor het netwerkgebruik monitoring van een groot deel van het land belangrijker is dan de controle van enkele wegvakken door middel van verkeerssignalering.

Daarnaast zijn voor 1999 pilots gepland, die kunnen leiden tot de opname van nieuwe maatregelen in de periode 1999 – 2003. Het gaat in beginsel om pilots op de volgende gebieden:

- dynamisch inhaalverbod voor vrachtverkeer;
- medegebruik van busbaan door vrachtverkeer en carpoolers;
- aparte aansluitingen voor vrachtverkeer en openbaar vervoer;
- reisinformatie.

#### **01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie**

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Aangezien vast onderhoud jaarlijks plaatsvindt aan het gehele areaal, vormt de tabel eveneens een prestatie-indicator voor het jaar 1999.

Realisatie beheer en onderhoud	1997	1998	1999
– Rijbaanlengte (in km)	5 530	5 575	5 610
– Zwart onderhoud ( in km <sup>2</sup> )	76	77	77
– Groen onderhoud (in km <sup>2</sup> )	166	167	168
Uitgaven x f 1 mln	997	1 042	1 032

#### **01.01.05 Bediening Rijkswegen**

De output van bediening rijkswegen is gedefinieerd als het aantal objecten (de verschillende bruggen, tunnels en verkeerscentrales) dat wordt bemand. Ter informatie is ook het aantal fte's aangegeven (het aantal op functies gebaseerd op een 36-urige werkweek)

Output bediening Rijkswegen	1997	1998	1999
– Aantal objecten	42	48	48
– Aantal fte's	121	154	154
Uitgaven x f 1 mln	11	16	16

#### **01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid**

Het programma betreft de uitgaven die nodig zijn om de basisinformatie over rijkswegen en verkeersveiligheid in te winnen en te bewerken. Het gaat om registratie van verkeersongevallen, verplaatsingsgedrag,

informatiesystemen voor wegontwerp, constructie en beheer en onderhoud van weginfrastructuur, alsmede voor verkeersgeleiding en beheersing. De ongevalgegevens worden aangeleverd door de politie, beheerd en bewerkt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en geïnterpreteerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

De belangrijkste binnen het programma gedefinieerde thema's zijn:

*Netwerken (wegbestanden) en wegkenmerken*

De wegbestanden betreffen digitale representaties van het Nederlandse wegen-, spoorwegen- en vaarwegennet. Naast bovengenoemde wegbestanden worden ook de diverse kenmerken, zoals wegbreedten, doorrijhoogten, etc., van de Rijkswegen verzameld, beheerd en gedistribueerd.

*Verkeersgegevens en vervoersgegevens.*

Het betreft hier verkeersgegevens met betrekking tot congestie, snelheid en benutting van Rijkswegen en gegevens over goederen- en personenvervoer, waarbij wordt opgemerkt dat goederenvervoer zowel de droge als de natte gegevens bevat

*Veiligheid*

Het betreft de systematische inwinning en verwerking van verkeersongevalgegevens door Adviesdienst Verkeer en Vervoer, toegesneden op de diverse gebruikersbehoeften.

*Basisgegevens geometrische infrastructuur.*

Betreft het beschikbaar stellen van gegevens over de geometrische infrastructuur. Te noemen is het Actuele Hoogtebestand Nederland.

*Automatisering (Millenniumproblematiek).*

Inzicht krijgen in de millenniumproblematiek van basisinformatie verkeer en vervoer.

*Wat kost het?*

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van wegen en verkeersveiligheid zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>01.01</b>	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		2 145 356	2 164 502	2 084 290	2 633 468	2 715 479		
1e suppl.wet 1998		1 174 119	- 4 477	- 215 452	- 129 074	- 241 459		
Nieuwe mutaties		651 986	252 373	- 149 372	127 596	- 310 908		
Stand ontwerp-begroting 1999	6 672 658	2 830 666	3 971 461	<b>2 412 398</b>	1 719 466	2 631 990	2 163 112	2 420 012

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

01.01	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			2 847 669	2 663 418	2 537 500	2 689 128	2 622 106	
1e suppl.wet 1998			71 319	18 393	14 548	10 926	9 541	
Nieuwe mutaties			- 17 044	12 473	- 30 057	9 596	- 25 787	
Stand ontwerp-begroting 1999	2 898 458	2 901 944	<b>2 694 284</b>	2 521 991	2 709 650	2 605 860	2 966 860	
Overplanning			162 000	146 000	134 000			
Stand incl. overplanning	2 898 458	3 063 944	<b>2 840 284</b>	2 655 991	2 709 650	2 605 860	2 966 860	

**Toelichting nieuwe mutaties:****Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loon- en prijsbijstelling 1998	8 075	8 311	8 533	7 786	
2. Overboeking naar HXII	- 1 019	- 1 019	- 1 019	- 1 019	
3. Aanpassing ontvangsten	- 18 300	- 36 592	- 7 220	- 49 120	
4. Rijksweg 16	40 000	100 000	125 000	125 000	
5. Aanpassing wegen Westerscheldetunnel	- 7 200				
6. Railservice Centra	- 7 700	- 8 000	- 8 000	- 8 000	
7. Bijstelling Miljoenennota		- 25 000	- 23 531		
8. Taakstelling regeerakkoord	- 1 383	- 67 757	- 84 167	- 100 434	
9. Extrapolatie					361 000
Totaal	12 473	- 30 057	9 596	- 25 787	361 000

- ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.
- ad 2. Deze mutatie betreft een overboeking naar HXII artikel Droge Infrastructuur (artikel 02.10) als gevolg van een correctie op de conversie.
- ad 3. Als gevolg van een aanpassing van de planning van een aantal projecten en de afwijzing van een bijdrage door de EU, worden er minder ontvangsten verwacht.  
Zie verder de toelichting bij ontvangstenartikel 01.01.
- ad 4. Deze mutatie betreft een exogene toevoeging vanuit het FES ten behoeve van de verbreding en de reconstructie van RW 16.
- ad 5. Deze mutatie betreft een overboeking naar artikel 03.01 Westerscheldetunnel. Zie toelichting artikel 03.01 Westerscheldetunnel.

ad 6. Deze middelen worden ingezet ter ontlasting van de generale problematiek binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat als gevolg van het in realisatie brengen van de RAILSERVICE CENTRA (artikel 04.03)

ad 7. Deze mutatie betreft een neerwaartse bijstelling ter compensatie van de overuitputting op het artikel 01.01 Rijkswegen in 1997.

ad 8. Betreft de taakstellingen uit het regeerakkoord.

ad 9. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de volgende mutaties:

- f 10 mln FES-bijdrage ten gunste van A16.
- f 51 mln extrapolatiegroei IF ten gunste van dit artikel.
- f 50 mln afloop inpassing uit regeerakkoord
- f 250 mln intensivering inpassingsbudget uit regeerakkoord

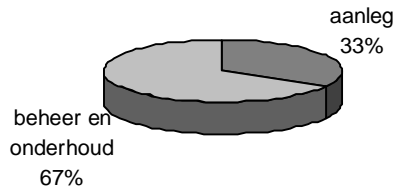
**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenning en planstudie								
Directe uitvoeringsuitgaven	91 546	127 856	65 215	77 910	96 158	74 299	11	12.12
01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie								
Productuitgaven	1 872 990	1 998 903	953 151	1 733 557	1 368 204	1 224 375	51	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven		251 000	229 119		251 000	229 119	11	12.12
01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding								
Directe uitvoeringsuitgaven	46 417	86 038	66 157	50 583	72 143	66 912	11	12.12
01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie								
Productuitgaven	785 234	1 303 800	771 955	996 507	911 539	769 308	51	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven		130 769	263 000		130 769	263 000	11	12.12
01.01.05 Bediening Rijkswegen								
Directe uitvoeringsuitgaven	11 207	16 770	16 158	11 304	16 022	16 158	11	12.12
01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid								
Directe uitvoeringsuitgaven	23 272	56 325	47 643	28 597	56 109	51 113	11	12.12
<b>Totaal</b>	<b>2 830 666</b>	<b>3 971 461</b>	<b>2 412 398</b>	<b>2 898 458</b>	<b>2 901 944</b>	<b>2 694 284</b>		

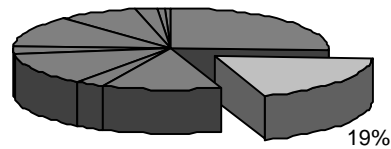
## 01.02 Railwegen

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

### Uitgavencategorieën Railwegen



### Aandeel Railwegen in Infracfonds 1999



Ten laste van dit artikel worden Rijksbijdragen toegekend die betrekking hebben op aanleg, beheer en onderhoud van railwegen. Onder aanleg wordt ook verstaan de bouw van stations en halten, alsmede de rente en aflossing voorfinanciering Nederlandse Spoorwegen.

De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet Infracstructuurfonds en het Besluit Infracstructuurfonds (Kamerstukken II 1996/1997, 25 329, nr 4) die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking is getreden.

b. *Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Railwegen?*

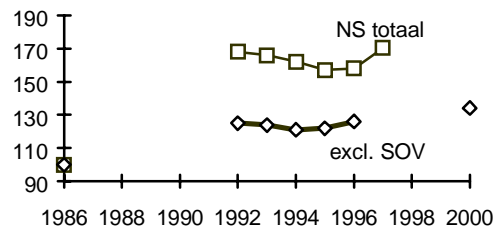
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het lange termijn-beleid met betrekking tot de spoorweginfrastructuur uiteengezet. Het eerste uitvoeringsprogramma, Prorail genaamd, is nagenoeg afgerond. De uitvoering van het tweede uitvoeringsprogramma, het Tweede Tactisch Pakket (TTP), is in gang gezet.

Het jaar 1999 en de volgende jaren kunnen voor wat betreft het Rail/Personen-programma worden gekenschetst als echte bouwjaren. Deze grote bouwinspanning op het gebied van de spoorweginfrastructuur heeft als achtergrond het streven het treinproduct te verbeteren om de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto te versterken. Dit betekent dat niet kan worden volstaan met het aanbieden van meer capaciteit. Voor het trekken van nieuwe klanten en het vasthouden van de bestaande klanten is kwaliteit nodig. De reiziger vraagt om een gedifferentieerd aanbod van treinproducten zoals hogesnelheidstreinen, intercity-, snel-, stoptreinen, regionale licht railvoorzieningen. Met het Tweede Tactisch Pakket worden randvoorwaarden geschapen voor een dergelijk gedifferentieerd aanbod.

Speerpunten van het toekomstige spoorweginfrastructuurbeleid vormen:

- realisering van hoge snelheidslijnen,
- introductie van nieuwe regionale vervoersystemen,
- uitbouw van het bestaande net,
- start van een meerjarenbeleid nieuwe stations,
- verbetering van de spoorwegveiligheid en energievoorziening.

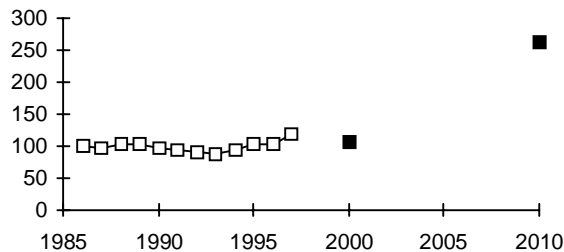
**Index reizigerskilometers NS  
1986=100**



De toename van het treinvervoer, exclusief studenten OV-kaart (SOV), die in 1996 is ingezet, wordt in 1997 gecontinueerd. Uitbreiding van de infrastructuur en verdere kwaliteitsverbetering maken het mogelijk het streefbeeld in 2000 te realiseren.

Het beleid ten aanzien van de goederenrailinfrastructuur is gebaseerd op de in het SVV II neergelegde strategie die in Transport in Balans is herbevestigd. De belangstelling voor spoorvervoer bij verladers groeit. Door toenemende concurrentie van nieuwe toetreders en buitenlandse spoorwegmaatschappijen zal het imago van het spoorvervoer de komende jaren verder verbeteren. Dit zal leiden tot de zo gewenste substantiële groei van het spoorvervoer. De groei van het goederenvervoer per spoor met ca. 40% in de periode 1994–1998 toont aan dat het spoorvervoer door structurele veranderingen in staat is de kansen die er zijn op te pakken. Om deze groei te kunnen faciliteren zal er hiervoor voldoende capaciteit op het Nederlandse spoorweganet dienen te zijn. Kwalitatief zal dit net geschikt moeten zijn voor goederentreinen met asdrukken van 22,5 ton en een maximum snelheid van 100 km per uur. De afgelopen jaren is veel energie gestoken in de voorbereidingen voor de bouw van de Betuweroute en de uitbreiding en modernisering van de Havenspoorlijn. Op het traject Rotterdam–Dordrecht zijn in het kader van de vier/zessporigheid een aantal deelprojecten gerealiseerd die specifiek op het goederenvervoer betrekking hebben. Verder is een aanvang gemaakt met de uitvoering van het zogenaamde Aslastenprogramma. Naar verwachting zullen eind 1998 de verbindingen van IJmond, Rijnmond en Sloe met de grensovergangen Zevenaar, Venlo, Eijsden en Roosendaal met uitzondering van een paar plaatsen waar nog tijdelijk een snelheidsbeperking zal gelden, geschikt zijn voor aslasten van 22,5 ton en een maximum snelheid van 100 km/u. In de jaren 1999–2001 zullen deze snelheidsbeperkingen successievelijk kunnen worden opgeheven. Op basis van recente prognoses van de goederenvervoerstromen per spoor voor de jaren 2010 en 2020 wordt door Railned uitgerekend tot hoeveel goederentreinen per traject dit leidt. Vervolgens wordt nagegaan tot welke capacitaire consequenties dit leidt. De uitkomsten hiervan zullen de basis vormen voor het beleid voor de komende jaren ten aanzien van de behoefte aan goederenrailinfrastructuur.

## Goederenvervoer per spoor 1986=100



In 1997 is ondanks de omvangrijke reorganisatie bij NS Cargo en het opheffen van een aantal verliesgevende binnenlandse treindiensten een volumegroei van 10% gerealiseerd. Het geformuleerde doel in 2000 is reëel. Het bereiken van het doel in 2010 is mogelijk.

*Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het artikel bestaat uit drie artikelonderdelen, namelijk:

- aanleg rail: verkenningen-/planstudieprogramma
- aanleg rail: realisatieprogramma
- beheer en onderhoud rail: het realisatieprogramma

Voorafgaand aan de toelichting op artikelonderdelen wordt eerst een overzicht gegeven van de inpassingen die plaats hebben gevonden op het aanlegprogramma.

### Aanpassing aanlegprogramma

Het aanlegprogramma Rail/Personen is op een aantal onderdelen aanzienlijk aangepast in vergelijking met het MIT 1998–2002. Deze aanpassingen hebben onderstaande gevolgen.

- De projecten Rotterdam Alexander–Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sporig en Hemboog worden de eerst komende jaren niet gestart, en zijn terug geplaatst naar het planstudieprogramma.
- De bouwperiode van de projecten Utrechtboog, Woerden–Harmelen 4-sporig fase 2, Amsterdam CS spoor 10–15, de projecten op de corridor Amsterdam–Utrecht en het project verbetering energievoorziening 1500V 2<sup>e</sup> tranche wordt in de tijd uitgesmeerd met 2 jaar.
- Het project Liempde–Eindhoven 4-sporig wordt in 1998 geconfronteerd met een probleem: in 1998 is voor dit project, dat volop in uitvoering is, slechts f 75 mln beschikbaar terwijl in 1998 f 155 mln aan uitgaven worden verwacht. Gezien de in 1998 beschikbare middelen zou dit project grotendeels moeten worden stilgelegd. Dit zou leiden tot forse claims van aannemers (verplichtingen zijn al aangegaan) en 2 jaar langer overlast voor Best en omgeving. In de loop van 1998 wordt in nauw overleg tussen NS Railinfrabeheer en Verkeer en Waterstaat gezocht naar een oplossing.
- Pas vanaf 2003 zijn er financiële middelen beschikbaar voor de projecten die nu in het planstudie- en verkenningenprogramma staan.
- Het project RandstadRail is overgegaan naar het programma regionale en lokale infrastructuur. De pilot RandstadRail is vervallen en hiervoor in de plaats is de Nootdorpboog gekomen.

Deze gevolgen vloeien voort uit de volgende omstandigheden:

- temporisering in verband met het voorkomen van teveel buitendienststellingen op één corridor; de beperking van het aantal buitendienststellingen is erop gericht de overlast voor reizigers op bepaalde corridors op een acceptabel niveau te houden,
- kostenstijgingen bij enige projecten ( f 202 mln),

- kostendalingen bij enige projecten (f 139 mln),
- inpassing van kostenbijstelling als gevolg van indexering (f 61 mln),
- inpassing van nieuwe projecten: IGO+, aanpassingen bij Houten Castellum (f 100 mln),
- inpassing uitbreiding bestaande programma's veiligheidsknelpunten en kleinere projecten, met name in de Noordvleugel van de Randstad (f 239 mln),
- inpassing van hogere instandhoudingskosten (f 389 mln) en de terugbetaling van bod België en de voorbereidingskosten HST-Oost (f 186 mln) in het aanlegprogramma Rail/Personen.

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

Onder dit artikelonderdeel zijn gelden gereserveerd voor onderzoeks-uitgaven voor specifieke projecten en diverse MER-studies. Het financieel beslag van dit artikel is echter gering.

#### **- Rail-personen**

##### *Light rail*

Veel aandacht gaat uit naar de mogelijkheden van light rail. In een brief aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 1997/1998, 25 603, nr 4) is aangegeven welke zes light railprojecten het meest kansrijk worden geacht. Het betreft RandstadRail in de zuidvleugel van de Randstad, Randstadspoor Utrecht, de Rijn Gouwe Lijn in de regio Leiden, IGO+ in de Achterhoek, light rail Zuid-Limburg en regionale rail in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Deze projecten onderscheiden zich van elkaar in hun problematiek en oplossingsrichting. Aangezien het bij Randstadrail gaat om stadsgewestelijk Openbaar Vervoer op zowel de Hofpleinlijn als de Zoetermeerlijn is besloten het project op te nemen in het planstudieprogramma regionale en lokale infrastructuur (artikel 01.03). Alleen het «spoorse»-onderdeel Nootdorpboog (noodzakelijk om de lijn-werkplaats Leidschendam bereikbaar te houden voor het zware spoor-materieel) blijft staan in de realisatietabel aanleg spoor.

##### *Meerjarenbeleid nieuwe stations*

Gestart is met de ontwikkeling van een meerjarenbeleid nieuwe stations. De opening van nieuwe stations is een goed middel om de bereikbaarheid te vergroten en het openbaar vervoer dichterbij de reiziger te brengen. Voorwaarde daarbij is wel dat de wijken rondom het nieuwe station zodanig zijn ingericht en de ontsluiting van het station zodanig plaats heeft dat voldoende vervoerwaarde en draagvlak voor het station wordt gecreëerd.

Een maatstaf is ontwikkeld als handreiking bij de beoordeling van potentiële nieuwe, kleine stations. Aan de hand van deze maatstaf is een 40-tal potentiële stations beoordeeld. De goed of redelijk scorende stations worden opgenomen in een meerjarenprogramma stations. Gestreefd wordt te komen tot het maken van (meerjarige) afspraken met lagere overheden en vervoerders over de aanleg en bediening van de stations. De afspraken bieden over en weer zekerheid voor de betrokkenen over de aanleg en bediening van het station en over het toekomstige debiet van het station. Uitgangspunt hierbij vormt de kabinetsvisie op de ontwikkeling en ordening van de markt voor het openbaar personenvervoer per spoor vanaf 2000.



## *Veiligheidsbeleid*

Een belangrijke prioriteit bij het spoorwegveiligheidsbeleid vormt het systematisch aanpakken van veiligheidsknelpunten in het spoorwegnet. Aanzetten zijn hiervoor de afgelopen jaren al gegeven. Naast het bestaande programma voor de ombouw van automatische knipperlicht-installaties tot automatische halve overwegbomen wordt gewerkt aan de opheffing van veiligheidsknelpunten die duurdere voorzieningen vergen zoals ongelijkvloerse kruisingen. Het streven is de komende jaren hier verder invulling aan te geven.

Daarnaast wordt gestudeerd op de toepassing van een nieuw beheersings- en beveiligingssysteem dat een oplossing biedt voor de nadelen van het bestaande systeem (Automatische TreinBeïnvloeding) en bovendien mogelijkheden biedt voor betere benutting van de infra en voor het gebruik van nieuwe lichte materieeltypen.

### *Beleid met betrekking tot de tractie-energievoorziening*

Er is sprake van een groei in de verkeersintensiteit of treindichtheid op het landelijk spoorwegnet (meer treinen) en een groeiende vermogensbehoefte per trein (sneller, feller en zwaarder). Om hiermee rekening te houden zal ofwel het bestaande 1500V-gelijkstroomsysteem moeten worden versterkt ofwel moeten worden overgegaan naar 25 000V (25kV) wisselstroom. Bij het 25kV-systeem zijn verschillende opties mogelijk (snelle en langzame ombouw van 1500V naar 25kV).

Nadat de verschillende relaties tussen het nieuwe beheersings- en beveiligingssysteem en de toekomstige energievoorzieningsmogelijkheden in kaart zijn gebracht zal besluitvorming terzake plaatsvinden. Door deze aanpak wordt successievelijk gewerkt aan een toekomstgericht en toekomstvast spoorwegnet dat aan hoge kwaliteitseisen voldoet.

Niet denkbeeldig is dat op middellange termijn (over circa 5 jaar) verbetering van de energievoorziening nodig is. NS Railinfrabeheer is bezig met berekeningen ten aanzien van de dimensionering van de energievoorziening. Medio 1998 is deze studie gereed. Vervolgens kunnen op basis van een planstudie de technische oplossing, investeringskosten, planning en de relatie met het nieuwe beheersings- en beveiligingssysteem en de toekomstige energievoorzieningsmogelijkheden nader worden onderzocht.

## **- Rail-goederen**

### *Noord-oostelijke Verbinding*

De trajectnota/MER over de wijze van afwikkeling van het goederenvervoer per spoor tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal/Bentheim (het project is bekend onder de naam Noord-oostelijke Verbinding Betuweroute) wordt in het najaar van 1998 gepubliceerd voor inspraak en besluitvorming. Een besluit (door de ministers van V&W en VROM) wordt in het voorjaar van 1999 genomen.

De projecten die thans in de planstudietabel staan zullen successievelijk vanaf 2001 in uitvoering kunnen komen.

Tot 2003 is er echter nog geen financiële ruimte voor uitvoering. In de jaren vanaf 2003 is er op grond van de thans beschikbare middelen alleen enige ruimte voor uitvoering van de projecten aslasten cluster 3 en Sloelijn. Voor de realisatie van de planstudieprojecten Axel-Zelzate, Bergen op Zoom – Antwerpen en de Noord-oostelijke verbinding zal nog financiële dekking gevonden moeten worden.

Ten aanzien van de verkenning voor de Zuidtak is sprake van interactie met de verkenning Nijmegen-Roermond zoals opgenomen in het verkenningenprogramma.

### **Mutatieoverzicht Verkenningenprogramma** (zie bijlage 1, punt 1)

#### **– Rail-personen**

Nieuw in het verkenningenprogramma zijn:

- Opstel terrein Binckhorst
- Opstel terreinen (algemeen)
- Lightrail Zuid-Limburg
- Arnhem CS
- Noordvleugel Randstad (congestiepakket)
- Den Haag CS

#### *Opstel terrein Binckhorst*

Op dit moment is er een structureel tekort aan opstelcapaciteit bij Den Haag CS. Het tekort kan volgens Railned tot 120 bakken in 2005 en 150 bakken op langere termijn oplopen. Nu wordt dit tekort opgevangen door treinen langs de perrons op te stellen. Reizigers moeten nu eerst langs deze opgestelde treinen lopen voordat ze in de vertrekkende treinen kunnen instappen. Verkend wordt de behoefte mede in relatie tot de processen rond het rangeren en reinigen van de treinen.

#### *Opstel terreinen Algemeen*

De vanuit het SVV-beleid voorziene vervoergroei en daarmee samenhangend de intensivering van het treinverkeer en de beschikbare opstelcapaciteit maken een studie noodzakelijk voor een onderbouwing van nut, noodzaak en urgentie van de toekomstige opstelbehoefte, zowel ten aanzien van de benodigde capaciteit als ten aanzien van de locaties.

#### *Light rail Zuid-Limburg*

In samenwerking tussen de provincie Limburg en V&W is er een onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een light rail verbinding tussen Maastricht, Heerlen en Kerkrade. Het is mogelijk de teruggang van het regionale openbaar vervoer om te zetten in een groei door goed openbaar vervoer aan te bieden; het gedachte investeringsniveau lag echter dermate hoog dat de plannen niet te realiseren zijn. De hoge investeringskosten werden met name veroorzaakt door veiligheidsvoorzieningen. In een verkenningstudie zal onderzocht worden of het mogelijk is de gedachte verbetering van het regionale openbaar vervoer te bereiken met een acceptabel investeringsniveau bij een tenminste gelijkblijvend veiligheidsniveau. Inmiddels hebben reeds een aantal vervoerbedrijven interesse getoond voor deze verbinding die in de contractsector is opgenomen.

#### *Arnhem CS*

De plannen voor uitbreiding of nieuwbouw van het station Arnhem vloeien direct voort uit de in studie of reeds in uitvoering zijnde infrastructuurprojecten rond het station. Bovendien kan het huidige stationsgebouw niet in voldoende mate de huidige reizigerstromen accommoderen. Voor de eventuele nieuwbouw van het station is een verkenningstudie gestart om nut en noodzaak van een nieuw station te onderbouwen en een programma van eisen voor het nieuwe station op te stellen.

In het TTP is de wenselijkheid uitgesproken voor een verdere uitbreiding t.b.v. het personenvervoer van de spoorweginfrastructuur in en rond Arnhem. In uitvoering is het project Arnhem Westzijde; in studie zijn de projecten uitbreiding emplacement Arnhem en de vrije kruisingen Arnhem West en Arnhem Velperpoort. Naar verwachting zal de minister in 1998 een beslissing nemen over de voorkeursalternatieven (project- of tracébesluit) voor de drie projecten in de planstudiefase.

De gemeente Arnhem heeft een project in uitvoering ter verbetering van de bereikbaarheid van het station en van de doorstroming van OV, fiets- en autoverkeer aan de zuidzijde van het station (rijksbijdrage f 45 mln) en een tweede project in voorbereiding voor de verbetering van de stationsomgeving aan de noordzijde van het station. Voor dit laatste project is een intakebesluit (opname in de verkenningentabel) in voorbereiding.

Het uitgangspunt voor het programma van eisen voor station Arnhem is dat het station optimaal functioneert als knooppunt voor het OV. Afstemming met het gemeentelijke project voor het stationsplein en de uitbreiding van het spoorwegemplacement staat daarbij voorop. Daarnaast zal het programma van eisen worden aangevuld met voorzieningen die nodig zijn om eventueel HST-reizigers te accommoderen. Op het programma van eisen kunnen desgewenst aanvullingen plaatsvinden in de vorm van commerciële functies, zoals winkel- en kantoorruimte. Deze zullen wellicht in de vorm van een PPS-constructie gerealiseerd worden.

#### *Noordvleugel Randstad (congestiepakket)*

Het is gewenst een nadere verkenning te verrichten naar een aantal kleinere – middelgrote projecten in de Noordvleugel van de Randstad. Het betreft projecten die passen in de verschillende toekomstige vervoerconcepten zoals Regionet en Sternet, bij een eerste verkenning door Railned als wenselijk zijn aangemerkt en op relatief korte termijn te realiseren zijn.

#### *Den Haag CS*

Rond Den Haag CS worden capaciteitsproblemen voorzien bij de afwikkeling van de vele treindiensten vanuit de verschillende richtingen en de grote stromen reizigers, bezoekers, passanten en werkers op en rond Den Haag CS. Bovendien zijn allerlei stedenbouwkundige ontwikkelingen rond dit stationscomplex gaande. In het licht van deze beide elementen is een verkenning gewenst.

Bij onderstaande projecten, welke reeds waren opgenomen in het verkenningenprogramma MIT 1998–2002, is sprake van een wijziging in de tijdsplanning of wordt een verduidelijking van de studie gegeven:

#### *Corridor Haarlemmermeer–Schiphol–Zuidtak–Almere*

In het MIT 1998–2002 was sprake van een verkenning Almere CS–Almere Buiten Oost. Rond de Zuidtak zijn vele ontwikkelingen met ruimtelijke en verkeers- en vervoerkundige effecten gaande. Het is gewenst de eerder genoemde verkenning niet te beperken tot Almere CS–Almere Buiten Oost maar uit te bereiden tot de gehele corridor Haarlemmermeer–Schiphol Zuidtak–Almere. In het kader van deze verkenning kan tevens worden getoetst in hoeverre de uitgangspunten van het planstudieproject Amsterdam Zuid/WTC 4-sporig voldoende toekomstvast zijn. Bij de verkenning wordt ook gebruik gemaakt van de uitkomsten van de studies naar de toekomstige dienstregelingsmodellen op de hogesnelheidsbaanvakken.

Voor het traject Rijswijk–Rotterdam staan drie verkenningen gepland: Rijswijk–Schiedam, inclusief spoorcorridor Delft, Schiedam–Rotterdam en Rotterdam CS. Gelet op dit forse werkpakket is de prioriteit gelegd op de verkenningen Rijswijk–Schiedam, inclusief spoorcorridor Delft en Rotterdam CS. De uitkomsten van deze verkenningen kunnen een belangrijke bijdrage leveren voor het project Schiedam–Rotterdam dat vervolgens aan de orde kan komen. Als gevolg van de prioriteitstelling is het tijdstip van gereedkomen van de verkenning Schiedam–Rotterdam verschoven van 1998 naar 2000. Bij de verkenning met betrekking tot Rotterdam CS wordt ook gebruik gemaakt van de uitkomsten van de studies naar de toekomstige dienstregelingsmodellen op de hogesnelheidsbaanvakken.

#### *Verhoging snelheid bestaande net*

Als eerste onderdeel van de verkenning met betrekking tot dit onderwerp geldt de verkenning Randstad–Noord-Nederland. Deze verkenning is toegezegd in het kader van de Kamerbehandeling van de begroting 1998 (de zogenaamde keuzenotitie).

#### *Nijmegen–Roermond*

In Oost-Nederland staan drie verkenningen in de regio Arnhem Nijmegen gepland: de verkenning met betrekking tot Arnhem CS, de regionale rail Arnhem–Nijmegen en Nijmegen–Roermond. Gelet op dit forse werkpakket is eerste prioriteit gelegd bij Arnhem CS omdat realisering van dit project een belangrijke voorwaarde vormt voor met name het project regionale rail Arnhem–Nijmegen. Vervolgens is de verkenning over de regionale rail gepland en daarna zal de verkenning Nijmegen–Roermond aan bod komen. De ontwikkelingen in de reizigersaantallen als gevolg van de nieuwe opzet van de reizigersdienst op het project Nijmegen–Roermond die pas in de loop van 1997 van start is gegaan kan worden betrokken bij de verkenning Nijmegen–Roermond. Als gevolg van deze beide aspecten is het tijdstip van gereedkomen van de verkenning Nijmegen–Roermond verschoven van 1999 naar 2000.

#### *Randstadspoor*

In de verkenning Randstadspoor worden ook de corridors Woerden–Utrecht en Utrecht–Geldermalsen betrokken, mede ter voorbereiding van de besluitvorming over de planstudieprojecten Woerden–Utrecht en Utrecht–Geldermalsen.

#### **– Rail-goederen**

De verkenning IJmond-Betuweroute is doorgeschoven naar 1999. In het kader van de planstudie van de Noord-oostelijke verbinding is globaal onderzocht wat de consequenties van de diverse varianten van een Noord-oostelijke verbinding met Noord-Nederland zijn. Een meer uitgebreide verkenning van de problematiek van de verbinding van de Betuweroute met Noord-Nederland zal eind 1998 van start gaan.

De verkenning Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen/Sloe neemt meer tijd in beslag dan destijds werd voorzien.

In 1999 zullen verkenningsstudies van start gaan naar de verbinding van Rotterdam via de Betuweroute naar Venlo (de zogenaamde Zuidtak van de Betuweroute), de verbinding Rotterdam–Venlo via de Brabantroute en de zogenaamde IJzeren Rijn.

Ten aanzien van de verkenning voor de Zuidtak is sprake van interactie met de verkenning Nijmegen-Roermond zoals opgenomen in het verkenningenprogramma spoorwegnet Personenvervoer.

### **Mutatieoverzicht Planstudietabel** (zie bijlage 1, punt 6 en 10)

#### **– Rail-personen**

Als gevolg van de financiële inpassingsproblematiek zijn de projecten Rotterdam–Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sporig en Hemboog vanuit de realisatietabel terug gezet naar de planstudietabel. Zie voor een toelichting de inleidende paragraaf «aanpassing aanlegprogramma» van de algemene toelichting artikel 01.02.

Nieuw in de planstudietabel is het project Breda–Breda aansluiting. Aangezien bij alle planstudieprojecten met uitzondering van het project Breda–Breda aansluiting tussen het moment van afronding van de planstudie en het tijdstip van beschikken (het tijdstip waarop de planuitwerking is afgerond en de financiële middelen voor het betrokken project gereed zijn) een periode van meer jaren ligt, zal ruim een jaar voor het tijdstip van beschikken een onderzoek nodig zijn om te bezien of de oorspronkelijke uitgangspunten wijziging behoeven en of de actuele ruimtelijke, geluids- en technische eisen tot aanpassing van de projecten aanleiding geven.

Het project RandstadRail is uit het planstudieprogramma spoor verdwenen (zie hiervoor de toelichting onder paragraaf licht rail).

#### *Breda–Breda Aansluiting*

Het project Breda–Breda Aansluiting is van de verkenningsfase naar het planstudieprogramma overgegaan. Het project omvat aanleg en aanpassing van spoorweginfrastructuur bij Breda en omgeving. Het project is bedoeld om een goede aansluiting tussen de shuttleverbinding van de HSL-Zuid naar Breda en verder, treinen van Antwerpen naar Breda en verder en de treindienst op de trajecten Dordrecht–Lage Zwaluwe–Breda en Roosendaal–Breda te realiseren. Bij de planstudie wordt ook gebruik gemaakt van de uitkomsten van de studies naar de toekomstige dienstregelingsmodellen op de hogesnelheidsbaanvakken. Er vindt nog overleg plaats over de elementen van dit project en de kostentoedeling. Gestreefd wordt naar gelijktijdige aanleg van deze infrastructuur met de HSL-Zuid. In verband hiermee wordt een voorfinancieringsconstructie uitgewerkt.

#### *Opzet planstudietabel*

De opzet van de planstudietabel is in die zin gewijzigd dat duidelijker is tot uitdrukking gebracht dat de projecten die in dit programma zijn opgenomen in een verschillende fase van voorbereiding en uitwerking kunnen verkeren. Deze verduidelijking is gerealiseerd door het gebruik van een marge om de projectkosten aan te geven. Als de projecten recent in de planstudietabel zijn opgenomen, is sprake van een grote bandbreedte, tussen de goedkoopste variant (meestal maaiveldvariant) en de duurste variant (meestal tunnelvariant). Tot voor kort stond in het MIT alleen de maaiveldvariant. Nu wordt in de planstudietabel rekening gehouden met de fase waarin het project verkeert en de al dan niet nog aan bod zijnde varianten. De ervaring is dat in de regel voor duurdere varianten dan de

maaiveldvariant wordt gekozen. De inpassingskosten verschillen per project. De gedachtenwisseling met de Staten-Generaal over de inpassing is nog gaande. Ook spelen in deze fase verdergaande beleidsopties zoals betere functionaliteiten voor de projecten: meer capaciteit, wel of geen vrije kruisingen en nieuwe eisen ten aanzien van veiligheid en milieu. Alle planstudieprojecten zitten in de eerste fase van de planstudie; er is dan nog een onzekerheidsmarge van de totale kosten van 40%. Als uiteindelijk gekozen wordt voor een bepaalde variant en functionaliteit bedraagt de kostenonzekerheid nog ongeveer 20% omdat de betrokken variant nog nader moet worden uitgewerkt. Aan het einde van het planstudietraject is de kostenonzekerheidsmarge verkleind naar 10%.

Alleen bij het project Amsterdam Zuid/WTC is nog geen kostenindicatie en projectplanning opgenomen. De reden hiervoor is de volgende. De layout van Amsterdam Zuid/WTC is afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek lijnvoering HST-Oost en HSL-Zuid dat medio 1998 beschikbaar komt.

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

Dit artikelonderdeel bevat naast de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen tevens de rente en aflossing voorfinanciering Nederlandse Spoorwegen. 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 f 600 mln, maar uiteindelijk heeft de NS f 540 mln voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks f 59 mln gedurende een periode van 15 jaar.

#### **A) Bouwactiviteiten**

Vanaf 1998 zal een aantal spoorprojecten in dienst gesteld worden. Zij maken een einde aan capaciteitsknelpunten en bieden een mogelijkheid voor uitbreiding van de treindienst. Dit betreft de volgende projecten:

- Gouda Westzijde 5<sup>e</sup> spoor
- Amersfoort-Amersfoort Aansluiting 4-sporig
- Den Bosch, nieuw perron en 3<sup>e</sup> spoor Den Bosch-Vught
- Boxtel-Liempde 4 sporig
- Arnhem West, uitbreiding perroncapaciteit en aanpassing emplacement
- Amsterdam CS spoor 15 uitbreiding Oostzijde
- Groningen-Leeuwarden partieel 2-sporig
- uitbreiding energievoorziening (gedeeltelijk)

Vanaf 1998 zal ook gestart worden met de uitvoering van de projecten:

- Amsterdam Bijlmer-Utrecht 4-sporig
- Aanpassingen Houten Castellum
- Amsterdam Westtunnel
- Amsterdam CS spoor 10/15
- Flevolijn Gooiboog
- Groningen-Sauwerd
- Woerden-Harmelen 4-sporig fase 2

## **B) Voortgang SWAB-projecten**

De financiële inpassing, zoals beschreven in de paragraaf «aanpassing aanlegprogramma» van de algemene toelichting artikel 01.02, heeft er toe geleid dat de SWAB-projecten Rotterdam Alexander–Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sporig en Hemboog zijn teruggezet naar de planstudietabel. Van de SWAB-projecten genoemd in het MIT 1998–2002 wordt alleen het project Woerden Harmelen 4-sporig fase 2 ter hand genomen.

## **C) Programma's kleine uitbreidingsinvesteringen in planstudie- en realisatieprogramma**

Financiering van deze programma's zal vooralsnog niet à fonds perdu plaatsvinden maar conform de huidige wijze van financiering. NS RIB leent voor deze werkzaamheden waarbij de kapitaallasten worden vergoed. Verwezen wordt ook naar de toelichting bij artikel 01.02.04.

## **D) Transport In Balans**

In het kader van de nota Transport in balans (TIB) zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor het aslastenprogramma, het programma van kleine projecten en de verlenging bijdrageregeling spooransluitingen. Voor de toelichting bijdrageregeling spooransluitingen en aslastenprogramma wordt verwezen naar het mutatieoverzicht realisatietabel. De middelen voor het programma kleine projecten zijn inmiddels geheel aangewend voor noodzakelijke inpassingen.

## **E) Mutatieoverzicht Realisatietabel**

– **Rail-Personen** (zie bijlage 1, punt 7)

### *Algemeen*

Voor een toelichting op het schrappen van de projecten: Rotterdam Alexander–Nieuwerkerk a/d IJssel en Hemboog alsmede voor een toelichting op de vertraging van een aantal projecten wordt verwezen naar paragraaf «aanpassing aanleg programma» van de algemene toelichting artikel 01.02

### *Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp 4/6/4*

Het project zal een jaar eerder in dienst komen.

### *Woerden–Harmelen 4-sporig fase 2*

De kostenstijging bij dit project wordt veroorzaakt door het aanvankelijk toepassen van een te laag percentage voor algemene kosten, verschuiven van werkzaamheden van fase 1 naar fase 2, stringentere veiligheids- en inpassingseisen, meer spoor-, tractie-energie- en beveiligingswerk dan eerder was voorzien.

### *Utrechtboog*

De Utrechtboog is een verbindingsboog tussen de lijn Amsterdam CS–Utrecht CS en de Zuidelijke Tak bij Amsterdam. Dit project en het project Amsterdam–Bijlmer–Loenen lopen in elkaar over. Aangezien de Utrechtboog ongeveer 2 jaar eerder gereed is dan Amsterdam Bijlmer–Loenen, is het nodig de Utrechtboog los te koppelen van Amsterdam Bijlmer–Loenen. Dit vergt overheveling van bepaalde delen van Amsterdam Bijlmer–Loenen naar de Utrechtboog. De projectkosten van de

Utrechtboog zijn in verband hiermee met f 61 mln verhoogd terwijl de kosten van Amsterdam Bijlmer–Loenen met hetzelfde bedrag zijn verlaagd.

#### *Amsterdam Bijlmer–Loenen*

Naast de bij de Utrechtboog genoemde budgetoverheveling is rekening gehouden met een verhoging van het budget vanwege aanpassing van de perrons van het station Bijlmer i.v.m. de veiligheid.

#### *Loenen–Maarsse*

In het bedrag zijn aanpassingen van de kosten meegenomen die, conform het tracébesluit, voortvloeien uit het realiseren van de ecologische infrastructuur. De uitwerking van de ingrijpende wijzigingen in Breukelen, die betrekking hebben op het kruisende verkeer mede in relatie tot de reconstructie van de A2, het station zelf en de toegang tot het station heeft eveneens tot een verhoging van de kosten geleid. Verder zijn vanwege de ondeelbaarheid van de meerkosten voor invoering van een nieuw beveiligingssysteem op het gehele traject Amsterdam – Utrecht, deze meerkosten geheel toegerekend aan het project Loenen–Maarsse. Dit beveiligingssysteem, noodzakelijk voor snelheden boven 140 km/u, wordt ontwikkeld in afstemming met de projecten HST-oost en HSL-zuid.

#### *Maarsse–Utrecht*

Bij de nadere uitwerking van dit project bleek een aanzienlijke verlaging van de kostenraming mogelijk, onder andere door een creatieve oplossing van de invoering van de spoorverdubbeling op het emplacement Utrecht. Door, in plaats van het handhaven van de tweede spooraanluiting van enkele bedrijventerreinen, te kiezen voor een extra tunnel voor het vrachtverkeer kon zowel een verdere kostenreductie als een vermindering van de hinder voor de omgeving worden bereikt.

#### *Boxtel–Liempde*

De indienststelling van Boxtel–Liempde zal in 1998 plaatsvinden behalve de fly-over bij Boxtel die met mogelijk een jaar vertraging in dienst zal komen in verband met herstelwerkzaamheden.

#### *Houten Castellum*

Het streven is zolang het planstudieproject Utrecht Lunetten–Geldermalsen part. 4-sporig nog niet is gerealiseerd via een tijdelijke voorziening opening en bediening van een station Houten Castellum, voorheen Houten Zuid genoemd, mogelijk te maken. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de VINEX-afspraken over de tijdige opening van een station Houten Zuid. De voorziening wordt dusdanig gemaakt dat deze toekomstvast is om kapitaalvernietiging bij uitbouw naar latere 4-sporigheid te voorkomen. De voorziening is als project «aanpassingen Houten Castellum» in het realisatieprogramma opgenomen. Tegelijkertijd zijn de kosten van het planstudieproject Utrecht Lunetten–Geldermalsen evenredig verlaagd.

#### *Amsterdam CS spoor 15*

Het project, dat met name de uitbouw van het oostelijk deel van spoor 15 behelst, is met een jaar vertraging in dienst gekomen door beperking van de beschikbaarheid van benodigde buitendienststellingen.



### *Amsterdam CS Spoor 10/15 (voorheen: Amsterdam CS Spoor 16)*

Het project zal met twee jaar vertraging in dienst komen wegens de benodigde langere voorbereidingstijd en de noodzaak het aantal buitendienststellingen bij Amsterdam in de tijd enigermate te spreiden. De naamgeving van het project «Amsterdam CS Spoor 16» is gewijzigd in Amsterdam CS Spoor 10/15 omdat dit project de verlenging en aanpassing van de sporen 10 tot en met 15 aan de westelijke zijde van Amsterdam CS betreft. De inhoud van het project is niet gewijzigd.

### *Amsterdam CS Westtunnel*

De kosten van Amsterdam CS Westtunnel zijn gestegen omdat de tunnel met 1/3 zal worden verbreed en roltrappen zullen worden aangebracht. Deze wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke project vloeien voort uit de omstandigheid dat door de realisering van het project Amsterdam CS spoor 10/15 een zeer zware reizigersstroom via deze tunnel zal moeten worden afgewikkeld. Het project zal met een jaar vertraging in dienst komen. De vertraging is een gevolg van de benodigde langere voorbereidingstijd.

### *Gaasperdammerweg Aansluiting–Weesp 4sporig*

Onderdeel van het project is een verzwaring van de bovenleidingsvoeding door bijplaatsing van een onderstation met toebehoren. Het onderstation zal worden gebouwd als onderdeel van de bouwstroom onder stations in het kader van de verbetering energievoorziening 1500V 2<sup>e</sup> tranche. Met het oog hierop worden de projectkosten van Gaasperdammerweg Aansluiting–Weesp 4sporig met f 6,8 mln verlaagd en het project verbetering energievoorziening 1500V 2<sup>e</sup> tranche met hetzelfde bedrag verhoogd.

### *Flevolijn Gooiboog (voorheen Flevolijn Oostboog)*

De basis voor de globale raming voor de Gooiboog in het MIT 1998–2002 was het traceebesluit uit 1980 en de met het TTP toegevoegde tweede vrije kruising (noodzakelijk vanwege de aanleg van de Hanzelijn). Na uitspraak van de Kroon over de aanwijzing van Provinciale Staten aan de gemeente Weesp (november 1996) kon het ontwerp verder worden uitgewerkt, met inbegrip van de voorwaarden die gesteld werden aan de inpassing van dit project in de nabijheid van de Keverdijksepolder en het Naardermeer. Bij de indiening van het MIT 1998–2002 was de kostenraming van deze uitwerking nog niet beschikbaar. Thans blijken de kosten met inbegrip van de inpassing f 134 mln te bedragen. Dit project zal een jaar eerder in dienst komen. De naamgeving van het project «Flevolijn Oostboog» is gewijzigd in «Flevolijn Gooiboog». Door de benaming wordt aangegeven dat het project rechtstreekse treinen van Flevoland richting het Gooi mogelijk maakt. De inhoud van het project is niet gewijzigd.

### *Groningen–Sauwerd*

Het project Groningen–Sauwerd 2-sporig zal met twee jaar vertraging in dienst komen. De vertraging is een gevolg van de benodigde langere voorbereidingstijd en de te doorlopen procedures met betrekking tot de ruimtelijke ordening. De kostenstijging ten opzichte van het MIT 1998 wordt verklaard door extra aanpassingen als gevolg van aanscherping van het veiligheidsbeleid, aanscherping van de regels met betrekking tot het werken aan de spoorlijn en hogere transportkosten dan was voorzien. Tevens zijn de kosten van de verbrede en verhoogde brug over het Van

Starckenborchkanaal (f 46 mln) bij dit project meegenomen. (In het MIT 1998–2002 waren deze kosten opgenomen in het realisatie-programma Rijksvaarwegen).

#### *Verbetering energievoorziening 1500V 2e tranche*

Als gevolg van de buitendienststellingsproblematiek is er sprake van enige vertraging bij dit project. Tevens wordt verwezen naar het project Gaasperdammerweg Aansluiting–Weesp 4-sporig.

#### *Nootdorpboog*

De pilot RandstadRail is niet langer opgenomen in het realisatie-programma. Gebleken is namelijk dat een pilot die moet voldoen aan alle vooraf bepaalde kwaliteitseisen pas in 2001 zou kunnen starten (i.p.v. 2000) en naar verwachting ca. f 190 mln zal kosten, waarvan een groot gedeelte niet toekomstvast is. Een pilot die wèl in 2000 zal kunnen starten en wordt gerealiseerd voor het daarvoor beschikbare bedrag van f 68,6 mln voldoet slechts in zeer beperkte mate aan de oorspronkelijk gestelde kwaliteitseisen. Bovendien hebben de verantwoordelijke regionale overheden een aantrekkelijk perspectief geschetst voor versnelling van de planstudie, met als gevolg dat al in 2003 de eerste RandstadRail-treinen kunnen gaan rijden.

Eén van de infrastructuurprojecten die al tijdens de eerste fase van RandstadRail dient te worden gerealiseerd is de Nootdorpboog. Deze spoorvoorziening is noodzakelijk om de grote, dagelijkse stroom van te onderhouden treinstellen en locomotieven van NS Materieel vrij van de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn te kunnen transporteren van en naar het onderhoudsbedrijf in Leidschendam. Deze voorziening is overigens ook nodig als de plannen m.b.t. RandstadRail geen doorgang zouden vinden (hogere frequenties op de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn leiden hoe dan ook tot problemen rond de bereikbaarheid van de onderhoudswerkplaats). Het in gebruik nemen van de eerste fase van RandstadRail in 2003 betekent dat ook de Nootdorpboog dan gerealiseerd dient te zijn. Om die reden is besloten de Nootdorpboog op te nemen in het realisatie-programma in plaats van de pilot RandstadRail.

Aangezien met de aanleg van de Nootdorpboog ca. f 115 mln is gemoeid, en het huidige realisatieprogramma voorziet in dekking van ruim f 68 mln, zal voor het ontbrekende bedrag nog financiële dekking moeten worden gevonden.

#### *IGO+*

De raillijnen Doetichem–Winterswijk en Winterswijk–Zutphen behoren tot de contractsector. Dit is door de provincie Gelderland en de vervoerbedrijven NS-reizigers en Oostnet aangegrepen om een verbetering van het regionale openbaar vervoer te realiseren door een vergaande samenwerking en integratie van trein- en busvervoer. Het openbaar vervoer in de Achterhoek zal door een nieuw vervoerbedrijf met nieuw light rail-materieel en een nieuwe dienstregeling verzorgd worden. In het kader van een grotere marktwerking in het openbaar vervoer wordt deze ontwikkeling door V&W ondersteund en zal naar verwachting een concessie worden verleend aan het nieuwe bedrijf.

Om de nieuwe dienstregeling mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de spoorweginfrastructuur wordt uitgebreid, geschikt gemaakt voor light rail materieel en veiliger wordt. Realisatie van het project is voorzien in 2001, wanneer het nieuwe materieel beschikbaar komt. Oorspronkelijk zou de financiering van het project uit drie verschillende budgetten gefinancierd worden: de post «kleine projecten» (dubbel spoor en een nieuw station),

de post «AKI-plan en veiligheidsknelpunten» (AHOB's) en het instandhoudingsbudget (Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie of een vergelijkbaar veiligheidssysteem). Uiteindelijk is sprake van financiering als afzonderlijk middelgroot aanlegproject en voor wat betreft de beveiliging financiering via de kapitaallasten.

– **Rail-Goederen** (bijlage 1, punt 11)

*Aslasten*

Voor het aslastenprogramma is het oorspronkelijke programma voor cluster 2 aan de actuele ontwikkelingen van de goederenvervoerstromen aangepast. Een aantal knelpunten op de verbinding Amsterdam–Rotterdam is in dit verband van cluster 3 naar cluster 2 naar voren gehaald. Cluster 2 omvat nu de verbindingen met de grensovergang Oldenzaal/Bentheim en een aantal knelpunten op de verbinding Amsterdam–Rotterdam. De uitvoering van cluster 2 is gepland in de jaren 1999 t/m 2003. De oorspronkelijke uitvoeringskosten zijn destijds begroot op f 63 mln. Door de aanpassing van cluster 2 komen de uitvoeringskosten van cluster 2 nu op f 100 mln.

*PAGE risico reductie*

In PAGE (Plan van Aanpak Goederen Emplacementen) zijn de maatregelen die de veiligheid van emplacementen voor de omgeving tot het gewenste niveau verbeteren geïnventariseerd.

In het PAGE uitvoeringsprogramma worden deze maatregelen nader geconcretiseerd en gerealiseerd. Omdat de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma meer tijd in beslag neemt dan oorspronkelijk werd voorzien is de geplande uitvoering van het programma enigszins opgeschoven.

*Bijdrageregeling Spooransluitingen*

De regeling beoogt voor verladings de bestaande drempel bij de keuze voor railvervoer weg te nemen door een financiële stimulans te geven voor de aanleg van nieuwe, de uitbreiding van bestaande dan wel de reactivering van in onbruik geraakte spooransluitingen op of naar bedrijfsterreinen en in of naar havengebieden.

**F) Actualisering kosten van de projecten**

Het streven is jaarlijks via een beschikking te komen tot een actualisering van de totale kosten voor de verschillende projecten. In verband hiermee zijn de beschikkingen van de volgende projecten ten opzichte van de bedragen zoals genoemd in het MIT 1998–2002 met de volgende bedragen gewijzigd:

- Willemspoortunnel (– f 0,9 mln)
- Nieuwe Halten (+ f 0,5 mln)
- Schiphol 4/6/4-sporig (– f 20,0 mln)
- Utrecht Noord 2<sup>e</sup> fase (– f 4,0 mln)
- Leiden–Den Haag Mariahoeve (– f 2,5 mln)
- Den Haag–Rijswijk (– f 6,0 mln)
- Heerhugowaard–Schagen (+ f 1,8 mln)
- Rotterdam Zuid–Dordrecht (+ f 7,0 mln)
- Woerden–Harmelen 1<sup>e</sup> fase (– f 5,0 mln)
- Utrecht 7<sup>e</sup> perron (– f 2,3 mln)
- Amsterdam CS spoor 15 (– 4,8 mln)
- Gouda Westzijde (– f 2,8 mln)

- Gouda Oost–Woerden fase 1; kunstwerk Opweg (– f 0,9 mln)
- Energievoorziening (– f 2,0 mln)

De aanpassingen zijn voor het merendeel een gevolg van meevallende aanbestedingen (goed gebruik van de marktmogelijkheden), daarnaast bleek dat bij detailuitwerking van sommige programma's de ramingen neerwaarts konden worden bijgesteld.

De kostenstijging bij het project Heerhugowaard–Schagen is het gevolg van de beslissing om tot plaatsing van geluidsschermen over te gaan. De kostenstijging op het project Rotterdam Zuid Dordrecht is het gevolg van meerwerk voor het spoorwerk op het baanvak tussen Zwijndrecht en Barendrecht en meer na-onderhoud dan voorzien, beide als gevolg van zettingsproblematiek. De kostenstijging bij de post Nieuwe halten wordt voornamelijk veroorzaakt door een benodigde bredere overbrugging aan de noordzijde van het station Haarlem Spaarnwoude als gevolg van eisen van het betrokken waterschap.

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

Uit dit artikelonderdeel wordt de bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud ten behoeve van de instandhouding van de infrastructuur van het landelijk railnet bekostigd. De bijdrage heeft betrekking op de kosten van groot en klein onderhoud aan en vervanging en vernieuwing van bestaande railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de kosten van financiering van kleine uitbreidingsinvesteringen.

Op grond van richtlijn nr.91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie NS Railinfra-beheer (RIB) belast met beheer en onderhoud van de landelijke rail-infrastructuur. Uit dit begrotingsartikel wordt de bijdrage voor kapitaallasten en onderhoudskosten aan RIB verstrekt. Het beheer en onderhoud van de sneltram Utrecht Nieuwegein–IJsselstein valt met ingang van 1998 niet meer onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.

De bijdrage aan NS Railinfrabeheer wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking. Dit geschiedt overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds.

De nieuwe verhouding tussen de Staat en NS Railinfrabeheer is onderdeel van het op 29 juni 1995 met de Nederlandse Spoorwegen gesloten contract «Over de Wissel tussen Markt en Overheid». Dit contract is door de Tweede Kamer goedgekeurd.

Conform het bovengenoemde contract werkt de Rijksoverheid in samenwerking met NS Railinfrabeheer aan een output georiënteerde bekostigingssystematiek.

De meerjarenreeks is onlangs door de minister vastgesteld. De Tweede Kamer is hierover middels een brief met nummer DGP/IB/SR/V 724 848 dd. 12 december 1997 separaat geïnformeerd. Het programma voor de uitbreidingsinvesteringen is bijgewerkt tot 1999. Voor dit programma wordt door RIB onder staatsgarantie op de kapitaalmarkt geld geleend. Het bijgewerkte programma leidt tot een verhoging van f 10 mln voor rente- en kapitaallasten

d. Welke producten worden gerealiseerd?

**01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudies**

	prognose 1997	realisatie 1997	prognose bijgestelde 1998	prognose prognose 1998	prognose 1999
aantal verkenningen	13	11	14	13	10
aantal startnotities	3	1	1	3	1
aantal trajectnota's	0	0	3	1	4
aantal tracebesluiten	1	0	0	0	1
aantal afgeronde procedures	8	36	19	45	45
aantal uitvoerings-opdrachten	18	7	22	15	12

**01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie**

Ten aanzien van het realisatiebudget is met betrekking tot de output een onderscheid gemaakt tussen uitbreiding van het bestaande spoornet (in kilometers), het aantal overwegen, het aantal stations en laad- en losplaatsen. Voor de eerste twee is ook het onderscheid tussen het goederen- en het personennet aangegeven.

	1997	1998	1999
Uitbreiding netlengte in km			
- waarvan personenvervoer	0	2	0
- waarvan goederenvervoer	0	0	0
Aantal overwegen in gebruik genomen			
- waarvan beveiligd	43	- 10	- 10
- waarvan onbeveiligd	- 17	- 30	- 50
Aantal stations voor reizigersvervoer in gebruik genomen	1	1	0
Aantal laad- en losplaatsen in gebruik genomen	0	0	0

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van het nieuwbouwprogramma.

Output nieuwbouwprojecten	bedragen x f 1 mln		
project	jaar	toelichting	f mln
Gouda Oost-Woerden	1997	1 <sup>e</sup> fase (kunstwerk Opweg)	10
Gaasperdammerweg	1997	aansluiting Weesp, 4-sporig	125
Lombardijen	1997	vrije kruising	54
Gouda West	1998	5e spoor	34
Amersfoort-Amersfoort	1998	aansluiting 4 sporig	275
Den Bosch-Vught	1998	nieuw perron en 3 <sup>e</sup> spoor	104
Arnhem Westzijde	1998	uitbreiding perroncapaciteit en aanpassing emplacement	104
Amsterdam CS	1998	spoor 15 uitbreiding Oostzijde	51
Groningen-Leeuwarden	1998	partieel 2-sporig	150
Verbetering energievoorziening	1998/1999	1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> tranche	219
Boxtel-Liempe	1999	4-sporig en vrije kruising	269

#### 01.02.04 Beheer en onderhoud Railwegen: realisatie

Ten aanzien van de output van dit artikel is onderscheid gemaakt tussen het beheer en onderhoud van de huidige netlengte, het aantal overwegen, de stations voor reizigersvervoer en de laaden losplaatsen.

Aantal producten in exploitatie	1997	1998	1999
Netlengte (x km)	2 795	2 797	2 797
– waarvan personenvervoer	2 584	2 586	2 586
– waarvan goederenvervoer	211	211	211
Aantal overwegen	3 009	2 969	2 909
– waarvan beveiligd	2 015	2 005	1 995
– waarvan onbeveiligd	994	964	914
Aantal stations voor reizigersvervoer	376	377	377
Aantal laad- en losplaatsen	49	49	49
Uitgaven x f 1 mln	1 399	1 334	1 317

#### e. Wat kost het?

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van railwegen zijn:

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.02	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		3 648 507	1 201 764	1 225 763	1 250 943	1 246 743		
1e suppl. wet 1998		15 172	6 622	6 804	6 804	6 804		
Nieuwe mutaties		- 388 273	661 149	199 918	93 948	110 648		
Stand ontwerp-begroting 1999	4 006 619	2 323 070	3 275 406	<b>1 869 535</b>	1 432 485	1 351 695	1 364 195	1 661 988

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

01.02	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		1 898 900	1 946 515	1 929 193	1 972 226	2 053 677	
1e suppl. wet 1998		15 370	6 812	6 622	6 804	6 804	
Nieuwe mutaties		25 873	16 093	16 971	18 377	18 794	
Stand ontwerp-begroting 1999		1 940 143	<b>1 969 420</b>	1 952 786	1 997 407	2 079 275	2 264 699
Overplanning			55 700	54 200			
Stand incl. overplanning	2 185 448	1 940 143	<b>2 025 120</b>	2 006 986	1 997 407	2 079 275	2 264 699

*Toelichting nieuwe mutaties:*

Het saldo van de mutaties bij de verplichtingen wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door een vertraging van projecten, overlopende verplichtingen uit 1997 naar 1998, het uitstellen van een aantal projecten, een actualisering van de verplichtingen bedragen van een aantal projecten en het opnemen van nieuwe projecten ten opzichte van de begroting 1998.

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loon- en prijsbijstelling 1998	16 093	16 971	18 377	18 794	
2. Extrapolatie					185 424
Totaal	16 093	16 971	18 377	18 794	185 424

ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.

ad 2. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:

- – f 114 mln inpassing België bij NJN 1997 (artikel 03.02).
- – f 50 mln inpassing België bij MN 1998 (artikel 03.03).
- – f 22 mln inpassing voorbereiding HST-Oost (artikel 03.03).
- f 36 mln afloop inpassing double stack (artikel 03.02).
- f 259 mln afloop inpassing ten gunste van HSL (artikel 03.03).
- f 25 mln 2% groei van het onderhoudsbudget.
- f 51 mln deel van de groei van het infrastructuurfonds.

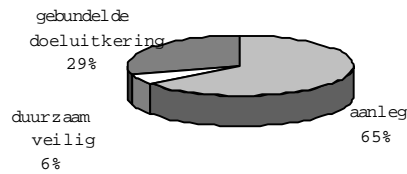
**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
01.02.02 Aanleg rail: verkenning en planstudie	10 913	10 548	3 550	11 523	15 868	3 550	62D	12.2
01.02.02 Aanleg rail: realisatie	714 857	1 932 183	564 200	774 625	590 402	649 068	62D	12.2
01.02.04 Beheer en onderhoud rail: realisatie	1 597 300	1 332 675	1 301 785	1 399 300	1 333 873	1 316 802	62D	12.2
<b>Totaal</b>	<b>2 323 070</b>	<b>3 275 406</b>	<b>1 869 535</b>	<b>2 185 448</b>	<b>1 940 143</b>	<b>1 969 420</b>		

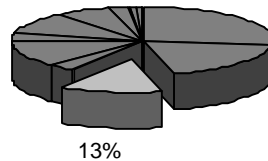
**01.03 Regionale en lokale infrastructuur**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

**Uitgavencategorieën reg/lok**



**Aandeel reg/lok in Infracfonds 1999**



De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Het besluit is per 1 januari 1998 volledig aangepast aan de Algemene Wet Bestuursrecht.

Ten laste van het artikel regionale en lokale infrastructuur kunnen aan samenwerkingsgebieden ingevolge de Kaderwet bestuur in verandering, provincies, gemeenten, waterschappen, andere publiekrechtelijke rechtspersonen of privaatrechtelijke rechtspersonen (niet zijnde vervoersbedrijven) subsidies worden verstrekt t.b.v. investeringsprojecten waarvan de geraamde subsidiabele kosten tenminste f 25 mln bedragen. Het zogenoemde spelregelkader voor MIT-projecten biedt daartoe het procedurele kader. Meer in het bijzonder gaat het bij voornoemde investeringsprojecten om de aanleg, wijziging en inrichting van infrastructuur voor het openbaar vervoer en het doorgaande wegverkeer.

Een belangrijke uitzondering vormt de wegontsluiting in Vinex-bouwlocaties. Voor deze bouwlocaties is het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) van het Ministerie van VROM van toepassing. Het onderliggend wegennet (OWN), zonder doorgaande functie, maakt deel uit van het BLS en wordt derhalve niet gesubsidieerd uit het artikel regionale/lokale infrastructuur. Het voornemen bestaat om met ingang van het jaar 2000 nieuwe OWN-projecten alleen dan subsidiabel te verklaren indien de betreffende wegen een overwegend regionale, dus doorgaande functie vervullen. Dit zal binnenkort nader worden uitgewerkt in regelgeving.



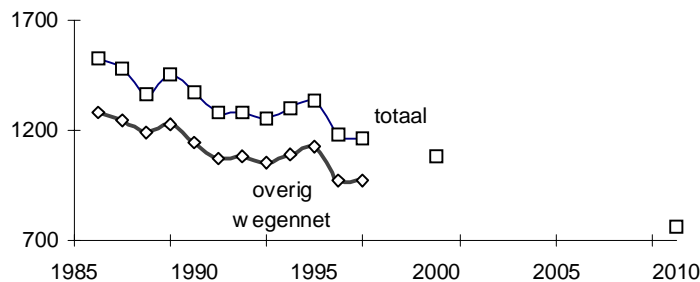
Een deel van het artikel regionale/lokale infrastructuur betreft gedecentraliseerd geld: voor projecten waarvan de subsidiabele kosten lager zijn dan f 25 mln geldt de gebundelde doeluitkering aan provincies en kaderwetgebieden (artikelonderdeel 01.03.05). Voor projecten in het kader van Duurzaam Veilig is evenwel een aparte bijdrageregeling in het leven geroepen (artikelonderdeel 01.03.03).

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan regionale/lokale infrastructuur?*

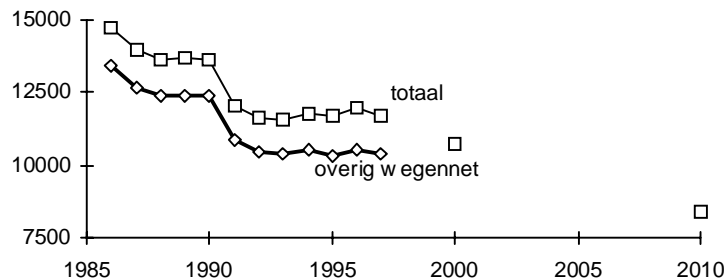
De doelstellingen bij het samenstellen van het programma zijn:

1. In het kader van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX) hebben de betrokken overheden in convenanten afspraken gemaakt over de realisering en financiering van tal van stads-gewestelijke openbaar-vervoer projecten ter ontsluiting van te ontwikkelen woningbouwlocaties. Deze afspraken worden beschouwd als een goedkeuring op tactisch niveau, hetgeen betekent dat de betreffende projecten prioriteit krijgen bij het toekennen van subsidies, als tenminste bij nadere uitwerking blijkt dat zij kunnen worden gerealiseerd voor de begrote kosten en met de te voorziene effecten. Daarnaast zijn in het kader van de PKB Actualisering Vinex infrastructuurprojecten benoemd die direct gerelateerd zijn aan de verstedelijkingsopgave infrastructuur.
2. Een andere beleidsprioriteit bij het toekennen van subsidie is het verminderen van de congestieproblematiek op de weg. Met name de bereikbaarheid van de mainports en de achterlandverbindingen is daarbij van groot belang. Onder deze categorie valt onder meer de realisatie van structurerende, verbindende stadsgewestelijke OV-verbindingen, de aanleg en verbetering van provinciale wegen, de bouw van transferia en maatregelen die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. In de in 1996 verschenen nota Samenwerken aan bereikbaarheid zijn tal van maatregelen voorgesteld om de verslechterde bereikbaarheid in met name het westen van het land op korte termijn te verbeteren.
3. Een derde motief voor het toekennen van subsidies aan infrastructuurprojecten is de verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer op netwerkniveau. Het kan daarbij gaan om projecten die leiden tot snelheidsverhoging van de voertuigen, lagere exploitatiekosten en/of een hogere vervoerwaarde (meer reizigers). Tenslotte is het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling.

### Aantal doden in wegverkeer



### Aantal ziekehuisgewonden in het wegverkeer



De landelijke doelstelling is een daling te bewerkstelligen van het aantal verkeerdoden van 50% in 2010 ten opzichte van 1986. Het aantal ziekenhuisgewonden moet in die periode zijn gedaald met 40%. De regionale en lokale wegen zijn relatief gezien onveiliger dan het hoofdwegennet. Mede om die reden kunnen ook de aanleg en verbetering van rondwegen en tangenten in aanmerking komen voor subsidie, tenzij het de wegontsluiting betreft van bouwlocaties waarop het Besluit Locatiegebonden Subsidies van toepassing is.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

#### 01.03.01 Aanleg regionale /lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

Dit artikelonderdeel bevat de directe uitvoeringsuitgaven van de voorbereiding van infrastructuurprojecten, alsmede onderzoekskosten (bijvoorbeeld milieu-effectrapportages). De twee van toepassing zijnde MIT-tabellen geven het overzicht van de projecten die in de verkenningsfase en planstudiefase bevinden. Het project blijft in de planstudietabel staan tot er voldoende geld beschikbaar is voor het project. In alle gevallen is de hoofdingenieur-directeur van de betreffende Rijkswaterstaatdirectie voor de regionale partners het aanspreekpunt voor het doorlopen van de MIT-procedure.

*Mutaties Verkenningenprogramma (zie bijlage 1, punt 1)*

Daarnaast zijn in het kader van de PKB Actualisering Vinex infrastructuurprojecten benoemd die direct gerelateerd zijn aan de verstedelijkingsopgave infrastructuur. Ten aanzien van deze projecten is bestuurlijk overeengekomen dat opname in de PKB Actualisering Vinex inhoudelijk vergelijkbaar is met het intake-besluit dat in het kader van de MIT-

spelregels genomen wordt. De als zodanig aangemerkte infrastructuurprojecten zijn derhalve nu opgenomen in het verkenningenprogramma van het MIT 1999–2003.

Nieuw in de verkenningentabel zijn opgenomen:

- *Arnhem Stationsomgeving (fase 2)*. Het gaat hierbij om het vervolg op het thans in uitvoering zijnde realisatieproject Arnhem Centraal fase 1. Fase 2 betreft in hoofdzaak de reconstructie van de stationsomgeving ten noorden van het station en de verbreding van de Zijpsepoort, de spooronderdoorgang die de verbinding vormt tussen de zuidelijke en de noordelijke stationsomgeving.
- *Transferia Midden-Nederland (Utrecht)*. Voor het wegennet in en rond de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort wordt het «ringenconcept» uitgewerkt. Dit houdt in dat er een aantal ringen om de steden is te trekken. Op iedere ring kunnen transferpunten worden geplaatst. Het netwerk van transferpunten biedt de reiziger alternatieve keuzemogelijkheden voor het reizen naar de stadscentra.
- *Almelo-Zuid*. In Almelo-Zuid doet zich een aantal problemen voor dat gerelateerd is aan de verkeerskundige situatie ter plaatse. Enerzijds zijn er problemen die verband houden met de verkeersafwikkeling, anderzijds zijn er leefbaarheidsproblemen (geluidhinder en verkeersveiligheid) die door het verkeer worden veroorzaakt. Bovendien zijn in Almelo-Zuid nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen geprojecteerd, in de bereikbaarheid waarvan moet worden voorzien.
- *Schiphol Beech Avenue*. Dit betreft het laatste ontsluitende deel van de zogenaamde rondweg of binnenring van de luchthaven Schiphol. De binnenring van Schiphol is van belang voor het intern functioneren van de luchthaven en het verbeteren van de directe bereikbaarheid vanuit meerdere richtingen. De directe druk op het regionale net en het hoofdwegennet vermindert erdoor.
- *Wegenstructuur Haarlemmermeer*. Door meerdere oorzaken is de druk op het onderliggend wegennet in de Haarlemmermeer sterk toegenomen. Door autonome groei, de extra groei ten gunste van woningbouw en een sterke groei van de werkgelegenheid zal de druk op het wegennet nog sterker toenemen. Doel van de verkenning is inzicht te bieden in de samenhang tussen de diverse OVN-problemen alsmede in de samenhang tussen het OVN en het HWN als systeem van communicerende vaten.
- *Purmerend Weidevenne*. Weidevenne is een VINEX-lokatie die voor een belangrijk deel voorziet in de woningbouwbehoefte van de regio Amsterdam. Openbaar vervoer speelt in Purmerend reeds een prominente rol. Van belang is dat de wijk Weidevenne optimaal wordt aangesloten op de reeds bestaande OV-infrastructuur.
- *Hilversum, Buitencircuit*. Voor dit project zijn diverse wegaanpassingen noodzakelijk ten einde een betere doorstroming aan de zuidzijde van het traject en de betere bereikbaarheid van het Mediapark te waarborgen, waarbij tevens diverse infrastructuurmaatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- *TramPlus (streefbeeld 2010)*. Het bestaande tramsysteem in Rotterdam voldoet op verschillende punten niet aan de eisen van de hedendaagse reiziger en heeft onvoldoende wervingskracht. Ook past het niet in de systeemopbouw zoals die nu voor de regio wordt nagestreefd. Om deze redenen is het integraal nieuwe concept TramPlus uitgewerkt, bedoeld voor het mobiliteitsbeleid van de regio als geheel.
- *Rotterdam stadsrandtransferpunten*. Het oorspronkelijke project Transferium Kralingse Zoom heeft het afgelopen jaar een fundamenteel andere scope gekregen, als gevolg waarvan het «nieuwe» project nu onder deze benaming is opgenomen.
- *Agglonet (netwerkstudie)*. Agglonet is de «roepnaam» van een speciaal soort OV in het stedelijk gebied van Haaglanden. Agglonet is

bedoeld om het OV aantrekkelijker te maken voor reizigers die tussen de drie en tien kilometer willen reizen. Agglonet, het systeem van hoogwaardig tram- en busvervoer, is bedoeld als een bijdrage aan het mobiliteitsbeleid van de regio als geheel (vergelijkbaar met TramPlus in Rotterdam).

- *Den Bosch-Veghel (N266)*. De provinciale weg tussen Den Bosch en Veghel heeft een belangrijke functie voor het regionale verkeer. Er is sprake van een slechte verkeersafwikkeling a.g.v. hoge intensiteiten op deze weg. Dit leidt tot m.n. een slechte bereikbaarheid van industrieterreinen van Veghel en tot sluipverkeer in het gebied tussen Den Bosch, Schijndel en Veghel. Een en ander heeft ook gevolgen voor de verkeersonveiligheid op deze weg.
- *Bereikbaarheidsproblematiek oostzijde stadsregio Eindhoven*. RWS Noord-Brabant verricht een studie naar eventuele aanpassingen van de hoofdwegenstructuur bij Eindhoven. Verbreding van de huidige tangenten biedt geen oplossing voor de huidige en toekomstige verkeersproblematiek in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven/Helmond. Verkeersproblemen worden in de toekomst groter door het ontbreken van een adequaat functionerende wegenstructuur en ten gunste van ruimtelijke ontwikkelingen

*Mutaties planstudieprogramma (zie bijlage 1, punt 15)*

Nieuw opgenomen in de planstudietabel zijn de volgende projecten:

- *Aalsmeer – Uithoorn N201*; in de planstudie worden de in het MIT 1998 genoemde projecten omlegging Uithoorn S21/N201 (planstudie) en Aalsmeer N201 (verkenning) in breder verband uitgewerkt;
- *de aansluiting N201-A4/A5 in de gemeente Haarlemmermeer* is in verband met nieuwe inzichten teruggeplaatst vanuit het realisatieprogramma; de ontsluiting van de *Vinex-locatie Carnisselande* (voorheen Barendrecht/Smitshoek);
- de ontsluiting van de *Vinex-locatie Nesselande*;
- *N209 Bleiswijk-Zoetermeer Oosterheem*
- de *openbaar-vervoerterminal Utrecht CS – UCP*
- *RandstadRail fase 1*;
- *Groningen Westerhaven*;
- *Vinex-project Heerhugowaard-Alkmaar deel b*
- (voornamelijk OV-aanpassing op N242);
- *Zevenhuizen, omlegging N219*;
- *verbreding N207 Alphen/Bodegraven*;
- *Rijkswegboulevard Sittard/Geleen*.

Ten aanzien van de *verbreding N207 Alphen aan den Rijn/Bodegraven* kan worden opgemerkt dat in het verleden voor de aanleg van Rijksweg 11-Oost een tracé/MER-studie is uitgevoerd. Daarin is op basis van technische gronden ook het hier bedoelde gedeelte van de N207 meegenomen. Er is toen geconcludeerd dat er een directe relatie is tussen verbreding van de N207 en de uitvoering van Rijksweg 11-Oost. Als deze Rijksweg wordt aangelegd is verbreding van de N207 direct noodzakelijk; als de Rijksweg voorlopig niet wordt aangelegd en Rijksweg 11-West wel (is momenteel in aanleg) dan zal verbreding van de N207 in ieder geval in 2004 noodzakelijk zijn. De provincie Zuid-Holland ging er tot voor kort van uit dat op basis van deze gezamenlijke tracé/MER-studie de verbreding van de N207 financieel deel uitmaakte van het Hoofdwegenproject «Rijksweg 11-Oost» (planstudie). Een dergelijke financiële koppeling is echter niet aanwezig. Gelet op het parallel lopen van de planning van Rijksweg 11-Oost en de mate van uitwerking van het project verbreding N207 is opname van dit laatste project in het planstudieprogramma

regionaal/lokaal gewenst. De verkenningfase is immers, in het kader van de verkenning naar de problematiek van Rijksweg 11-Oost, al doorlopen.

Ten aanzien van *RandstadRail fase 1* kan nog worden opgemerkt dat dit project is overgeheveld vanuit het planstudieprogramma Railwegen personenvervoer (artikelonderdeel 01.02.01) naar het planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur. Het gaat bij RandstadRail immers primair om stadsgewestelijk openbaar vervoer op zowel de Hofpleinlijn als de Zoetermeerlijn. Om die reden is er voor gekozen RandstadRail op te nemen in het onderhavige planstudieprogramma. De RandstadRailprojecten hebben alle met elkaar gemeen dat ze het openbaarvervoergebruik in positieve zin beïnvloeden en dat de kostendekkingsgraad hoger komt te liggen dan met de tot dusver gebruikelijke exploitatiewijze. Als handreiking voor de light railstudies is een beleidskader opgesteld: «Light rail op een rij». Daarin zijn categorieën van problematieken en oplossingsrichtingen met elkaar in relatie gebracht. Dit leidde tot een onderscheid in vier typen van light rail. Voorts is met behulp van enkel ruwe kengetallen aangegeven in welke gevallen light rail een realistische optie kan zijn. Tenslotte zijn de ontwerpen decentralisatie, bekostiging en veiligheid uitgewerkt.

Uit de tot dusver gehouden studies blijkt dat de invloed van light rail op de congestie rond de steden beperkt is. Die invloed zal uiteraard groter zijn naarmate het flankerend beleid beter van de grond komt.

Voorts zijn ten opzichte van MIT 1998 enkele planstudieprojecten in het nieuwe overzicht aangepast:

- het project *Noord-Zuidlijn* is voor wat betreft het deel CS-stadsdeel Noord blijven staan in de planstudietabel, aangezien dit deel van het project niet ingepast kon worden in het realisatieprogramma;
- het project *TramPlus fase 2* is gesplitst, waarbij ook de kostenraming is aangepast (van f 130 mln tot f 140 à f 160 mln);
- het project *Parklane fase 2* is gesplitst, waarbij ook de kostenraming is aangepast (van f 23,5 mln tot totaal f 23,5 à f 50 mln, afhankelijk van de te kiezen oplossing);
- ook de *Structuurontsluiting Lopikerwaard* kent nu een marge in de ramingen, afhankelijk van de te kiezen oplossingsrichting;
- de *Oostelijke Rondweg Sneek* is gelet op een kabinetstoezegging in planning vervroegd t.o.v. de overige projecten in het planstudieprogramma (het project stond ook in het MIT 1998–2002) al ingepland voor de periode 2002–2006).

Tenslotte is voor een aantal projecten de procedure zover afgerond dat in principe deze zouden kunnen doorstromen naar de realisatietabel. Door gebrek aan voldoende middelen staan deze projecten echter in de «wachtstand».

### **01.03.02 Aanleg regionale /lokale infrastructuur: realisatie**

Met het uitvoeringsbesluit (beslismoment 5) start de uitvoering of wordt, in geval van subsidies, een beschikking afgegeven. In de realisatietabel staan projecten die reeds in uitvoering zijn of waarvan de uitvoering in de loop van het begrotingsjaar gestart wordt.

Opname in de realisatietabel (zie bijlage 1, punt 16) volgt niet automatisch wanneer de planstudiefase met succes is afgerond. Opname is alleen mogelijk wanneer het betreffende project financieel kan worden ingepast in de realisatietabel. Dit hangt af van de omvang van het programma, de prioriteitstelling en de beschikbare middelen. Sinds de onderuitputting met succes is bestreden – sinds begin 1996 – staat het realisatieprogramma onder grote druk. Dit is een gevolg van het groeiend aantal

projecten, het duurder worden van Vinex projecten ten opzichte van de in de convenant overeengekomen bedragen en het aflopen van de investeringsimpuls. Met name manifesteerde de druk zich bij de projecten in het regionale en lokale OV (voorheen stads- en streekvervoer). In 1996 werden de begrotingsmiddelen voor dat toen nog separate begrotingsartikel voor het eerst sinds jaren volledig werd uitgeput. In 1997 werd zelfs een uitputtingspercentage bereikt van 137%. Dat was mogelijk omdat mogelijkheden ontstonden en benut werden om circa f 100 mln meer uit te geven dan de begroting aangaf

Het kabinet (MR 27-3-98) heeft in 1998 een deel van de problematiek in het programma opgelost. Van het ontstane tekort aan middelen ten behoeve van de Vinex-projecten is f 1,1 miljard beschikbaar gekomen voor projecten die in 1998 tot de eerste uitgaven leidden: tram IJburg, een deel van de Noord-Zuidlijn (CS-WTC) en Hengelo doorstroomas. Genoemde projecten zijn nu opgenomen in de realisatietabel. Tevens is er voor gekozen de 10% overplanning en de nog beschikbare vrije ruimte in het programma tot 2004 volledig te benutten voor prioritaire projecten. Het betreft Vinex-projecten (Leidsche Rijn, Ypenburg/Nootdorp, verlenging Steenvoordelijn naar Wateringse Veld, busbanen Almere en ontsluiting Eindhoven Meerhoven door de Westcorridor). Slechts de toezeggingen voor bijdragen aan het project Emmen-Ter Apel en de N22 Noord betreffen geen Vinex-projecten. Hiermee zijn de financiële middelen die met het realisatieprogramma zijn gemoeid tot 2004 volledig over de in het programma opgenomen projecten verdeeld. Daarmee wordt in ieder geval duidelijkheid geschapen voor de desbetreffende regionale en lokale overheden; duidelijkheid die van belang is met het oog op de verdere voorbereiding van deze projecten.

Anderzijds wekt het nu reeds prioriteren ook geen valse hoop naar andere gemeenten. Het is nu volstrekt helder dat de andere projecten vrijwel allemaal tot minimaal 2004 moeten wachten op subsidiëring, tenminste zolang er geen extra geld beschikbaar komt (dit is gevisualiseerd in de planstudietabel).

De belangrijke conclusie moet dan ook zijn dat met de toevoeging uit het FES-fonds weliswaar de ernstigste nood in het programma is gelenigd, maar dat niettemin het programma in de komende begrotingsperiode onverminderd onder druk blijft staan.

Voor de inpassing van de Beneluxmetro, de doorwerking van het amendement Hofstra en het geleidelijk aflopen van de investeringsimpuls maken de spoeling relatief dun. De problematiek blijft nijpend nu diverse grote Vinex-projecten na een vertraagde voorbereiding in de uitvoering gaan samenvallen met de gemeentelijke plannings van andere projecten. Omdat tevens diverse Vinex-projecten sinds het afsluiten van de convenanten fors duurder zijn geworden, dreigt de komende jaren een piek in de kasbehoefte te ontstaan.

Uit het voorgaande blijkt dat Vinex en Schiphol momenteel speerpunten zijn in het subsidiebeleid ten aanzien van regionale en lokale projecten. Het is immers van groot belang een zo adequaat mogelijke invulling te geven aan de in Vinex-kader gesloten convenanten en aan de uitvoering van de PKB Schiphol.

### **01.03.03 Duurzaam veilig**

#### *Demonstratieprojecten (zie bijlage 1, punt 17)*

De uitgaven op dit artikelonderdeel hebben betrekking op de bijdragen die door het Rijk worden verleend aan andere overheden bij de uitvoering van demonstratieprojecten in het kader van Duurzaam Veilig. Deze projecten zijn noodzakelijk voor de kennisverwerving op nationaal niveau ten aanzien van het concept Duurzaam Veilig.

Bepalend voor de hoogte van de bijdrage zijn de aard en opzet van het project, en de bijdrage die in redelijkheid van de betrokken andere overheden kan worden verlangd.

Er lopen momenteel de volgende demonstratieprojecten: WestZeeuwsch-Vlaanderen, Kop van Overijssel, Grubbenvorst en Oosterbeek.

### *Startprogramma*

In 1997 hebben IPO, VNG, Unie van Waterschappen en Rijk een convenant gesloten over het startprogramma Duurzaam Veilig. Dit bestaat uit een pakket van sobere maatregelen, waarmee direct een start gemaakt kan worden met de implementatie van Duurzaam Veilig en dat in 4 jaar gerealiseerd wordt. Het omvat onder andere de instelling van grote 30 km-gebieden binnen de bebouwde kom, voorrang op verkeersaders, voorrang voor fietsers van rechts, bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom, 60 km-zones in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom en uniformering van de voorrang op rotondes. Het programma omvat tevens activiteiten op het gebied van kennis, voorlichting, monitoring en evaluatie.

De kosten van invoering van deze maatregelen bedragen in de periode 1998–2001 ongeveer f 400 mln. De helft hiervan komt voor rekening van het Rijk. In de begroting is een bedrag van f 200 mln opgenomen.

bedragen x f 1 mln	1998	1999	2000	2001
Demonstratieprojecten	25	21	22	
– West Zeeuws Vlaanderen	23	18	20	
– overige projecten	2	3	2	
Startprogramma	8	50	90	52
Totaal (productuitgaven)	33	71	112	52

Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. In de grafieken zijn tevens de doelstellingen voor de jaren 2000 en 2010 opgenomen.

### **01.03.05 Gebundelde doeluitkering**

Op dit artikelonderdeel wordt de gebundelde doeluitkering (GDU) aan provincies en kaderwetgebieden verantwoord. De regeling van de doeluitkering, met onder meer de systematiek van de verdeling, is geregeld in artikel 29 e.v. van het Besluit van 8 december 1995, houdende wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds per 1 januari 1998.

Naar aanleiding van het aannemen van de motie Remkes, waarin wordt gevraagd vooralsnog niet over te gaan tot overheveling van de GDU naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds, zal in ieder geval nog in 1998 en 1999 GDU worden uitgekeerd aan de provincies. Voor de Kaderwetgebieden blijft de GDU gehandhaafd zolang de respectievelijke samenwerkingsverbanden bestaan. In het kader van SWAB is aan het GDU-artikelonderdeel f 400 mln toegevoegd in de periode 1998 tot en met 2000 volgens kasritme f 134 mln, f 133 mln en f 133 mln.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

### 01.03.01 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de producten in de verkenningen- en planstudiefase.

	Prognose 1997	realisatie 1997	prognose 1998	bijgestelde prognose 1998	prognose 1999
startnoties/studieplannen	8	8	0	5	14
trajectnota's/projectnota	3	7	5	5	2
ontwerp tracebesluiten	3	4	9	14	7
tracebesluiten/ projectbesluiten	3	2	14	13	13
afgeronde procedures	0	0	7	14	14
beschikkingen/ uitvoeringsopdr.	0	13	0	17	11
uitgaven in f 1 mln				7	7

### 01.03.02 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: realisatie

De projecten uit het programma regionale en lokale infrastructuur zijn alle subsidieprojecten. Dat betekent dat de verantwoordelijkheid ervoor bij andere overheden ligt. Het rijk verleent subsidie indien een project goed scoort in relatie tot de rijksdoeleinden, als er een wettelijke grondslag bestaat voor subsidiëring en als een project financieel kan worden ingepast in de begroting. Daaraan voorafgaande doorloopt een probleem c.q. project de verkenningen- en planstudiefase. Voor de doorstroming van een project wordt verwezen naar het MIT spelregelkader.

*Wat kost het?*

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van regionale/ lokale infrastructuur zijn:

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.03	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			495 858	389 515	533 765	507 189	454 788	
1e suppl. wet 1998			464 488	- 514	- 20 541	- 541	- 541	
Nieuwe mutaties			101 284	1 748 143	- 51 419	- 235 124	- 231 815	
Stand ontwerp-begroting 1999	1 562 847	2 189 864	1 061 630	<b>2 137 144</b>	461 805	271 524	222 432	7 432



**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

01.03	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		1 000 711	1 123 138	1 243 281	887 624	698 488	
1e suppl. wet 1998		29 688	- 514	- 541	- 62 541	- 541	
Nieuwe mutaties		48 044	170 307	185 201	77 069	95 155	
Stand ontwerp-begroting 1999	669 049	1 078 443	<b>1 292 931</b>	1 427 941	902 152	793 102	727 102
Overplanning		61 800	83 428	95 882			
Stand incl. overplanning		1 140 243	<b>1 376 359</b>	1 523 823			

**Toelichting nieuwe mutaties:**

Waar de wijzigingen in de verplichtingen afwijken van de uitgaven, heeft dit betrekking op niet verplichte projecten in 1997, het versneld in uitvoering nemen van projecten in het kader van SWAB, en de aanpassing van het programma door de financiële problematiek.

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Extra Fes-bijdrage	170 000	185 000	125 000	95 000	
2. Terugboeking Duurzaam Veilig			22 000		
3. Loon- en prijsbijstelling 1998	320	227	109	207	
4. FES-schuif Beneluxmetro			- 70 000		
5. Taakstelling regeerakkoord	- 13	- 26	- 40	- 52	
6. Extrapolatie					- 66 000
Totaal	170 307	185 201	77 069	95 155	- 66 000

- ad 1. Deze mutatie houdt verband met de toewijzing van FES middelen aan de begroting van VenW voor de aanleg van de regionale en lokale infrastructuurprojecten Noord Zuid-lijn deel CS-WTC (Vinex), Tram IJburg (Vinex) en Vinex Twente (doorstroomas Hengelo).
- ad 2. In 1998 werd de onderuitputting van f 22 mln op het artikel Duurzaam Veilig gebruikt voor de oplossing van de problematiek in verband met het Spoorwegpensioenfonds. In 2001 wordt dit bedrag weer aan het programma toegevoegd.
- ad 3. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting.
- ad 4. In het kader van de versnelling van de aanleg van de Beneluxmetro werd FES geld verschoven van 2001 naar 1998 (f 70 mln). Deze mutatie houdt hiermee verband.
- ad 5. Betreft de doelmatigheidsstaakstelling uit het regeerakkoord

ad 6. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de volgende mutaties:

- f 46 mln FES-bijdrage ten gunste van IJburg en NZ-lijn
- – f 112 mln afloop investeringsimpuls

De verplichtingenmutatie houden verband met de toegekende FES gelden van f 1,1 miljard t.b.v. Vinex projecten en het volledig benutten van de planstudieruimte tot en met 2003 voor prioritaire projecten.

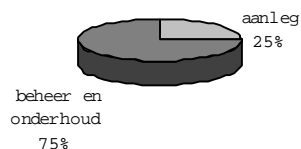
**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
01.03.01 Aanleg reg./lok. infra: verkenning en planstudie								
Productuitgaven	4 812	5 000		5 000	5 000		62C	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven	1 805	1 783		1 805	1 783		11	12.12
01.03.02 Aanleg reg./lok. infra: realisatie								
Productuitgaven	769 279	1 836 239		688 791	833 088		62C	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven	1 647	1 512		1 647	1 512		11	12.12
01.03.03 Duurzaam veilig:								
Productuitgaven	30 000	50 000		33 000	71 000		62C	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven	636	634		636	634		11	12.12
01.03.05 Gebundelde doel- uitkering								
Productuitgaven	252 887	241 414		347 000	379 352		62C	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven	564	562		564	562		11	12.12
<b>Totaal</b>	<b>1 061 630</b>	<b>2 137 144</b>		<b>1 078 443</b>	<b>1 292 931</b>			

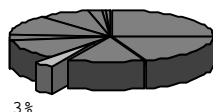
02.01 Waterkeren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

**Uitgavencategorieën Waterkeren**



**Aandeel Waterkeren in Infracfonds 1999**



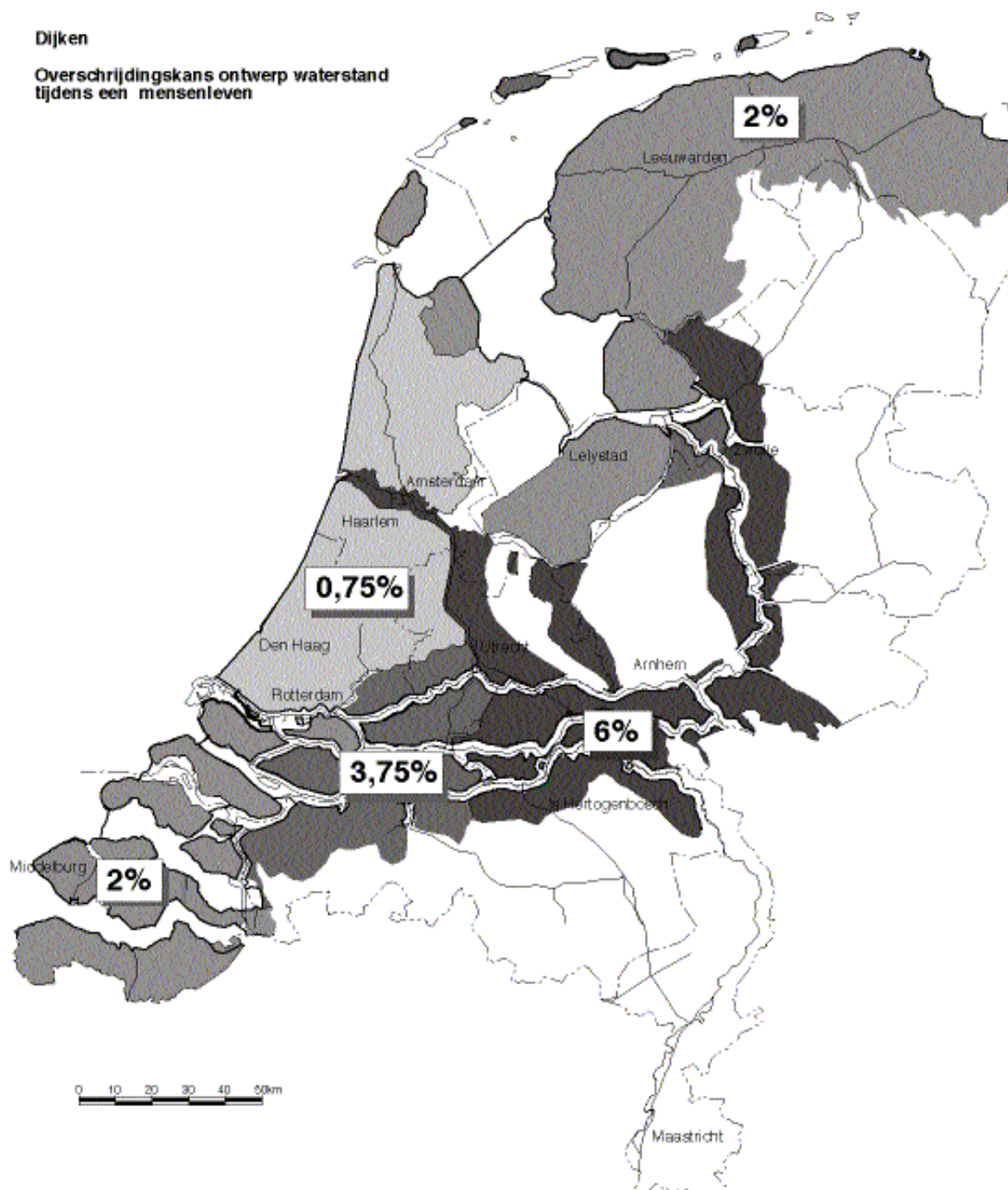
Op dit artikel worden de volgende uitgaven verantwoord:

- werken in het kader van Ruimte voor de Rivier/INTERREG Rijn Maas Activiteiten (IRMA)
- uitgaven voor het herstel van dijkbekledingen van primaire waterkeringen; ook wanneer deze in beheer zijn bij waterschappen
- het beheer en onderhoud van de waterkeringen in beheer van het Rijk en de stormvloedkeringen in de Oosterschelde en de Nieuwe Waterweg (Maeslantkering)
- het handhaven van de kustlijn
- de overdrachten buiten het kader van Brox-nat
- uitgaven voor de uitvoering van de Waterstaatswet 1900 (opproeven waterkeringen, (Staatsblad 1900, 176), de Wet op de waterkering (Staatsblad 1996, 8) en de Ontgrondingenwet (Staatsblad 1965, 509))
- werken die worden uitgevoerd in het kader van afspraken bij de totstandkoming van de provincie Flevoland.

b. *Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de waterkeren?*

Waterkeren betreft de zorg voor droge voeten in Nederland. Deze zorg bestaat uit twee onderdelen:

- Nederland mag niet overstroomd (dijken, rivieren) en
- Nederland mag niet in zee verdwijnen (handhaven kustlijn)



Zestig procent van het Nederlandse landoppervlak wordt bedreigd door overstrooming door de zee, de grote rivieren en het IJsselmeer. Doelstelling van het beleid is ons land hiertegen te beveiligen. De mate van beveiliging tegen overstrooming is in de Wet op de waterkering opgenomen als een overschrijdingskans van de hoogste hoogwaterstand die de primaire waterkering moet kunnen keren. Hierbij wordt rekening gehouden wordt met andere factoren die het waterkerend vermogen van

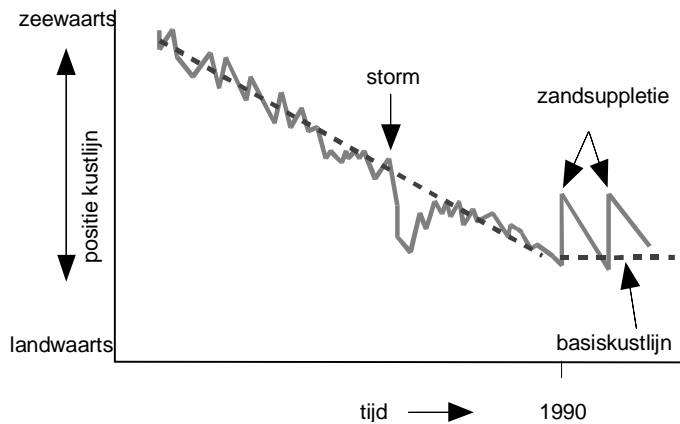
de dijk bepalen (bijvoorbeeld golven). De overschrijdingskans is niet overal gelijk, maar varieert van 1/1250 tot 1/10 000 per jaar. De redenen hiervoor zijn verschillen in (lage) ligging, de bevolkingsdichtheid, het geïnvesteerde vermogen, de waarschuwingstijden en overstroming door zout of zoet water. Het Deltaplan Grote Rivieren, dat apart op IF artikel 03.04 wordt verantwoord, beoogt dat in 2000 alle primaire waterkeringen voor het eerst aan de in deze wet gestelde normen voldoen.

In de figuur staan in percentages de verschillende overschrijdingskansen tijdens een mensenleven: de overschrijdingskans per jaar maal een gemiddelde levensduur van 75 jaar. Zo heeft een bewoner van Zeeland tijdens zijn leven (bij de gemiddelde levensduur) een kans van 2% geconfronteerd te worden met overschrijding van die waterstand. Of dan echt een dijkdoorbraak op zal treden, is nog onbekend. Omdat bij het ontwerp van de dijk, juist vanwege onzekerheden, een aantal veiligheidsmaatregelen is ingebouwd, leeft het idee dat de dijk in die situatie nog juist stand zal houden. Komende jaren wordt via onderzoek geprobeerd hier beter inzicht in te krijgen.

Verwacht wordt dat de kans op hoge rivierafvoeren toeneemt. Dat betekent dat na de huidige versterkingsronde opnieuw de dijken langs de grote rivieren zouden moeten worden versterkt, met alle maatschappelijke gevolgen van dien. Daarom is het beleid, naast het afronden van het Deltaplan, gericht op het verruimen van de uiterwaarden («Ruimte voor de Rivier»). Dit beleid is na de recente hoogwaters tot stand gekomen en inmiddels in de vierde Nota Waterhuishouding verwoord, welke door de Tweede Kamer nog moet worden vastgesteld. Ruimte voor de Rivier is gericht op het opheffen van hydraulische knelpunten door bijvoorbeeld het verwijderen van hoogwatervrije terreinen, op het stimuleren van alternatieve dijktracés die (tevens) beogen om (meer) ruimte aan de rivier te geven en op het afgraven van uiterwaarden. Zowel in de voorbereiding als de uitvoering gaat Ruimte voor de Rivier in veel gevallen samen met natuurontwikkeling in de uiterwaarden.

In samenwerking met de betrokken overheden en in nauw overleg met belangengroepen wordt hard gewerkt om het begrip Ruimte voor de Rivier met concrete plannen te onderbouwen. Vooruitlopend op de resultaten van dit overleg zullen zich voordoeende kansen worden benut en projecten worden voorbereid en ten uitvoer gebracht die altijd passen in de te ontwikkelen plannen. Daarbij wordt ingespeeld op het Europese beleid inzake het voorkomen/beperken van hoogwateroverlast. Dit beleid maakt het, door middel van het IRMA programma, mogelijk projecten versneld uit te voeren. Voorwaarde voor het verkrijgen van een Europese bijdrage is onder meer dat de projecten eind 2001 gereed zijn.

Iedere vijf jaar is een toetsing van de primaire waterkeringen vereist. Vooruitlopend op de eerste toetsing in 2001 is geconstateerd dat met blokken beklede zee- en IJsselmeerdijken de toetsing niet kunnen doorstaan. Daarom is besloten tot een herstel-programma waarmee in 2015 alle blokbekledingen op orde moeten zijn. Gezien de urgentie van de problematiek en de beperkte draagkracht van de dijkbeheerders zal het Rijk substantieel bijdragen in dit herstelprogramma.



Het handhaven van de kustlijn is gebaseerd op de beleidslijn dynamisch handhaven. Hiertoe wordt het verloop van de kustlijn gemeten. Eventuele achteruitgang kan door middel van een suppletie hersteld worden (zie figuur).

Doelstelling is dat de kustlijn van 1990, de basiskustlijn, niet verder landwaarts verplaatst. Dit beleid verloopt succesvol. Naast bescherming tegen overstroming en behoud van de kustlijn is ontwikkeling van andere functies en waarden in de kustzone een belangrijk aandachtspunt. Aangezien zandsuppleties op het strand worden aangebracht, wordt de onderwateroever niet aangevuld. Daardoor is sprake van zandverlies op dieper water (beneden 6 à 8 meter) waardoor op termijn het fundament van onze kust wordt aangetast. Deze aantasting wordt nog versterkt als de zeespiegel versneld stijgt door het broeikas-effect. De periode 1998–2000 wordt benut voor het uitvoeren van onderzoek naar de meest efficiënte uitvoeringswijze voor het compenseren van zandverlies op dieper water.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

#### 02.01.01 Aanleg Waterkeren: verkenning en planstudie

Op dit artikelonderdeel worden de voorbereidingen van het programma «Ruimte voor de Rivier/IRMA» verantwoord, zoals planvorming, bestekvoorbereiding en vergunningen. In het bijzonder betreft dit de projecten die in het kader van het IRMA programma versneld worden uitgevoerd en die altijd passen binnen de voor «Ruimte voor de Rivier» te ontwikkelen plannen. Onder Ruimte voor de Rivier vallen ook de projecten die betrekking hebben op de bedijkte Maas. Deze worden op het programma aanleg waterkeren verantwoord (projecten die betrekking hebben op de onbedijkte Maas, Grensmaas en Zandmaas, vallen onder Deltaplan Grote Rivieren).

Voor het IRMA programma geldt een Europese bijdrage onder de voorwaarde dat projecten die voor deze bijdrage in aanmerking komen eind 2001 zijn afgerond. Gezien de krapte in de uitvoeringstermijn van de projecten zal bezien worden in hoeverre een verlenging van de EU bijdrage regeling van 2001 naar 2003 mogelijk is.

Het merendeel van de bovenstaande projecten valt tevens onder de natuurontwikkeling die in het kader van NURG<sup>1</sup> is voorzien.

<sup>1</sup> NURG (Nadere Uitwerking Rivierengebied) vloeit voort uit VINEX en omvat het rivierengebied tussen Zwijndrecht en Kampen benedenstrooms en de Duitse grens bovenstrooms. De huidige cultuurgrond in dit gebied die door de betrokken provincies als natuurontwikkelingsgebied is begrensd, beslaat ca. 7000 ha. Hier worden door LNV en V&W gezamenlijk natuurontwikkelingsprojecten uitgevoerd. Volgens de oorspronkelijke doelstelling is de natuurontwikkeling gereed in 2015 en bedragen de kosten f 330 mln (LNV en V&W beiden 50%, ca. betreft verwervingskosten en ¼ inrichtingskosten). In verband met de winning van klei en zand ten behoeve van de dijkversterkingen in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren is overeengekomen om dit project te versnellen (doelstelling: verwerving van 4000 ha. in 2000). In verband met de neven(hoofd)doelstelling veiligheid (vierde Nota waterhuishouding) zullen extra kosten moeten worden gemaakt voor de inrichting (voor rekening van V&W).

## **02.01.02 Aanleg Waterkeren: realisatie**

Met de uitvoering van de projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier is in 1998 begonnen. Het programma is afgestemd op de beschikbare financiën zoals in de vierde Nota Waterhuishouding is aangegeven. Voor een verdere toelichting zie artikelonderdeel 02.01.01.

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

Op dit onderdeel worden de activiteiten verantwoord die dienen ter voorbereiding van de bij de toelichting op onderdeel 02.01.04 beschreven maatregelen.

## **02.01.04 Beheer en onderhoud Waterkeren: realisatie**

### *Herstel dijkbekledingen (blokken)<sup>1</sup>*

In de Wet op de waterkering zijn veiligheidsnormen gesteld waaraan de primaire waterkeringen moeten voldoen. Vooruitlopend op de toetsing van de waterkeringen die in het kader van deze wet in de komende jaren moet worden uitgevoerd, is door de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen op basis van voortschrijdend inzicht en een globale inventarisatie geconstateerd dat de blokken waarmee veel zee- en IJsselmeerdijken<sup>2</sup> zijn bekleed, te licht zijn. Het zwaartepunt van deze problematiek ligt in Zeeland.

Met het herstel van de bekledingen – hetgeen in beginsel tot de verantwoordelijkheid van de beherende lagere overheden behoort – is in 1997 gestart. Het voornemen is om in Zeeland jaarlijks ongeveer 20 km te versterken. Momenteel loopt een grondige inventarisatie van de problematiek die in 2000 gereed is. Op basis van de globale inventarisatie zal het herstel van de steenbekledingen tot ca. 2015 duren. Gezien de urgentie en complexiteit van de problematiek, de beperkte draagkracht van de dijkbeheerders en het feit dat het een landelijk probleem betreft speelt het Rijk bij dit dijkherstel een centrale rol. Het leeuwendeel van de kosten voor het herstel van de dijkbekledingen worden door het Rijk gedragen, omdat in veel gevallen deze kosten de financiële draagkracht van de regio overstijgen. De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het herstel van de dijkbekledingen.

### *Stormvloedkering in de Oosterschelde*

Het groot onderhoud van de schuiven van de stormvloedkering in de Oosterschelde, het betreft de resterende 21 schuiven, vindt plaats in de periode 1998–2001. Tevens is er het nodige vast onderhoud aan de diverse werktuigkundige en elektronische onderdelen.

### *Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (Maeslantkering)*

De Maeslantkering is sinds het stormseizoen 1997–1998 operationeel. In de periode 1998 t/m 2002 wordt de bouw afgerond. De hiermee gepaard gaande kosten (ad f 35 mln) behoren tot de bouwkosten (ad f 960 mln) en worden vanaf 1998 op dit artikel verantwoord. Hier komen aanvullende kosten voor beheer en onderhoud bovenop.

### *Kustlijnhandhaving*

In de tweede kustnota «Kustbalans 1995» (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995–1996, 21 136, nr. 22) wordt geconstateerd dat het dynamisch handhaven van de kustlijn, een beleidskeuze uit 1990, succesvol verloopt en kan worden gecontinueerd. Hiertoe wordt jaarlijks een werkschema

<sup>1</sup> Brief van 20 september 1996 aan de Tweede Kamer inzake de vragen van de leden Lilipaly en Te Veldhuis (kenmerk HW/ AK 224 757).

<sup>2</sup> Brief van 30 maart 1998 aan de Tweede Kamer inzake de 1<sup>e</sup> voortgangsrapportage verbetering dijkbekledingen van gezette steen; stand van zaken 1-1-98 (kenmerk HKW/A/98/2369).

opgesteld. Per jaar wordt gemiddeld 6 miljoen kubieke meter zand langs onze kust aangebracht om circa 250 km zandige kust te handhaven. Hiermee is circa f 60 mln per jaar gemoeid. Jaarlijks wordt door de minister van V&W advies over het werkschema gevraagd aan de POK's (Provinciale Overlegorganen Kust). De verdeling voor het uitvoeringsjaar wordt vervolgens door de minister van V&W vastgesteld. Voor de jaren na het uitvoeringsjaar wordt volstaan met een doorkijk voor de jaren 2 t/m 5. Jaarlijks vindt een actualisering plaats.

#### *Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen*

De lengte van de rijkswaterkering bedraagt circa 291 km. Het betreft voornamelijk waterkeringen waar het achterland onvoldoende financiële draagkracht heeft, dan wel ontbreekt. Buiten de eerder genoemde stormvloedkeringen behoren onder meer de Afsluitdijk en de dammen in Zeeland tot de rijkswaterkeringen. Het beheer en onderhoud betreft hoofdzakelijk het vast onderhoud.

#### *IJsselmeerpolders*

In het afwerkprogramma Heemraadschap Fleverwaard is nog voorzien in een tweetal dijkverbeteringsprojecten, te weten Oostvaardersdijk Noord en Oostvaardersdijk Houtribhoogte II. Voor beide projecten wordt een MER-procedure doorlopen.

Op dit artikel worden verder nog activiteiten verantwoord die voortkomen uit de afwikkeling van financiële verplichtingen uit de overdracht van de vuilstortplaatsen Almere en Lelystad en uit de procedure met de woningbouwvereniging «de Opdracht».

#### *Overig*

Op dit artikelonderdeel worden de activiteiten verantwoord die nodig zijn om het Randvoorwaardenboek te actualiseren voor de vijfjaarlijkse toetsing van de waterkeringen, zoals actualiseren van rekenmodellen, modernisering van programmatuur, verkleinen onzekerheden in de berekende maatgevende hoogwaterstanden. Tevens worden de activiteiten verantwoord die nodig zijn om de Kustlijnkaarten te produceren ten behoeve van de opstelling van het jaarlijkse kustsuppletieprogramma. Advies en onderzoek ten behoeve van de uitvoering van de kustsuppleties zijn eveneens op dit artikelonderdeel terug te vinden. Ook wordt op dit artikelonderdeel de taakstelling verantwoord in het kader van het structuurschema Oppervlakte Delfstoffen voor het zuinig omgaan met primaire grondstoffen en het bevorderen van het gebruik van secundaire grondstoffen.



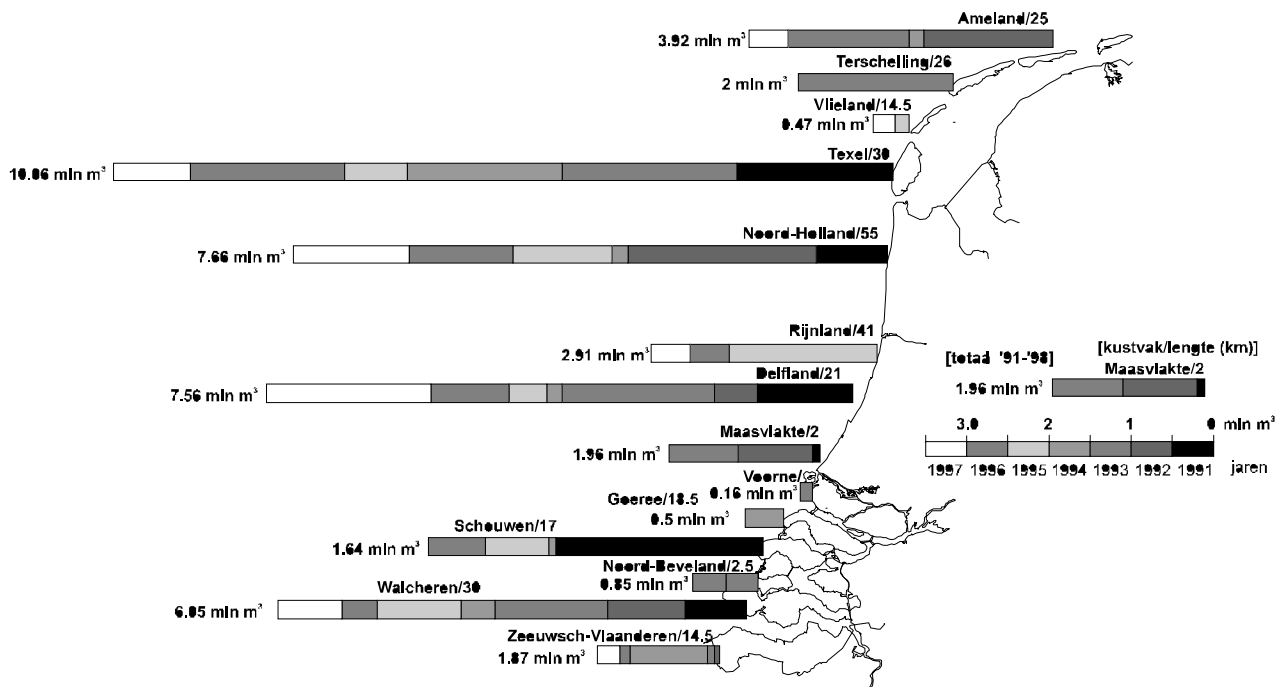
d. Welke producten worden gerealiseerd?

**02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie**

In de onderstaande tabel is de output met betrekking tot het beheer en onderhoud van de waterkeren weergegeven.

Beheer en Onderhoud waterkeren	1999
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven
Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg	Afronden bouw en beheer en onderhoud
Zandsuppleties langs de kust	7 450 000 m <sup>3</sup>
IJsselmeerpolders	Afronding dijkversterking
Overige rijkswaterkeringen	Onderhoud

**Zandsuppleties periode 1991 t/m 1997**



e. Wat kost het?

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van waterkeren zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.01	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			222 046	251 067	291 695	343 331	373 613	
1e suppl. Wet 1998			- 3 499	- 10 295	- 23 163	- 15 364	- 15 914	
Nieuwe mutaties			49 275	45 807	41 028	30 632	- 13 679	
Stand ontwerp-begroting 1999	262 491	241 948	267 822	<b>286 579</b>	309 560	358 599	344 020	325 116

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.01		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			228 854	257 799	306 093	347 581	373 681	
1e suppl. Wet 1998			39 903	6 855	2 837	3 086	3 086	
Nieuwe mutaties			24 173	52 608	41 028	30 632	- 13 629	
Stand ontwerp-begroting 1999		277 553	292 930	<b>317 262</b>	349 958	381 299	363 138	363 138

**Toelichting nieuwe mutaties:****specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Correctie conversie	13 200	12 000	12 000	12 000	
2. Actualisatie IRMA programma	39 000	29 000	19 000	- 25 000	
3. Taakstelling regeerakkoord	- 327	- 656	- 987	- 1 299	
4. Loon- en prijscompensatie 1998	735	684	619	670	
Totaal		52 608	41 028	30 632	- 13 629

ad 1. Betreft een correctie op de conversie.

ad 2. Om de bijdrage van de EU zeker te stellen is een voortvarende aanpak van de IRMA-projecten noodzakelijk. De verwachting is dat in totaal f 169 mln aan bijdragen van de EU zal binnenkomen (zie ook toelichting bij de actualisatie van de ontvangstenreeks op ontvangstenartikel 02.01).

ad 3. Betreft de doelmatigheidsaankstelling uit het regeerakkoord.

ad 4. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.

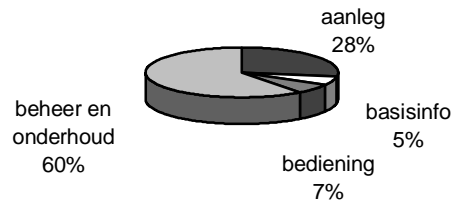
**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie								
Directe uitvoeringsuitgaven	14 909	15 043		15 491	15 043		11	12.72
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie								
Productuitgaven	13 726	52 989		13 725	55 769		51	12.72
Directe uitvoeringsuitgaven	1 594	7 424		1 594	7 424		11	12.72
02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding								
Directe uitvoeringsuitgaven	22 606	20 171		22 546	20 350		12	12.72
02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie								
Productuitgaven	193 486	127 905		218 072	155 629		14	12.72
Directe uitvoeringsuitgaven	21 501	63 047		21 501	63 047		11	12.72
<b>Totaal</b>	<b>267 822</b>	<b>286 579</b>		<b>292 930</b>	<b>317 262</b>			

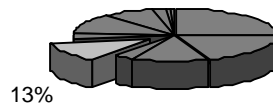
**02.02 Waterbeheren en Vaarwegen**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

**Uitgavencategorieën Waterbeheren en Vaarwegen**



**Aandeel Waterbeheren en Vaarwegen in Infrastructuurfonds 1999**



Op dit artikel worden de uitgaven geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van de hoofdwatersystemen. Het betreft uitgaven die gemoeid zijn met het uitvoeren van verkenningen en het opstellen van nota's in de planstudiefase. Tevens worden de uitgaven geraamd voor de realisatie van de aanleg van hoofdvaarwegen en havens, de aanleg ten behoeve van waterbeheer, het beheer en onderhoud (waaronder verbeteringswerken) en de bediening van objecten binnen de hoofdwatersystemen. Tenslotte wordt ook binnen dit artikel aangegeven welke uitgaven worden voorzien op het terrein van de inwinning, bewerking en verwerking van basisinformatie.

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan waterbeheren en vaarwegen?*

De door het rijk beheerde natte infrastructuur is van nationaal belang. Voor een groot deel valt deze natte infrastructuur samen met de ecologische hoofdstructuur. De natte hoofd(infra)structuur vormt als het ware de ruggengraat van het nationaal waterbeheer. Om die samenhang in stand te houden en waar nodig te versterken voert het rijk (de rijkswaterstaat) haar beheerstaken uit ten aanzien van de kust(lijn), de hoofdtransportassen, de hoofdvaarwegen en de andere relevante onderdelen van het waterhuishoudkundig hoofdsysteem op een integrale wijze, waarbij alle aan het betreffende systeemdeel toegekende functies in beschouwing worden genomen. Dit gebeurt in goed samenspel met de beheerders van de aan de natte hoofdstructuur aansluitende gebieden (provincies, waterschappen en gemeenten).

De bestaande waterstaatswerken worden in stand gehouden en bediend en nieuwe werken worden uitgevoerd om de bestaande toestand te verbeteren en om aan toekomstige ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden. In algemene zin wordt, onderverdeeld naar de hoofdtaak-onderdelen, de aandacht gericht op de navolgende aspecten:

*Aan- en afvoer water, ijs en sediment*

Er vindt een zodanige waterverdeling en peilbeheer plaats dat de veiligheid van de waterkeringen niet wordt bedreigd, ijs en sediment optimaal kunnen worden afgevoerd en scheepvaart in de meeste gevallen mogelijk is. Een en ander vindt op basis van de integrale beleidsuitvoering plaats in nauwe samenhang met de ontwikkeling van natuur.

De huidige aan- en afvoerdeling over IJssel, Nederrijn en Waal wordt gestuurd door het splitsingspunt Pannerdense kop en via de IJsselkopstuw bij Driel. Stuwen (Hagestein, Amerongen) en spuisluisen (Haringvliet, Kornwederzand, Wieringen, IJmuiden en Bath) regelen de afvoer benedenstrooms in de Delta en (via het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal) van het IJsselmeer, Markermeer en de Randmeren; deze verdeling wordt in stand gehouden.

In het geval van watertekort worden door de Landelijke Coördinatie Waterverdeling (LCW) afspraken gemaakt voor de verdeling van water, welke regionaal worden doorvertaald. De wateraccorden zullen onder bijzondere extreme omstandigheden (geringe aanvoer vanuit de omliggende landen bij Lobith en Eijsden) zoveel als mogelijk worden nageleefd.

Conform de beleidslijn «Ruimte voor de rivier» zal de bergings- en afvoercapaciteit van de grote rivieren worden gewaarborgd en vergroot. Hierdoor worden mens en dier beter tegen overstroming beschermd en wordt de kans op materiele schade beperkt (zie Waterkeren).

*Vaarwegbeheer/Transport over water*

Tegen het licht van de doelstellingen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (en recent uit Transport in Balans) wordt een adequaat vaarwegennet voor de beroepsvaart gewaarborgd met een vlotte en veilige verkeersafwikkeling, zowel op de binnenwateren als op de toegangsroutes naar de Nederlandse havens. De toename van het vervoer over water, onder andere door verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water, wordt onder andere bevorderd door de verruiming van de bestaande vaarwegen en kunstwerken en enige nieuwbouw (omleiding Zuid Willemsvaart den Bosch).

Het net is, in afnemende volgorde van transportvolume, onderverdeeld in hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en enkele aansluitende verbindin-

gen (overige vaarwegen). De hoofdtransportassen vormen de achterlandverbindingen, die van strategisch belang zijn voor de zeehavens IJmuiden/Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen/Gent/Antwerpen. De hoofdvaarwegen vormen het overige landelijke net van minstens CEMT-klasse IV. De overige vaarwegen, kleiner dan CEMT-klasse IV, ontsluiten de regio.

In het kader van de besteding van de extra fondsen (TIB-gelden) is in overleg met het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) een selectie gemaakt uit projecten, die thans een belemmering vormen voor (het bevorderen van) het vervoer over water naar regionale overslagpunten/bestemmingen. De haalbaarheid van deze projecten is overigens sterk afhankelijk van de medewerking (ruimtelijke ordening) van de provinciale en gemeentelijke overheden.

Met betrekking tot de recreatietoervaart zal de doelstelling van de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN 1990) worden nagestreefd. In beginsel zal, daar waar knelpunten bestaan, de beroepsvaart worden gescheiden van de recreatievaart.

#### *Zorg voor ecologie en waterkwaliteit*

Door natuurvriendelijke inrichting van oevers langs kanalen, meren en rivieren wordt de vestiging van flora en fauna en migratie langs de oever mogelijk. De verbetering van de ecologische hoofdstructuur wordt nagestreefd door natuurontwikkelingsprojecten. De bestrijding van de verdroging heeft de volle aandacht. Ten behoeve van de intrek van vis zal de aanleg van zogenaamde «vistrappen» (opheffen van blokkades in de vorm van sluisen en stuwen) worden voltooid.

Het dynamische milieu in de uiterwaarden wordt zoveel mogelijk benut. De ontwikkeling van natuurlijke (ooi)bossen en beplanting in de uiterwaarden wordt voornamelijk door het natuurlijke systeem gereguleerd. Er wordt rekening gehouden met verschillen tussen grote rivieren (verschil in dynamiek, opbouw van de uiterwaarden en in overgang naar andere landschappen). Natuurontwikkeling zal in een aantal gevallen worden gecombineerd met winning van klei en grind. Voorts wordt, zowel in voorbereiding als uitvoering, afstemming nagestreefd met werken ten behoeve van de functie Veiligheid.

Landschapselementen zoals dijken, kreken, wegen en waterlopen met cultuurhistorische waarde worden behouden en zo mogelijk versterkt. De omvangrijke open ruimtes, gevormd door de grote wateren, blijven behouden.

Bij de dynamische handhaving van de kustlijn krijgen natuurlijke processen zoals verstuiving en sluftervorming, daar waar mogelijk, de kans zich te herstellen of te ontwikkelen.

#### *Kwaliteit van water en waterbodem*

De water(bodem)kwaliteit moet voldoen aan de normen volgens de Evaluatienota Water en de EG-richtlijnen. Om die reden worden emissies, die de water(bodem)kwaliteit negatief beïnvloeden, conform de wet- en regelgeving (Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Wet bodembescherming etc.) gereguleerd. Nadere uitvoering zal worden gegeven aan het – samen met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer – opgestelde actieprogramma diffuse bronnen (februari 1997).

De haalbaarheid van de streef- of grenswaarden voor de water(bodem-)kwaliteit van de binnenlandse oppervlaktewateren is overigens niet louter en alleen afhankelijk van de inspanningen van de nationale kwaliteits-

beheerders, maar wordt eveneens in belangrijke mate beïnvloed door de (reductie van) lozingen van verontreinigd afvalwater in de ons omringende landen.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

### **02.02.01 Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen: verkenning en planstudie**

Onder dit artikelonderdeel worden de uitgaven, die verband houden met verkenningen en planstudies verantwoord voor de aanleg Vaarwegen en Waterbeheren.

*Verkenningen vaarwegen (zie bijlage 1, punt 1)*

Voor de functie Transport worden in 1998 de volgende verkenningen afgerond:

- Zaan
- Hartelkanaal
- Botlekbrug
- Burgemeester Deelenkanaal Oss

Voor de functie Transport worden in 1999 de volgende verkenningen afgerond:

- Vaarwegen Oost-Nederland (IJssel–Twenthekanalen–Meppel/Ramspol)
- Vaarroute A'dam – Harlingen

Ten opzichte van het MIT 1998–2002 is het project Lekkanaal/3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudie. Het onderdeel verbreding Lekkanaal kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen is opgenomen in de realisatietabel.

Over de verkenning 3<sup>e</sup> kolk Kreekraksluis vindt bestuurlijk overleg met Vlaanderen plaats.

*Planstudies*

In de planperiode is een aantal planstudies in uitvoering genomen, zowel op het gebied van waterbeheer als vaarwegen.

#### **Waterbeheer**

In de planperiode worden planstudies uitgevoerd naar een aantal regionale depots voor baggerspecie: Haringvliet/Hollands Diep, IJmeer, Molengreend (Limburg), Koegorspolder (Zeeland), zoute specie Noord Holland, en depot(s) in de provincie Gelderland langs Waal en/of Rijn.

**Vaarwegen** (zie bijlage 1, punt 4)

Ten opzichte van het MIT 1998–2002 zijn de volgende mutaties te melden:

- Twenthekanalen: Het gaat bij Twenthekanalen om een tweetal projecten, namelijk een deel dat zich in de realisatietabel is opgenomen en een deel dat in de planstudie is opgenomen. Het totale project is ten opzichte van het MIT 1998 met ca. f 100 mln gestegen tot f 245 mln. Het project omvat naast verruiming tevens het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers. De kostenstijging heeft voornamelijk betrekking op het benodigde baggerwerk (ca. f 60 mln). De oorspronkelijke raming voor het baggeren was zeer globaal. Er waren nog te weinig gegevens bekend over de bodemkwaliteit en hoeveelheden. De raming van het gehele project voldoet nu aan de PRI-criteria.
- Het project Lekkanaal/3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis is van de verkenningsfase

overgegaan naar de planstudie. Het onderdeel verbreding Lekkanaal kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen is opgenomen in de realisatietabel.

- De kostenstijging (orde f 40 mln) van de vaarroute Ketelmeer wordt veroorzaakt door uitbreiding van het verdiepingswerk tot IJsselmonding/Ramspol en de aansluiting op de vaarweg Amsterdam Lemmer.
- Kostenstijging spoorbrug Zuidhorn (f 8 mln) ten opzichte van het vorige MIT wordt veroorzaakt door nieuwe ramingen van NS Railinfra-beheer.

### **02.02.02 Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord, die samenhangen met de realisatie van projecten, gekoppeld aan de functie Transport en de functie Waterkwaliteit en Ecologie.

In dit realisatieprogramma zijn projecten om budgettaire redenen vertraagd. Het budget in 1999, maar ook in 2000, 2001 en 2002, is niet toereikend om alle projecten in het gewenste tempo uit te voeren.

#### **Waterbeheren**

Wat betreft de functie Waterkwaliteit en Ecologie ligt het accent van de projecten op het verwerven en inrichten van gronden langs Rijn, Maas en Benedenrivieren ter uitvoering van de projecten die in het kader van Natuur aan het werk/Cluster III geaccordeerd zijn (voorzover deze projecten samenhangen c.q bijdragen aan werkzaamheden in het kader van de functie Veiligheid worden deze projecten geprogrammeerd op het artikel Waterkeren).

Onder deze functie Waterkwaliteit en Ecologie valt ook de aanpassing van Volkerak en Zoommeer aan nieuw peilbeheer en de afwerking van het depot IJsseloog, dat vanaf eind 1998 gereed is om verontreinigde specie te ontvangen.

#### **Vaarwegen** (zie bijlage 1, punt 5)

In het kader van de functie Transport zijn in de planperiode diverse vaarweg aanleg- en verbeteringswerken in uitvoering.

Het project Krabbersgatsluis is f 28 mln duurder geworden i.v.m. meer baggerwerk en niet verkoopbaar vrijkomend zand in de aan te leggen voorhaven. Door enerzijds de inpassing van de kostenverhoging en anderzijds een vertraging bij het opstellen van de MER, wordt het project 2 jaar later opgeleverd.

Bij het project Noordzeesluizen is sprake van twee effecten op de totale projectkosten; enerzijds is sprake van overheveling van het budget voor het aspect veiligheid (ca. f 110 mln; voorheen op artikel 03.04 Deltaplan Grote Rivieren), anderzijds is het project ca. f 50 mln duurder geworden en wordt er 3 jaar later opgeleverd. De belangrijkste oorzaak is tegenvallende betonkwaliteit van kolkwanden en deurkassen.

Wat betreft de verdieping Westerschelde is in de projectkosten uitgegaan van f 70 mln voor natuurherstel. Vooralsnog lijkt dit voldoende voor de realisatie van de werken die door de commissie Westerschelde zijn geadviseerd (f 66 mln).

### **02.02.03 Beheer en onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen: voorbereiding**

Op dit artikelonderdeel werden de kosten voor de voorbereiding van het onderhoud van de rijksvaarwegen, de sanering van waterbodems, alsmede de opstelling van de landelijke en regionale beheersplannen verantwoord.

In de onderstaande tabel zijn de uitgaven verdeeld over de verschillende hoofdwatersystemen aangegeven:

Hoofdwatersystemen	1998	1999	2000	2001	2002	2003
A'dam Rijn- en Noordzeekanaal	1 574	1 376	1 408	1 321	1 311	1 265
Benedenrivieren	460	487	452	452	439	439
Maas	5 638	6 011	6 079	6 084	6 093	6 097
Noordzee	600	850	800	750	750	750
Rijn & Rijntakken	1 816	1 411	1 371	1 331	1 331	1 331
Zeeuwse Wateren	814	802	802	532	532	532
Overige	28 045	10 619	10 581	10 691	10 762	10 804
Totaal	38 947	21 556	21 493	21 161	21 218	21 218

In mei van dit jaar (1998) is het 2<sup>e</sup> beheersplan voor de rijkswateren (BPRW) – mede namens de minister van VROM – vastgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. Het BPRW schetst de kaders waarbinnen het regionaal operationeel beheer zal plaatsvinden. Nadere uitwerking daarvan vindt plaats via het BeheerPlan Nat (BPN). Het doel van het BPN is het vertalen van het beleid naar concrete uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om dit beleid per regio te realiseren.

De kern wordt hierbij gevormd door een functionele benadering per watersysteem. Het beheerde gebied wordt daarvoor ingedeeld in grote samenhangende onderdelen (bijvoorbeeld: het hele Bovenrijn gebied). Per gebied worden functies (bijvoorbeeld waterkeren, transport, recreatie) benoemd die in dat gebied vervuld moeten worden. De functies kennen een onderlinge prioriteitsvolgorde; bijvoorbeeld droge voeten gaat voor recreatie. Elke regionale directie van Rijkswaterstaat heeft dus een BPN voor het eigen beheersgebied. De optelsom van alle maatregelen uit deze plannen vormt het (landelijk) BeheerPlan Nat voor de Rijkswaterstaat.

### **02.02.04 Beheer en onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie**

Dit artikel bevat uitgaven voor onder meer:

- beheer en onderhoud rijksvaarwegen
- overdracht waterstaatwerken (Brokx-nat)
- bijdrage ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk
- onderhoud watersystemen
- herstel watersystemen
- sanering waterbodems
- Wet verontreiniging oppervlaktewater

De te treffen maatregelen binnen het beheer- en onderhoudsprogramma worden bepaald aan de hand van interventieniveaus. Het interventie-niveau van een object wordt bereikt als het kwaliteitsniveau van het object dermate achteruit is gegaan, dat het risico van functieverlies onaanvaardbaar groot wordt. Deze veiligheidsmarge wordt per object door de



beheerder bepaald en vastgelegd in diens Beheerplan Nat. Factoren die van invloed zijn op de bepaling van het (individuele) interventieniveau zijn onder andere de maatschappelijke en bedrijfs-economische gevolgschade, de snelheid waarmee kwaliteitsvermindering optreedt en de mobilisatietijd voor variabel onderhoud.

De op basis van het interventieniveau geprogrammeerde maatregelen zijn te onderscheiden in onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Vast onderhoud betreft het normale dagelijkse onderhoud, dat nodig is om de functie van het object gaande te houden. Hiermee wordt het bereiken van het interventieniveau, en daarmee het interventiejaar, uitgesteld.

Variabel onderhoud betreft de grotere onderhoudswerken en omvat zowel conserveren, renoveren als vervangen. Een herstelmaatregel wordt uiteraard uitgevoerd voordat het interventieniveau van het object is overschreden.

#### *Beheer en onderhoud vaarwegen*

Ten behoeve van de transportfunctie worden in de planperiode onder andere de volgende projecten uitgevoerd:

- Renovatie van oeverconstructies in het hoofdwatersysteem Rijn en Rijntakken.
- Renovatie, conservatie en vervanging van een aantal kunstwerken, zoals de renovatie Wilhelminabrug Deventer, renovatie en conserveren van de stuwbrug Grave, de stuw Lith en de sluis St. Andries.
- Het op diepte brengen van de geulen in de Noordzee voor de bereikbaarheid van Rotterdam.

#### *Overdracht Waterstaatswerken (Brokx-nat)*

In het kader van de decentralisatie (Brokx-nat) vinden overdrachten van beheer en onderhoud (inclusief personeel) van waterstaatswerken aan lagere overheden plaats. Met betrekking tot de nog te realiseren overdrachten bestaat nog onzekerheid omtrent het moment waarop de overnemende partij accoord zal gaan met de overdrachtsvoorwaarden. Om die reden zal elke overdracht in de begroting bij suppletore wet worden opgenomen.

#### *Bijdragen aan hoofdvaarwegen niet in beheer bij het Rijk*

Voor de vaste rijksbijdrage in het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is een convenant gesloten met de provincies Friesland en Groningen. Dit convenant loopt tot het jaar 2000 en zal in 1999 worden heroverwogen.

#### *Onderhoud waterhuishouding*

Het betreft hier projecten als de renovatie van de spuisluis en het gemaal IJmuiden en groot onderhoud van de sluisen Houtrib, Krabbersgat en Nijkerk. Het natte profiel van de Boven-Rijn, Waal en Twenthekanalen zal worden afgestemd op de maatgevende afvoer.

#### *Herstel en (her)inrichting watersystemen (sanering waterbodems)*

Het betreft hier met name uitgaven voor projecten in het kader van de natuurvriendelijke herinrichting van oevers, uiterwaarden en buitendijkse gebieden, het herstel van watersystemen en kwelderwerken. Er worden bijvoorbeeld maatregelen getroffen die een bijdrage leveren aan het

ecologisch streefbeeld van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal. Verder zal langs de Beneden Maas 3 km natuurvriendelijke oever in uitvoering worden genomen.

In de loop van 1998 is het depot IJsseloog zover gereed dat kan worden begonnen met de storting van verontreinigde baggerspecie onder andere vrijkomend bij de sanering van het Ketelmeer.

#### *Wet verontreiniging oppervlaktewateren*

De bijdragen in het kader van de Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging Rijkswateren (UKR) hebben betrekking op de bouw en/of aanpassing van afvalwaterzuiveringsinstallaties en de aanleg van transportsystemen voor de aanvoer van afvalwater naar inrichtingen. Alleen voor projecten, die voor 1 januari 1997 in uitvoering zijn genomen, wordt nog een tegemoetkoming betaald. Ongeveer 75% van de kosten komt voor rekening van bedrijven.

In het kader van de WVO worden voorts bijdragen verstrekt voor onderzoek op het terrein van de milieutechnologie, dat gezamenlijk wordt gefinancierd door de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (voortouw), Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Tevens wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Toegepast Onderzoek Water (STOWA).

#### *Overige uitgaven*

Het bijdrageprogramma waterhuishouding heeft als doelstelling het stimuleren van lagere publiekrechtelijke lichamen, met name waterschappen en provincies, bij de uitoefening van nieuwe taken op het terrein van integraal waterbeheer. In sommige gevallen worden bijdragen verstrekt ter stimulering van samenwerking met het bedrijfsleven, zoals het geval is bij de Landwaterimpuls.

#### **02.02.05 Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord die nodig zijn voor het bedienen van de verschillende beweegbare kunstwerken (bruggen, sluizen en stuwen), die onderdeel vormen van het waterhuishoudkundig hoofdsysteem, alsmede de varende verkeersdienst en de begeleiding van de scheepvaart.

#### **02.02.06 Basisinformatie waterkeren, beheren en vaarwegen**

Het programma behelst het inwinnen en bewerken van meerjarige reeksen van basisgegevens waarmee de toestand van de rijkswateren en de kust integraal wordt vastgelegd. De te verkrijgen informatie betreft vooral het tijdig onderkennen van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beslissingen. Met behulp van al of niet geautomatiseerde meetnetten wordt chemische, fysische en biologische informatie ingewonnen. Deze informatie vormt de basis voor het opstellen van de programma's voor aanleg, beheer en onderhoud. Tevens bevat het programma de investeringen voor de aanleg en het verbeteren van informatiesystemen met betrekking tot de waterhuishouding.

De belangrijkste thema's binnen het programma zijn als volgt gedefinieerd:

### *Netwerken verkeer en vervoer te water en vaarwegkenmerken*

Het digitale vaarwegennetwerk zal in 1998 worden opgewaardeerd naar een schaal van 1:10 000 en onderdeel uitmaken van het NWB-bestand. De vaarwegkenmerken betreffen een uitgebreide gegevensverzameling met betrekking tot de Nederlandse vaarwegen, waarbij ook is opgenomen de openingstijden van (spoor)bruggen en sluisen.

#### *Verkeersgegevens (te water)*

Betreft gegevens met betrekking tot de Nederlandse en Europese binnenvaartschepen, alsmede de intensiteiten op de Nederlandse vaarwegen. E.e.a. voor zowel de beroeps- als de recreatievaart.

#### *Veiligheid (te water)*

Betreft gegevens over de ongevallen en andere incidenten op de Nederlandse binnenwateren.

#### *Basisgegevens geometrische infrastructuur*

Betreft het beschikbaar stellen van gegevens over de geometrische infrastructuur. Te noemen zijn: het net van 55 000 peilmerken, 250 ondergrondse hoogtemerken, het NAP-net, zwaartekracht en geoïde, het Actuele Hoogtebestand Nederland en het Waterstaatkundig Informatiesysteem (WIS).

#### *Basisgegevens kwaliteit en kwantiteit*

Betreft het inwinnen en beschikbaar stellen van gegevens over de waterkwaliteit uit het chemisch en biologisch meetnet. Verder het inwinnen en beschikbaar stellen van gegevens over de waterkwantiteit uit het Monitoringsysteem Waterhoogten, het geohydrologisch meetnet en het debiet- en temperatuur meetnet en waarbij de beschikbaarstelling betrekking heeft op o.a. getijvoorspellingen en getijanalyses.

#### *Basisgegevens morfologie*

Betreft het inwinnen en beschikbaar stellen van morfologische gegevens, zoals kust- en vaklodingen.

#### *Rapportages*

Het verwerken en analyseren van gegevens en verstrekken van informatie middels regelmatig uit te brengen standaardrapportages en berichtgevingen w.o. de dagelijkse berichten aan de scheepvaart, de jaarboeken monitoring, grondwaterkaarten, ecotopenkaarten, internet (Waterland) en overige (niet standaard) rapportages en berichtgevingen zoals de watersysteemrapportages Rijn, Maas, IJsselmeer en Markermeer, Zoete Delta.

#### *Automatisering (Millenniumproblematiek)*

Inzicht krijgen in de millenniumproblematiek van basisinformatie waterkeren en -beheren.

**02.02.02 Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie**

In de planperiode wordt voorts de uitvoering afgerond van onder meer:

Outputgegevens vaarwegprojecten	Afgerond	Object	Functionele verandering
Vernieuwen Oostersluis	1997	sluiskolk	oude sluis vervangen door grotere
Brug Lemmer	1998	brug	vervangen bestaande brug oversluiskolk
Maasroute/voorhavens	1999	voorhavens/sluizen	renovatie, nieuwe steigers en baggerwerk

In de planperiode worden, vooralsnog tot en met 2000, bijdragen geleverd aan de ontwikkeling van overslagfaciliteiten langs vaarwegen.

**02.02.04 Beheer en onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie**

In onderstaande tabel is voor het onderdeel vaarwegen en waterbeheren het aantal objecten weergegeven dat in beheer en onderhoud is.

objecten	kunstwerken	oevers: oevers	oevers: kribben	bodems: vaargeulen	bodems: overige
functies	stuks	km	stuks	km	ha
afvoer	153	1 314	nvt	nvt	9 457
waterkeren	90	1 099	34	nvt	4 400
transport	352	1 487	3 659	2 447	61 972
ecologie en water- kwaliteit	106	2 366	0	896	5 811 429
recreatie en overig	223	2 080	0	1 300	269 416
Totaal in beheer	924	8 346	3 693	4 643	6 156 674

*Toelichting*

Sommige objecten dienen meerdere functies. Dat betekent dat de rij «totaal in beheer» niet gelijk is aan de som van de rijen van bovengenoemde functies.

De opgave bij object «bodems: overig» voor de functie ecologie en waterkwaliteit is inclusief de Noordzee en vertoont om die redenen een hoge opgave.

**02.02.05 Bediening vaarwegen, waterbeheren en waterkeren**

In de onderstaande tabel is voor het onderdeel bediening vaarwegen, waterbeheren en waterkeren het aantal te bedienen objecten en het hiervoor benodigde aantal formatieplaatsen weergegeven.

Output bediening vaarwegen	1998	1999
- objecten	206	190
- fte	866	927
- uitgaven x f 1 mln	74	86

De verschillen in aantal objecten wordt veroorzaakt door overdrachten in het kader van Brokx nat. Het aantal fte is hoger doordat vorig jaar abusievelijk de bediening van de Westerschelde niet was meegenomen. Daarnaast speelt ook de herbezetting een rol.

*e. Wat kost het?*

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de vaarwegen en waterbeheren zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.02	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			1 168 887	1 092 217	1 046 188	1 013 343	1 019 628	
1e suppl. Wet 1998			204 684	- 11 631	- 470	- 30 425	- 425	
Nieuwe mutaties			102 450	- 113 216	- 39 016	- 38 651	- 15 461	
Stand ontwerp-begroting 1999	3 198 235	905 051	1 476 021	<b>967 370</b>	1 006 702	944 267	1 003 742	1 004 942

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.02		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			1 317 499	1 336 834	1 373 318	1 207 875	1 181 175	
1e suppl. Wet 1998			- 80 007	- 9 164	- 470	- 425	- 425	
Nieuwe mutaties			14 708	- 9 380	- 37 816	- 37 451	- 14 261	
Stand ontwerp-begroting 1999		1 381 777	1 252 200	<b>1 318 290</b>	1 335 032	1 169 999	1 166 489	1 166 489
Overplanning			35 000	33 000	32 000			
Stand incl. overplanning			1 287 200	<b>1 351 290</b>	1 367 032			

## Toelichting nieuwe mutaties:

### specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Correctie conversie	- 13 200	- 12 000	- 12 000	- 12 000	
2. Bijstelling miljoenennota		- 25 000	- 25 000		
3. Lagere ontvangsten		- 2 222			
4. Overboeking 03.04	300				
5. Loon- en prijscompensatie	5 795	5 962	6 403	6 770	
6. Taakstelling regeerakkoord	- 2 275	- 4 556	- 6 854	- 9 031	
Totaal	- 9 380	- 37 816	- 37 451	- 14 261	

ad 1. Betreft een correctie op de conversie.

ad 2. Deze mutatie betreft een bijstelling van de miljoenennota als gevolg van een overuitputting op het artikel 02.02 Waterbeheren in 1997.

ad 3. Deze mutatie behelst een bijstelling van de uitgaven als gevolg van minder ontvangsten voor het project Landwaterimpuls 1997 (zie toelichting ontvangstenartikel 02.02 Waterbeheren).

ad 4. Betreft een overboeking vanuit het artikel Deltaplan Grote Rivieren. De mutatie is een saldo van enerzijds f 23 mln terugbetaling aan het artikel Deltaplan Grote Rivieren. Anderzijds worden de gelden vanuit het Deltaplan Grote Rivieren bestemd voor de Noordzeesluizen ad f 23,3 mln nu verantwoord onder artikel 02.02.

ad 5. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.

ad 6. Betreft de doelmatigheidsaankoopstelling uit het regeerakkoord.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

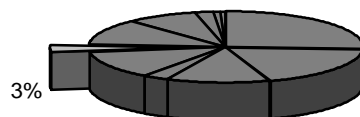
Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenning en planstudie Directe uitvoeringsuitgaven	19 034	46 911	31 590	24 704	36 294	32 904	12	12.32
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie Productuitgaven	221 979	331 025	58 892	302 375	284 830	297 487	51	12.32
Directe uitvoeringsuitgaven		48 586	37 346		48 586	37 796	11	12.32
02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding Directe uitvoeringsuitgaven	18 273	39 768	32 781	22 567	38 947	21 556	12	12.32
02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie Productuitgaven	511 315	522 049	301 620	888 585	375 879	425 565	14	12.32
Directe uitvoeringsuitgaven		307 538	342 645		307 538	347 218	11	12.32
02.02.05 Bediening vaarwegen Directe uitvoeringsuitgaven	68 186	92 979	87 447	69 927	88 686	85 745	11	12.32
02.02.06 Basisinformatie waterbeheren en vaarwegen Directe uitvoeringsuitgaven	66 264	87 165	75 049	73 619	71 440	70 019	12	12.32
<b>Totaal</b>	<b>905 051</b>	<b>1 476 021</b>	<b>967 370</b>	<b>1 381 777</b>	<b>1 252 200</b>	<b>1 318 290</b>		

**03 MEGA PROJECTEN**

**03.01 Westerscheldetunnel**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

**Aandeel WST in Infracfonds 1999**



Op 25 juni heeft de Tweede Kamer met algemene stemmen het wetsvoorstel Westerscheldetunnel aangenomen (TK 15 675, 1997/1998). In het wetsvoorstel wordt de juridische basis gelegd voor de oprichting van de NV Westerscheldetunnel en voor de inning van tol door deze NV. Naar verwachting zal het wetsvoorstel nog in 1998 van kracht worden.

*b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Westerscheldetunnel?*

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekt jaarlijks een bijdrage in de exploitatiekosten van de veren. De veerverbindingen zijn, vergeleken met een tunnel, over een periode van 30 jaar gezien, duurder dan een tunnel. Bovendien beperkt een tunnel de reistijd en is altijd toegankelijk. Vanwege de schaal en de complexiteit van het project is besloten dat een NV, waarin het Rijk en voor een kleiner deel de provincie participeren, de realisatie van de tunnel zal verzorgen.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

In 1998 zullen de gronden op Zuid-Beveland worden verworven, in 1999 de overige gronden. Tegelijkertijd worden de tunnelboormachines gebouwd en worden op het bouwterrein de voorbereidingen voor de start van het boren getroffen. Daartoe worden ondermeer een tijdelijke betonfabriek en spoorlijn voor aan- en afvoer van materialen en grond gebouwd. In het voorjaar van 1999 start het boorproces. Met name als gevolg van de aanpassingen in het ontwerp van de tunnel door het aanbrengen van extra veiligheidsvoorzieningen is een vertraging in de aanvankelijke planning opgetreden. Naar verwachting zal de tunnel medio maart 2003 worden opengesteld. Dat is een vertraging van 4 maanden. In overleg met de bouwcombinatie wordt geprobeerd om deze vertraging in te bouwen, ondermeer door versnelling van het boorproces. Het Rijk neemt voor 95,4% deel in de N.V. Naar de laatste inzichten gaat het hierbij om een bedrag van f 1 501 mln.

d. Wat kost het?

De mutaties in de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de Westerscheldetunnel zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.01	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			160 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Nieuwe mutaties			1 346 231	99	89	74	54	
Stand ontwerp-begroting 1999	16 678	8 498	1 506 231	<b>5 099</b>	5 089	5 074	5 054	5 054

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.01		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			331 000	347 000	353 000	412 000	237 000	
Nieuwe mutaties			- 53 998	- 20 880	- 20 689	- 86 382	23 726	
Stand ontwerp-begroting 1999		25 176	277 002	<b>326 120</b>	332 311	325 618	260 726	9 824



## Toelichting nieuwe mutaties:

### specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Aanpassing toeleidende wegen	7 200				
2. Taakstelling regeerakkoord	- 18	- 35	- 52	- 69	
3. BTW-correctie en kasritme	- 28 179	- 20 778	- 86 456	23 672	
4. Loon en prijscompensatie 1998	117	124	126	123	
5. Extrapolatie					- 250 902
<b>Totaal</b>	<b>- 20 880</b>	<b>- 20 689</b>	<b>- 86 382</b>	<b>23 726</b>	<b>- 250 902</b>

ad 1. Deze mutatie betreft de aanpassing van de toeleidende wegen naar de Westerscheldetunnel aan het concept duurzaam veilig en de aanpassing van de H.Dowweg.

ad 2. Betreft de doelmatigheidsaankoop uit het regeerakkoord.

ad 3. A.g.v. de oprichting van de N.V. zijn de uitgaven nu exclusief BTW. Daarnaast is het kasritme aangepast n.a.v. nieuwe inzichten.

ad 4. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsge-  
wijze toelichting van deze begroting

ad 5. Het extrapolieverschil wordt verklaard door de afloop van het project.

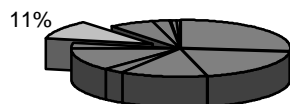
### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
03.01 Productuitgaven	3 498	1 501	119	21 977	271 890	321 021	73D	12.12
Directe uitvoeringsuitgaven	5 000	5 112	5 099	3 199	5 112	5 099	11	12.12
<b>Totaal</b>	<b>8 498</b>	<b>1 506 231</b>	<b>5 099</b>	<b>25 176</b>	<b>277 002</b>	<b>326 120</b>		

## 03.02 Betuweroute

a. Wat is de grondslag van het artikel?

### Aandeel Betuweroute in Infracfonds 1999



Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor de aanleg van de Betuweroute. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet

Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking treden.

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan de Betuweroute?*

De strategie ten aanzien van het goederenvervoer per spoor en de daarvoor noodzakelijke railinfrastructuur is geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Over de stand van zaken van de uitvoering van SVV II is in het voorjaar 1996 een brief aan de Kamer gestuurd, waarin is aangegeven dat er geen aanleiding bestaat om het strategisch kader in essentie te wijzigen. Niettemin is het noodzakelijk de uitvoering van het SVV II op een aantal punten te intensiveren. In het plan van aanpak «Transport in Balans» heeft de intensivering onder andere vorm gekregen. Hierbij is aangegeven dat een volume van ruim 30 miljoen ton over de Betuweroute in 2015 zonder meer gehaald kan worden.

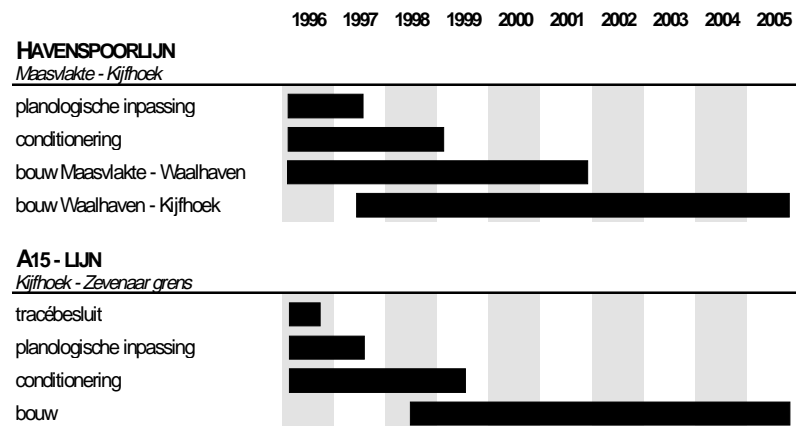
De Betuweroute is een goederenlijn van 160 kilometer, die de Rotterdamse Haven rechtstreeks verbindt met Duitsland en verder. De Betuweroute wordt de ruggegraat van het goederentransport per spoor binnen Nederland en daarmee de belangrijkste verbinding met Duitsland en verder. De Betuweroute versterkt de internationale transportfunctie van Nederland. Daarnaast wil de overheid uit milieu-overwegingen het goederenvervoer per spoor stimuleren.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

In april 1994 heeft het Parlement ingestemd met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Betuweroute. In 1996 is een «partiële herziening PKB Betuweroute» aangeboden aan de Tweede Kamer. Op 26 november 1996 is in overeenstemming met VROM het Tracébesluit Betuweroute vastgesteld.

De Raad van State heeft in mei 1998 uitspraak gedaan over het ontwerp van de Betuweroute. Deze uitspraak heeft geen gevolgen voor de ingebruikname van de Betuweroute in 2005. Dit betekent dat het ontwerp van de Betuweroute zoals staat beschreven in het Tracebesluit op enkele onderdelen na (verleggen van de A15 bij Tiel en het Containeruitwisselpunt) definitief is.

De planning van de aanleg van de Betuweroute ziet er als volgt uit (zie ook bijlage 1, punt 14):



d. Wat kost het?

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de Betuweroute zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.02	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			2 270 010	1 598 732	9 077	9 077	9 077	
1e suppl. Wet 1998			37 000					
Nieuwe mutaties			490 863	91 511	2 976	2 979	2 966	
Stand ontwerp-begroting 1999		2 553 884	2 797 873	<b>1 690 243</b>	12 053	12 056	12 043	438 043

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.02		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			822 227	1 079 227	883 227	981 377	1 036 000	
1e suppl. Wet 1998			37 000					
Nieuwe mutaties			14 020	9 988	- 24	- 21	- 34	
Stand ontwerp-begroting 1999		361 542	873 247	<b>1 089 215</b>	883 203	981 356	1 035 966	1 505 666

**Toelichting nieuwe mutaties:**

Het verschil in de nieuwe mutaties tussen verplichtingen en uitgaven wordt met name verklaard door de actualisatie van de planning van het project. De einddatum blijft gehandhaafd op 2005.

De mutatie in 1998 heeft verband met aanpassingen naar aanleiding van de realisatie van de begroting in 1997 en actualisatie van de verplichtingen administratie. De voornaamste mutatie in de verplichtingen (totaal f 490 mln) wordt verklaard door het versnellen van de aanleg van Sophia-tracé (f 457 mln), door een schuif naar Intermodaalvervoer (04.03, f 4 mln) en door technische mutaties.

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loon- en prijscompensatie 1998			15	13	
2. Kasschuif Infraconds	10 000				
3. Taakstelling regeerakkoord	- 12	- 24	- 36	- 47	
4. Extrapolatie					469 700
Totaal	9 988	- 24	- 21	- 34	469 700

- ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.
- ad 2. Betreft technische schuif ter egalisering van de kasschuif tussen de artikelen IF04.03 en IF04.02 in de jaren 1998 (- f 10 mln) en 1999 (f 10 mln).
- ad 3. Betreft de doelmatigheidsstaakstelling uit het regeerakkoord.
- ad 4. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:
- f 41 mln correctie onderuitputting 1997 (ontvangstartikel 05.01)
  - f 114 mln correctie inpassing België bij NJN 1997 (artikel 01.02)
  - f 17 mln opname bijdrage Gelderland voor Pannerdesch tunnel (ontvangstartikel 03.02)
  - - f 40 mln doorloop actualisatie EU raming (ontvangstartikel 03.02)
  - f 392 mln bijdragen FES (ontvangstartikel 05.04)
  - - f 36 mln afloop inpassing double stack op TTP (artikel 01.02)
  - - f 18 mln afloop SVV middelen BR (ontvangstartikel 05.01)

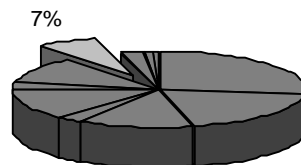
**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
03.02 Productuitgaven	2 553 884	2 790 626	1 683 878	361 542	866 000	1 082 850	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven		7 247	6 365		7 247	6 365	11	12.2
Totaal	2 553 884	2 797 873	1 690 243	361 542	873 247	1 089 215		

**03.03 Hogesnelheidslijn**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

**Aandeel HSL in Infracfonds 1999**



Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor grote infrastructuurprojecten die betrekking hebben op de aanleg van railwegen ten behoeve van personenvervoer. Dit artikel bestaat uit een tweetal projecten, namelijk de Hogesnelheidslijn-Zuid en de Hogesnelheidstrein-Oost.

De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (Kamerstukken 1996/1997, 25 329, nr. 4) die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan de Hogesnelheidslijn?*

Europa heeft, met het oog op de verwachte groei van het internationale verkeer en vervoer, gekozen voor de hogesnelheidstrein. Een Europees net van hogesnelheidslijnen moet de belangrijkste Europese centra met elkaar verbinden.

Door het vaststellen van de PKB HSL-Zuid (Kamerstukken II 1995/1996, 22 026, nr. 16-17) en PKB Schiphol (Kamerstukken II 1994/1995, 23 552 nr. 9) is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen.

De beperking van de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is onverbreekbaar verbonden aan de komst van de hogesnelheidslijnen naar het zuiden en oosten. Met deze lijnen kan een substitutie van tenminste 5 miljoen vliegtuigpassagiers worden bereikt.

Naast druk op de capaciteit van Schiphol neemt ook de congestie op de wegen in en naar de Randstad steeds meer toe. Wil de Randstad in de toekomst niet onbereikbaar worden, en daarmee haar concurrentiepositie in de waagschaal stellen, dan zijn omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk. Volgens de door de Europese Commissie gehanteerde Europese milieu-effectrapportage, zal het Europese hogesnelheidsnet een aanzienlijke verschuiving tussen de vervoerswijzen teweeg brengen: het aandeel van het spoor zal groeien van 15% naar 25%; de nieuwe klanten komen voor 40% uit de auto en voor 34% uit het vliegtuig.

De hogesnelheidslijn vormt daarmee een onmisbare schakel in het internationale en nationale lange-afstandsverkeer. Met deze lijn wil het kabinet niet alleen de broodnodige, internationale, milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports bewerkstelligen, maar ook tegelijkertijd een flinke stap voorwaarts doen in verbetering van de binnenlandse verbinding tussen de flanken van de Randstad.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het artikel bestaat uit een tweetal artikelonderdelen voor respectievelijk de Hogesnelheidslijn-Zuid en de Hogesnelheidstrein-Oost.

**03.03.01 Hogesnelheidslijn-Zuid** (zie bijlage 1, punt 9)

Nadat op 29 april 1997 de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid werd goedgekeurd door het Parlement, is op 15 april 1998 het Tracébesluit genomen door de ministers van V&W en VROM. Daardoor kan een begin worden gemaakt met het wijzigen van de bestemmingsplannen door de gemeenten wiens grondgebied door het tracé van de hogesnelheidslijn wordt doorkruist.

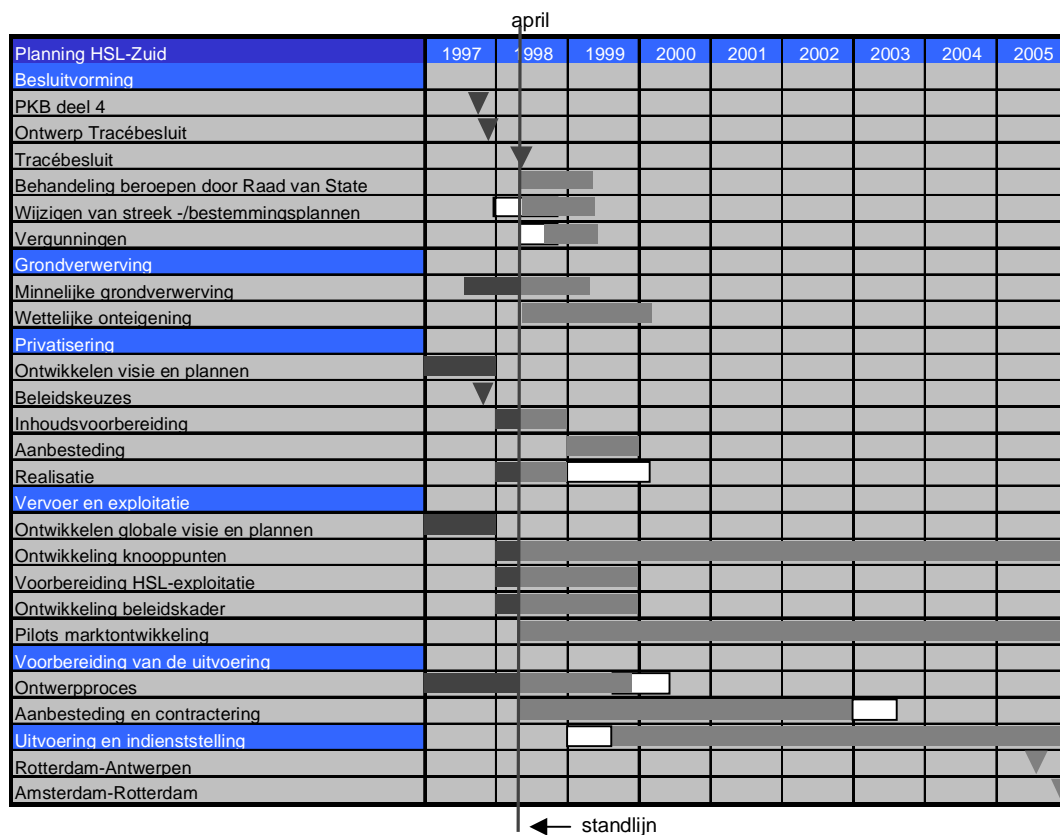
De minnelijke verwerving van de benodigde gronden is inmiddels in volle gang. Hoewel de minnelijke grondverwerving achterloopt op de planning zal de start bouw hierdoor geen vertraging oplopen. Door het nemen van het Tracébesluit kan een start gemaakt worden met de administratieve onteigeningsprocedures. Deze zullen, na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit, leiden tot de gerechtelijke onteigeningsprocedures.

Gezien de sterke samenhang van de aanleg van de hogesnelheidslijn en de verbetering van de rijkswegen A4 en A16, wordt er na gestreefd deze projecten tegelijkertijd te realiseren. Er vindt overleg plaats binnen het ministerie over de onderlinge verdeling van verantwoordelijkheden en het financieel beheer van de projecten.

In het kader van het privatiseringsproces is een consultatiedocument aan marktpartijen verzonden waarin deze worden geïnformeerd omtrent de mogelijkheden voor deelname in het project, en worden uitgenodigd om hun ideeën omtrent het project kenbaar te maken. Besluitvorming over de vormgeving van de private deelname zal plaatsvinden voor de jaarwisseling, de start van de aanbesteding van onderdelen van het project met private inbreng staat gepland voor 1999. In de komende begrotingsperiode wordt een verdere concretisering van het privatiseringsproces bereikt en zal overleg daarover plaatsvinden met het parlement.

In het najaar van 1998 zal een aanvang gemaakt worden met de aanbestedingsprocedures van de eerste uitvoeringscontracten. Het gaat daarbij om de brug over het Hollands Diep en de Boortunnel. Volgens de vigerende planning zullen deze aanbestedingsprocedures in het najaar van 1999 resulteren in de gunning van de contracten, waarna met de bouw kan worden gestart. De indienststelling van het tracédeel tussen de Belgische grens en Rotterdam zal uiterlijk 1 juni 2005 plaatsvinden. Voor het tracédeel Rotterdam–Amsterdam geldt een inspanningsverplichting om de indienststelling ook op dat moment te laten plaatsvinden. Dit tracédeel dient uiterlijk op 31 december 2005 in dienst te worden gesteld.

De planning van de aanleg van de HSL-Zuid ziet er als volgt uit:



### 03.03.02 Hogesnelheidstrein-Oost (zie bijlage 1, punt 8 en 9)

In het SVV II is neergelegd dat Nederland aangesloten moet worden op het toekomstig Europees net van hogesnelheidslijnen met een HSL-Zuid en een HSL-Oost.

In de PKB Schiphol heeft het Kabinet zich uitgesproken voor een hogesnelheidstreinverbinding Schiphol Amsterdam Zuid WTC Utrecht – Arnhem – Duitse grens, conform de overeenkomst met de Bondsrepubliek Duitsland. Deze dient uiterlijk in 2010 gereed te zijn en zo mogelijk enkele jaren eerder. Door dit project wordt een verdere integratie in het Europese netwerk van hogesnelheidsrail – verbindingen bewerkstelligd, waarbij voor Nederland met name de verbinding met Duitse economische centra van belang is. Tevens wordt met het project ook de bestaande capaciteit op de lijn Amsterdam–Utrecht–Arnhem vergroot.

Het doel, dat met de HST-Oost wordt beoogd, is drieledig waarbij het eerste doel het belangrijkste is:

1. Het duurzaam faciliteren van de toenemende mobiliteit door het stimuleren van het treinverkeer en in het bijzonder door de substitutie van auto- en vliegverkeer.
2. Het stimuleren van het grootstedelijk vestigingsklimaat in de Randstad en de daartoe noodzakelijke goede internationale bereikbaarheid van ons land en de Randstad in het bijzonder.
3. Aansluiting op het net van Europese hogesnelheidslijnen.

De onderdelen Amsterdam–Utrecht, knooppunt Utrecht en knooppunt Arnhem zijn in financiële zin opgenomen in het realisatieprogramma railwegen (personenvervoer).

Het onderhavige artikel heeft betrekking op de infrastructurele delen Utrecht–Arnhem en Arnhem–Duitse grens. De planstudiefase bevindt zich, na het uitbrengen van twee startnotities en de richtlijnen in de fase dat de meest kansrijke varianten geselecteerd gaan worden voor verdere uitwerking.

Naar huidig inzicht zal de trajectnota omstreeks de eeuwwisseling gereed zijn en besluitvorming over het Tracébesluit is in 2001 voorzien. Realisatie van het project zou, gegeven voldoende financiële middelen, in 2007–2010 mogelijk zijn.

*d. Wat kost het?*

#### **03.03.01 Hogesnelheidslijn-Zuid**

De totale kosten van het project bedragen f 8 884 mln (prijspeil 1998). Dit is inclusief de bijdrage aan België van f 837 mln (f 823 mln plus f 14 mln rente) ten behoeve van de realisatie van het E19-tracé tussen de Nederlandse grens en Antwerpen.

De in dit begrotingsartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (f 3 208 mln).
- een bijdrage uit het FES (f 3 445 mln).
- de bijdrage uit private financiering (f 1 881 mln).
- de bijdragen van de Europese Unie (f 350 mln).

De voorheen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII) opgenomen bijdrage voor interne personele en materiële kosten zijn per 1998 als gevolg van het invoeren van de produktbegroting overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Tot en met 1997 is van de EU f 113,7 mln ontvangen. De bijdragen van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) worden jaarlijks vastgesteld op basis van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

### 03.03.02 Hogesnelheidstrein-Oost

Afhankelijk van de functionele eisen en de uiteindelijke inpassingsoplossingen kan het project leiden tot een beslag op de middelen van ca. f 3 miljard tot f 6 miljard. In de PKB-Schiphol heeft het Kabinet het streven vastgelegd om in 1999 een besluit te nemen over de financiering van de HST-Oost.

In deze begroting zijn vooralsnog alleen noodzakelijke uitgaven voor personeel en materieel, alsmede enkele onderzoekskosten ten behoeve van de planstudie opgenomen.

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de beide railwegen zijn:

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.03	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			102 038	429 655	857 415	1 130 465	1 308 427	
1e suppl. wet 1998			11 461	- 313 000				
Nieuwe mutaties			242 460	575 907	- 17 796	24 401	- 198 868	
Stand ontwerp-begroting 1999	397 599	907 521	355 959	<b>692 562</b>	839 619	1 154 866	1 109 559	673 283

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.03		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			314 516	695 033	951 593	1 131 343	960 343	
Amendementen/ N.v.W.								
1e suppl. wet 1998			- 10 000	10 000				
Nieuwe mutaties			7 765	- 38 934	- 18 461	- 15 507	11 514	
Stand ontwerp-begroting 1999		531 113	312 281	<b>666 099</b>	933 132	1 115 836	971 857	1 113 433

#### Toelichting nieuwe mutaties:

Het verschil in de nieuwe mutaties tussen verplichtingen en uitgaven wordt met name verklaard door de actualisatie van de planning van het project. De einddatum blijft gehandhaafd op 2005.



**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Kasschuif Infraconds	- 11 000	- 18 500	6 500	11 500	
2. Kasschuif Infraconds	- 28 000		- 22 000		
3. Loon- en prijsbijstelling 1998	81	69	38	72	
4. Taakstelling regeerakkoord	- 15	- 30	- 45	- 58	
5. Extrapolatie					141 576
<b>Totaal</b>	<b>- 38 934</b>	<b>- 18 461</b>	<b>- 15 507</b>	<b>11 514</b>	<b>141 576</b>

- ad 1. Betreft kasschuif ter egalisering van de kasschuif tussen IF artikel 04.03 en HXII artikel 03.10. Dekking komt deels uit prijsbijstelling (ontvangstenartikel 05.01) en deels uit artikel IF 04.03 (vanaf 2002).
- ad 2. Betreft technische kasschuif binnen het Infraconds. In 1998 wordt f 28 mln toegevoegd aan IF 01.04 en in 1999 wordt f 22 mln toegevoegd aan Hoofdstuk XII artikel 3.10. Dekking wordt in 2003 gevonden binnen de meerjarengroei van het infraconds (ontvangstenartikel 05.01).
- ad 3. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.
- ad 4. Betreft de doelmatigheidsaankstelling uit het regeerakkoord
- ad 5. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de volgende mutaties:
- f 50 mln correctie op mutaties ad 2. Dekking uit ontvangsten artikel 05.01.
  - f 50 mln correctie inpassing België bij MN1998. Dekking op TTP, artikel 01.02.
  - f 22 mln correctie inpassing voorbereiding HST-Oost in 1998 en 1999. Dekking op TTP artikel 01.02.
  - - f 259 mln afloop inpassing op TTP uit MN 1998 (artikel 01.02)
  - - f 120 mln afloop SVV middelen HSL (ontvangstenartikel 05.01)
  - f 399 mln bijdrage FES (ontvangstenartikel 05.04)

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
03.03.01 HSL-Zuid								
Productuitgaven	879 996	319 829	679 321	513 699	278 233	647 349	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	6 489	12 895	12 271	5 505	13 907	12 271	11	12.2
03.03.02 HST-Oost								
Productuitgaven	19 968	22 261		10 829	19 167	5 509	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	1 068	974	970	1 080	974	970	11	12.2
<b>Totaal</b>	<b>907 521</b>	<b>355 959</b>	<b>692 562</b>	<b>531 113</b>	<b>312 281</b>	<b>666 099</b>		

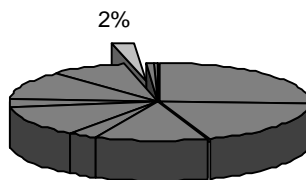
De stijging van de directe uitvoeringsuitgaven voor de HSL-Zuid in 1998 en 1999 is het gevolg van een toename in de activiteiten die door middel van inhuur en uitbesteding worden uitgevoerd. Door de gewijzigde relatie met NS-RIB worden meer taken direct door de projectdirectie vervuld.

Deze taken maakten deel uit van de productuitgaven. De totale kosten van het project blijven in dit verband gelijk

### 03.04 Deltaplan Grote Rivieren

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

#### Aandeel DGR in Infraconds 1999



Op dit artikel worden de uitgaven van het rijk voor de realisering van het Deltaplan Grote Rivieren (DGR) verantwoord. De uitgangspunten van het DGR zijn vastgelegd in een brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Kamerstukken 1994–1995, 18 106, nrs. 54 en 57). De uitvoering van het DGR is gebaseerd op de Waterstaatswet 1900, de Deltawet van 1958, de Rivierenwet en de Wet op de waterkering.

b. *Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan het Deltaplan Grote Rivieren?*

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt de veiligheidsnormen vast waaraan de primaire waterkeringen dienen te voldoen. Dit gebeurt op basis van de Wet op de waterkering. De versterkingsmaatregelen in het kader van het DGR hebben tot doel dat uiterlijk in het jaar 2000 voor de eerste maal aan de gestelde normen wordt voldaan.

De aanpassing van de Maas in Limburg conform de aanbevelingen van de commissie Watersnood Maas (Commissie Boertien II) valt ook onder het DGR. Deze werkzaamheden hebben tot primair doel de kans op wateroverlast door overstroming van de Maas te reduceren. Nevendoelstelling daarbij is natuurontwikkeling en ecologisch herstel van de rivier.

c. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

#### Dijkversterkingen

Tot het Deltaplan Grote Rivieren behoren naast de rivierdijkversterkingen, ook de versterkingen langs het IJsselmeer en de versterkingen in het kader van de Deltawet van 1958 (resterende versterkingen langs de kust en in het benedenrivierengebied). Vrijwel alle urgente rivierdijkversterkingen zijn inmiddels afgerond. In de onderstaande tabel is voor de primaire waterkeringen, naast de totale lengte van deze keringen, aangegeven welke lengte nog moet worden versterkt.

Categorie	Globale lengte primaire waterkeringen (km)	lengte resterende werken (km)	gereed in
kust	700	2	1999
benedenrivieren	600	82	2000
bovenrivieren	900	375	2000
IJsselmeer	300	100	2000
Totaal	2 500	559	

## *Maas*

De maatregelen gericht op de beperking van de wateroverlast in Limburg hebben betrekking op de aanleg en verbetering van kaden en het verruimen van de Maas.

De aanleg en verbetering van de kaden, met het doel de directe bescherming van woonkernen, is inmiddels afgerond. Op basis van een met de provincie gesloten overeenkomst draagt het Rijk bij in de kosten van de kadenaanleg. De laatste betalingen zullen in 1998 en 1999 plaatsvinden.

Ten einde de verruiming van de Maas (verbreden/verdiepen) te realiseren is op 18 april 1997 de projectorganisatie de Maaswerken opgericht. Dit samenwerkingsverband tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Limburg en het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zal, onder verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat, (verder) vorm geven aan de deelprojecten Zandmaas/Maasroute en Grensmaas.

Voor het deelproject Zandmaas/Maasroute worden, vooruitlopend op het tracébesluit, in de periode 1996–1999 een drietal baggerbestekken uitgevoerd. Deze werken passen binnen alle mogelijke tracévarianten en resulteren niet alleen in een (eerste) waterstandverlagend effect, maar vergroten tevens de kennis omtrent de verdere projectuitwerking.

Voor het deelproject Zandmaas/Maasroute worden in 1998 de verschillende alternatieve ontwerpen beoordeeld op hun politieke en maatschappelijke wenselijkheid, alsmede hun financiële haalbaarheid, waarna definitieve tracékeuze kan worden gemaakt.

Vooruitlopend op de besluitvorming van de deelprojecten Zand- en Grensmaas is voor de uitvoering van deze projecten f 560 mln gulden gereserveerd. Deze reservering laat feitelijk alleen een variant met beperkte rivierverdieping toe. In dat geval wordt alleen de hoogwaterbeschermingsdoelstelling gediend. Daarnaast wordt een begin gemaakt met natuurontwikkeling.

Voor de financiering van de bovengenoemde deelprojecten wordt een bijdrage verwacht van de EU in het kader van het INTERREG Rijn-Maas Activiteiten (IRMA) programma. De volgende Maaswerken vallen onder het IRMA programma: Baggerbestekken Zandmaas, Proefproject Meers (Grensmaas), Grensmaas en Brug Maaseik. De EU inkomsten zijn onder het ontvangsten artikel 02.01 (Ontvangsten Waterkeren) opgenomen.

### *Overige uitgaven*

Tot het programma behoren ook uitgaven die samenhangen met de uitvoering van de werkzaamheden. Het gaat daarbij om onderzoek gericht op het verbeteren van de voorspelling van hoge rivierwaterstanden alsook naar invloeden op maatgevende hoogwaterstanden. Ook de compensatie aan de waterschappen voor extra rentelasten als gevolg van de versneling van de dijkversterkingen en de schadeloosstelling en overige uitgaven krachtens artikel 8 van de Deltawet 1958 behoren tot dit onderdeel. Tenslotte komt ook de realisatie van de balgstuw te Ramspol ten laste van dit onderdeel, zie hiervoor tevens de toelichting bij het ontvangstenartikel 03.04.

Tweemaal per jaar wordt in het kader van Controle Grote Projecten een rapportage naar de Kamer gestuurd, waarin informatie over de voortgang van het programma wordt gegeven.

d. Wat kost het?

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het Deltaplan Grote Rivieren zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>03.04</b>	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			282 242	71 629	140 438	102 290	102 290	
1e suppl. wet 1998			342	340	455	455	455	
Nieuwe mutaties			- 18 026	8 701	- 20 145	- 14 302	- 15 443	
Stand ontwerp-begroting 1999	566 533	114 449	264 558	<b>80 670</b>	120 748	87 443	87 302	87 302

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>03.04</b>		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			275 138	234 837	235 253	169 276	169 276	
1e suppl. wet 1998			262	9 060	455	455	455	
Nieuwe mutaties			- 27 666	- 319	- 20 145	- 15 302	- 15 443	
Stand ontwerp-begroting 1999		149 195	247 734	<b>243 578</b>	215 563	154 429	154 288	154 288

## Toelichting nieuwe mutaties:

### specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Overboeking naar 02.02	- 300				
2. Actualisatie IRMA programma		- 20 000	- 15 000	- 15 000	
3. Taakstelling regeerakkoord	- 154	- 307	- 464	- 604	
4. Loon- en prijsbijstelling 1998	135	162	162	161	
Totaal	- 319	- 20 145	- 15 302	- 15 443	

ad 1. Deze mutatie betreft een overboeking naar het artikel Waterbeheren 02.02. Zie toelichting bij dit artikel.

ad 2. Dit betreft een correctie van de mutatie die in de begroting 1998 is opgenomen voor ontvangsten van de EU voor het IRMA programma. De ontvangsten worden verantwoord onder ontvangsten-artikel 02.01 Waterkeren.

ad 3. Betreft de doelmatigheidsaankoop uit het regeerakkoord.

ad 4. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsgewijze toelichting van deze begroting.

### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	econ.	funct.
03.04 Produktuitgaven	114 449	197 841	31 298	149 195	181 017	194 206	51	12.72
Directe uitvoeringsuitgaven		66 717	49 372		66 717	49 372	11	12.72
Totaal	114 449	264 558	80 670	149 195	247 734	243 578		

## 03.05 Rekeningrijden

### a. Wat is de grondslag van het artikel?

In het regeerakkoord is afgesproken het systeem van rekeningrijden in te voeren. Op het infrastructuurfonds is hiertoe een nieuw begrotingsartikel opgesteld. Met deze maatregel wordt beoogd het verkeer op werkdagen tijdens de ochtendspits te reguleren. Verwacht wordt dat hierdoor de verkeersintensiteit tijdens de spits met zo'n 15% zal afnemen, hetgeen een reductie van de congestie met 30-40% tot gevolg zal hebben. Met rekeningrijden wordt een belasting geheven ter zake van het op werkdagen tijdens de ochtendspits, rijden met een motorvoertuig op de weg door een betaalpoort. Rekeningrijden wordt ingevoerd in de vier grote stadsagglomeraties in de Randstad, namelijk Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Er worden betaalmethoden ontwikkeld met als eis dat het verkeer geen hinder ondervindt van rekeningrijden, in die zin dat de verkeersafwikkeling niet nadelig wordt beïnvloed. Betaling zal op elektronische wijze, automatisch, kunnen geschieden. Daarnaast zal betaling op rekening mogelijk zijn.

b. *Wat is het programma?*

Bij de ramingen van de uitgaven is uitgegaan van invoering in 2001. De begrote uitgaven in 1999 en 2000 betreffen investeringskosten. In 2001 en 2002 is er een samenloop van investeringen en exploitatieuitgaven. Vanaf 2003 zijn alleen exploitatiekosten geraamd. De staatssecretaris van Financiën zal worden belast met de inning van deze heffing. Omdat een splitsing van de budgetten benodigd door Verkeer en Waterstaat en Financiën nog niet mogelijk is, is het totaal budget voor rekeningrijden nog op het Infrafonds opgenomen. Hierbij zijn derhalve ook de voorlopige ramingen van de nog te maken voorbereidings-, investerings- en uitvoeringskosten vanaf 1999 door de Belastingdienst opgenomen.

c. *Wat kost het?*

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het project Rekeningrijden zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.05	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998								
Nieuwe mutaties				50 000	160 000	160 000	165 000	
Stand ontwerp-begroting 1999				50 000	160 000	160 000	165 000	120 000

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.05		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998								
Nieuwe mutaties				50 000	160 000	160 000	165 000	
Stand ontwerp-begroting 1999				50 000	160 000	160 000	165 000	120 000

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Regeerakkoord	50 000	160 000	160 000	165 000	
2. Extrapolatie					- 45 000
Totaal	50 000	160 000	160 000	165 000	- 45 000

ad 1. Deze mutatie betreft het besluit uit het regeerakkoord tot invoering van het systeem rekeningrijden.

ad 2. Het extrapolatieverschil wordt verklaard doordat in 2003 geen sprake meer is van investeringsuitgaven.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 51 en 12.12.

#### **04 ALGEMENE UITGAVEN**

##### **04.01 Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel wordt het nadelig saldo van het Infrastructuurfonds verantwoord.

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

*b. Wat zijn de uitgaven*

##### **Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

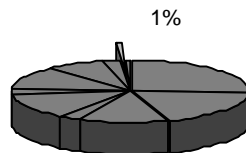
<b>04.01</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1999	0	mem.	<b>mem.</b>	mem.	mem.	mem.	mem.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

##### **04.02 Bodemsanering**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

##### **Aandeel bodemsanering in Infracfonds 1999**



In de eerste plaats worden op dit artikel de uitgaven verantwoord voor bodemsanering bij aanleg van projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994) en VINEX en reguliere projecten. In de tweede plaats vormt dit artikel de basis voor de urgente sanering van ernstige bodemverontreiniging in NS-percelen.

De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet op het Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (Kamerstukken 1996/1997, 25 329, nr. 4), die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking is getreden

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan Bodemsanering?*

Als onderdeel van de investeringsimpuls is aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget beschikbaar gesteld ten behoeve van bodemsanering. Hierbij is vastgesteld dat het gaat om bodemsanering voortvloeiende uit de aanleg van infrastructuurprojecten uit de investeringsimpuls enerzijds en bodemsanering met betrekking tot de ontsluiting van VINEX-lokaties anderzijds.

Daarnaast is in het kader van de verzelfstandiging van de NS een convenant tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld (Kamerstukken 1995-1996, 24 774, nr. 1). Dit convenant maakt het mogelijk te komen tot een landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht. Gedurende de looptijd van het convenant wordt het budget van de Stichting jaarlijks bijeen gebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed B.V., het ministerie van VROM en het ministerie van V&W volgens een in het convenant overeengekomen schema. De Stichting Bodemsanering NS is verantwoordelijk voor de feitelijke sanering en beheert de middelen middels fondsvorming, waaruit vervolgens de uitgaven worden gedaan. Iedere vijf jaar zal er een evaluatie plaatsvinden om vast te stellen of het doel van het convenant in de betreffende periode in voldoende mate is gehaald. De eerste evaluatie zal in 2000 zijn afgerond. De vergadering van de convenantpartijen is verantwoordelijk voor de uitvoering van de evaluatie.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het programma bestaat uit twee delen: bodemsanering van NS-percelen en bodemsanering van overige projecten (investeringsimpuls en VINEX). Een concrete projectmatige onderbouwing van de uitgaven is niet mogelijk omdat hier gaat om een budget voor mogelijke bodemsanering.

*Bodemsanering NS-percelen*

De jaarlijkse betaling van een vaste bijdrage voor de bodemsanering voor de NS-percelen zal plaats hebben aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen. De dotatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 1999 bedraagt f 30 mln.

*Bodemsanering overige projecten*

Als onderdeel van de investeringsimpuls is een totaal budget van f 150 mln aan FES-middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van bodemsanering voortvloeiende uit de aanleg van infrastructuurprojecten uit de investeringsimpuls enerzijds en bodemsanering verbandhoudende met de ontsluiting van VINEX-lokaties anderzijds.

Projecten waar zich naar verwachting substantiële bodemverontreiniging gaan voordoen zijn onder meer de Noord-Zuidlijn Amsterdam, de Beneluxmetro en de Calandtunnel en diverse NS-percelen in de regio rond Amsterdam en Rotterdam.

In onderstaande tabel is het budget voor bodemsanering uitgesplitst naar de twee onderdelen van het programma.



Bedragen x f 1 mln	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bodemsanering NS-percelen	27,5	30	20	20	20	20
Bodemsanering overige projecten	35	35	35	35	22	-
Totaal	62,5	65	55	55	42	20

*d. Wat kost het?*

De mutaties in de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van bodemsanering zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.02	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			79 400	34 500	16 129	37 000	20 000	
1e suppl. wet 1998			- 45 400	19 500	18 000	18 000	22 200	
Nieuwe mutaties			1 000	- 22 849	871	- 1 271		
Stand ontwerp-begroting 1999	109 056	2 463	35 000	<b>31 151</b>	35 000	53 729	42 200	20 000

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.02		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			107 900	65 500	37 000	37 000	20 000	
1e suppl. wet 1998			- 45 400	19 500	18 000	18 000	22 200	
Nieuwe mutaties				- 20 000				
Stand ontwerp-begroting 1999		28 900	62 500	<b>65 000</b>	55 000	55 000	42 200	20 000

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Verschuiving t.b.v. railservice Centra en Noord-Oost tak Betuweroute	- 20 000				
2. Extrapolatie					- 22 200
Totaal	- 20 000				- 22 200

ad 1. Ten behoeve van de realisatie van RAILSERVICE Centra en studies NOV Betuweroute wordt een bedrag van f 20 mln vanuit het artikel Bodemsanering ter beschikking gesteld.

ad 2. Door afloop van de FES-bijdrage is het beschikbare bedrag in 2003 f 22 mln lager.

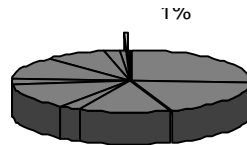
Ten aanzien van de verplichtingen betreft dit technische mutaties naar aanleiding van de verplichtingen realisatie in 1997.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 62C en 07.35.

#### **04.03 Intermodaal vervoer**

*a. Wat is de grondslag van dit artikel*

##### **Aandeel intermodaal vervoer in Infrafonds 1999**



Ten laste van dit artikel worden de bijdragen verantwoord voor investeringen in de infrastructuur ten behoeve van het multimodaal en intermodaal vervoer. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

*b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan intermodaal vervoer?*

Het doel van de bijdragen is de realisering van het terminalnetwerk zoals voorgesteld door de commissie Kroes (commissie Kroes, «Op weg naar intermodaal vervoer», december 1991) met daarin de mainportterminals (eerstelijns terminals) en een aantal regionale knooppunten (Valburg, Twente, Venlo en Veendam). Hierbij staat de verdere ontwikkeling van een goed functionerende, efficiënte, veilige en schone intermodale vervoersketen centraal.

In het kabinetsstandpunt (maart 1992) ten aanzien van het rapport Kroes is vastgelegd dat met de benodigde investeringen rekening gehouden zal worden en dat de hoogte van de bijdragen afhangt van verdere planontwikkeling vanuit de regio. De ontwikkeling van knooppunten vindt plaats langs de transeuropese netwerken (TEN's) voor gecombineerd vervoer. Deze knooppunten langs de hoofdtransportassen zijn door de hoogwaardige aansluitingen naar het achterland een perfecte vestigingsplaatsfactor voor nieuwe internationaal georiënteerde industrieën en/of distributiecentra.

Door de sterke groei van het intermodaal vervoer zijn de capaciteitsgrenzen bereikt en zijn uitbreidingsinvesteringen noodzakelijk (bijvoorbeeld Maasvlakte en Waalhaven).

Investeringen in de infrastructuur van regionale knooppunten kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring, mits aan bepaalde voorwaarden is voldaan. De initiatieven moeten voldoende potentieel hebben en ze

moeten worden gedragen door een solide samenwerking van verladende en vervoerende partijen, die zelf tenminste 75% van die investeringen moeten dragen.

*c. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

*Verkenningenprogramma (zie bijlage 1, punt 1)*

### **Intermodal Freightport Schiphol**

In het kader van de commissie Kroes is Amsterdam Schiphol als mainportterminal aangewezen. Het betreft hier een studie naar een samenhangend logistiek concept ten aanzien van aan- en afvoer van goederen van en naar de Mainport Schiphol in relatie tot bloemenveiling Aalsmeer en het overslagpunt Hoofddorp (lucht-rail). De verkenning is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid van de Mainport Schiphol, welke steeds meer hinder ondervindt van congestie. Onder de verkenning worden diverse pilots uitgevoerd, zoals de in het verkenningenprogramma opgenomen verkenning Schiphol, Aalsmeer, Rail Service Center (RSC) Hoofddorp.

### **Schiphol, Aalsmeer, RSC Hoofddorp**

Het verkenningenprogramma is uitgebreid met de verkenning (pilot) naar een Ondergronds Logistiek Systeem ten behoeve van de ontsluiting van de verbinding Schiphol, Aalsmeer en het nog te ontwikkelen RSC Hoofddorp. Een mogelijke overheidsbijdrage aan dit project zal binnen het kader van deze verkenning nader worden gezien.

*Planstudieprogramma (zie bijlage 1, punt 12)*

### **Nijmegen/Valburg**

Op basis van het rapport van de commissie Kroes vormt het knooppunt Nijmegen/Valburg een belangrijk onderdeel van het voorziene terminalnetwerk in Nederland. Het Multimodale Transportcentrum Valburg (MTC) beoogt het grootste continentale overslagpunt te zijn voor containers ten behoeve van bundeling van ladingstromen naar het Europese achterland. Het betreft een locatie tussen belangrijke vervoersassen (A15, Waal en Betuweroute) op dezelfde corridor.

### **RSC Twente**

De aanvang van de bouw van de weg/rail-terminal Twente, die gepland was voor 1997, is verschoven naar een later tijdstip. Op dit moment is nog geen besluit genomen over de start van de bouw, aangezien voor de korte termijn niet is aangetoond dat de terminal voldoende lading zal verwerken om een investering te rechtvaardigen. Verdere besluitvorming zal plaatsvinden op basis van aanvullend onderzoek.

*Realisatieprogramma (zie bijlage 1, punt 13)*

### **RSC Maasvlakte**

Ten behoeve van de groei van het containervervoer per spoor op de Maasvlakte moeten de faciliteiten worden aangepast. Het «emplacements-deel» maakt deel uit van de projectdefinitie van de Betuweroute. In 1997 is een besluit genomen over de wijze van aanleg van de terminal op de Maasvlakte. Er wordt naar gestreefd om de terminal in 2000 gereed te hebben.

## RSC Waalhaven

In 1994 is het nieuwe RSC Waalhaven geopend. Aanvankelijk werd rond het jaar 2000 een eventuele uitbreiding voorzien. Inmiddels zijn de grenzen van de overslagcapaciteit bereikt. In 1998 starten de feitelijke werkzaamheden voor de uitbreiding van de overslagfaciliteiten waardoor de terminal uiterlijk in 2002 gereed zal zijn. Het doel van de uitbreiding is om de overslagcapaciteit van de terminal te verdubbelen.

### Regionale knooppunten

Om intermodaal vervoer maximaal bij te kunnen laten dragen aan de beleidsdoelstellingen is de beschikking over een adequaat terminal netwerk van groot belang. Om investeringen, zowel in de aanleg van nieuwe terminals, als in de capaciteitsuitbreiding van bestaande terminals mogelijk te maken, is een bijdrageregeling ontworpen waarop marktpartijen een beroep kunnen doen. Belangrijke voorwaarden zijn dat de investering daadwerkelijk tot modal-shift leidt en dat ondernemers een belangrijk deel risicodragend kapitaal inbrengen.

### Verleggen versgrenzen

In het kader van het CO<sub>2</sub>-reductieplan wordt er een bijdrage verleend aan de verbetering van de shuttleverbinding Rotterdam Moskou. De shuttleverbinding moet de hoeveelheid wegvervoer richting GOS/Wit-Rusland verminderen, vooral wat betreft koel -en vriesprodukten. Door middel van het bouwen van een nieuwe terminal in Moskou en het verbeteren van een terminal in Brest wordt de doorlooptijd van deze shuttle aanzienlijk verbeterd.

#### *d. Wat kost het?*

De mutaties in de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het intermodaal vervoer zijn:

#### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>04.03</b>	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			11 500	3 200				
Nieuwe mutaties			150 961	34 000				
Stand ontwerp-begroting 1999		16 899	162 461	<b>37 200</b>				

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.03	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		75 500	32 000	24 000			
1e suppl. wet 1998		5 015	1 831	736	139		
Nieuwe mutaties		4 000	32 200	30 000	5 000		
Stand ontwerp-begroting 1999	6 139	84 515	<b>66 031</b>	54 736	5 139		

**Toelichting nieuwe mutaties:**

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingen-mutaties vanaf 1998 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1997, alsmede de actualisering van de projectplanningen van de Rail Service Centra Maasvlakte en Waalhaven.

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

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. RSC Maasvlakte & Waalhaven	25 000	30 000	5 000		
2. Overige regionale terminals	7 200				
Totaal	32 200	30 000	5 000		

ad 1. Dit betreft de toevoeging van middelen ten behoeve van de Rail Service Centra Maasvlakte en Waalhaven, als gevolg van een actualisering van de projectplanningen.

ad 2. Dit betreft de toevoeging van middelen ten behoeve van regionale terminals.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 62C en 12.12.

**04.04 Overige uitgaven**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

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

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

De uitgaven hebben voor het grootste deel betrekking op:

- een jaarlijkse bijdrage van f 40 000 tot 2000 aan Nedlloyd Pensioenfonds ter aflossing van een lening, die door de Vereniging Algemene Scheepvaartbelangen is verkregen voor de aanschaf van een ijsbreker.
- een jaarlijkse bijdrage voor onbepaalde tijd van circa f 300 000 aan de

*c. Wat kost het?*

De (mutaties in de) verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het artikel overige uitgaven zijn:

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>04.04</b>	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			362	362	400	360	360	
Stand ontwerp-begroting 1999		200	362	<b>362</b>	400	360	360	360

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>04.04</b>		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998			400	400	400	360	360	
Stand ontwerp-begroting 1999		84	400	<b>400</b>	400	360	360	360

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 62D en 12.2.

**04.05 Garanties infrastructuur**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden garanties op het gebied van infrastructuur verantwoord.

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

**04.05.01 Garantie t.b.v. NV Flevolandse Drinkwater Maatschappij op aangegane en aan te gane geldleningen tot een bedrag van f 50 miljoen**

Dit onderdeel betreft een garantie van rente en aflossing op de aangegane geldlening bij de oprichting van de Flevolandse Drinkwater Maatschappij (FDM). Het uitstaande risico per 31 december 1995 bedroeg f 12,0 mln. Dit bedrag zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

**Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten met het Rijk**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
garantie plafond	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
uitstaand risico 1/1	12000	11 200	10 400	9 600	8 800	8 000	7 200
vervallen/te vervallen	800	800	800	800	800	800	800
uitstaand risico 31/12	11 200	10 400	9 600	8 800	8 000	7 200	6 400

**04.05.02 Garantie van rente en aflossing van een lening van f 17 050 000 ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten**

Het Rijk staat borg voor een lening afgesloten door Wagenborg passagiersdiensten voor de bouw van twee veerboten. De maatschappij betaalt deze lening jaarlijks af. De lening is afgesloten op annuïteitenbasis en heeft een looptijd van maximaal 20 jaar. Het uitstaande bedrag per 31 december 1996 bedraagt f 10 157 000,-. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

**Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
garantie plafond	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050
uitstaand risico 1/1	10 157	9 258	8 468	7 369	6 206	4 977	3 676
vervallen/te vervallen	899	790	1 099	1 163	1 229	1 301	1 379
uitstaand risico 31/12	9 258	8 468	7 369	6 206	4 977	3 676	2 297

**04.05.03 Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer**

De Nederlandse Spoorwegen (NS) kunnen vanaf 1994 gebruik blijven maken van de staatsgarantie voor leningen ten behoeve van het beheer van landelijke railinfrastructuur. Dit staat aangegeven in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie Wijffels (zie Handelingen Tweede Kamer 18 986 nr. 4).

Naast de investeringen worden aan de NS te verstrekken garanties mede bepaald door de rente en aflossingen in het kader van het aan de railinfrastructuur toegerekende vreemd vermogen en de voorfinanciering NS (zie Infrastructuurfonds artikel 01.02).

Door de vervroegde aflossing van de verliesfinanciering in 1994 voor een totaalbedrag van f 316 mln. uit de vrijkomende middelen van de verzelfstandiging van het Spoorwegpensioenfonds is de liquiditeitspositie van NS zodanig geweest dat voor de financiering van de railinfrastructuur in 1994 en 1995 geen behoefte meer was aan het aantrekken van vreemd vermogen. De besluitvorming over de verdere financiële en bestuurlijke

verzelfstandiging van de NS, eind 1995, heeft ertoe geleid dat de toedeling van het vreemd vermogen van de NS aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden. Deze toedeling is verwerkt in de ramingen van dit onderdeel en artikel 03.11 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

**Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Garantie plafond	3 187 355	3 448 973	3 633 681	3 784 255	3 909 289	4 010 118	4 110 065
Uitstaand risico 1/1	3 187 355	3 448 973	3 633 681	3 784 255	3 909 289	4 010 118	4 110 065
Vervallen/te vervallen	2 511	45 292	261 426	143 966	609 171	528 053	614 980
Verlenen/te verlenen	264 129	230 000	412 000	269 000	710 000	628 000	708 000
Uitstaand risico 31/12	3 448 973	3 633 681	3 784 255	3 909 289	4 010 118	4 110 065	4 203 085

*c. Wat kost het?*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.05	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998								
Stand ontwerp-begroting 1999								

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.05	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1999	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

**Toelichting bij wetsartikel 2 (ontvangsten)**

**01 DROGE INFRASTRUCTUUR**

**01.01 Rijkswegen**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit ontvangstenartikel worden de bijdragen geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van rijkswegen.



b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen;

- bijdragen van derden in de kosten van projecten voor aan te leggen en te verbeteren wegen en oeververbindingen;
- bijdragen van derden in verband met de kosten van onderhoud, inclusief de jaarlijkse onderhoudsbijdragen ten behoeve van de privaat gefinancierde tunnels de Noord en de Wijkertunnel, respectievelijk f 3,5 mln en f 4,5 mln;
- ontvangsten die betrekking hebben op vergoedingen in verband met schade aan het wegmeubilair en door aannemers teruggestorte bedragen en verkoop van niet meer benodigde stukken grond (zogenaamde overhoeken);
- bijdragen van derden als vergoeding voor werkzaamheden die door Verkeer en Waterstaat voor derden worden verricht.

c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

01.01	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		135 428	115 481	151 457	127 052	127 052	
1e suppl. wet 1998		6 100	6 100	5 000	1 385		
Nieuwe mutaties			- 18 300	- 36 592	- 7 220	- 49 120	
Stand ontwerp-begroting 1999	136 194	141 528	<b>103 281</b>	119 865	121 217	77 932	77 932

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Aanpassing ontvangsten	- 18 300	- 36 592	- 7 220	- 49 120	
Totaal	- 18 300	- 36 592	- 7 220	- 49 120	

ad 1. Deze mutatie vloeit voort uit zowel het aanpassen van de ontvangsten aan de gewijzigde planning van enkele projecten (zie ook toelichting artikel 01.01 Rijkswegen) als uit de afwijzing van een bijdrage van de EU.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68C en 12.12.

**02 NATTE INFRASTRUUCUR**

**02.01 Waterkeren**

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met de kerntaak waterkeren.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- bijdrage van de Gemeente Rotterdam vastgelegd in een overeenkomst ten behoeve van een jaarlijkse bijdrage voor de zandsuppletie van het strand van Hoek van Holland
- kleine bijdragen van derden voor diverse werkzaamheden die worden meegenomen bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden
- inkomsten uit de verkoop van Leidraden (handleidingen voor de aanleg van waterkeringen) en andere handboeken die door V&W worden ontwikkeld
- inkomsten die betrekking hebben op de afspraak met de Unie van Waterschappen dat waterkerende waterschappen een bijdrage leveren in de kosten van onderzoeken die dienen ter onderbouwing van Leidraden voor beheer en onderhoud van waterkeren
- vanaf 1998 wordt een bijdrage verwacht van de Europese Commissie waardoor «Ruimte voor de Rivier» projecten die het INTERREG Rijn-Maas Activiteiten (IRMA) programma vormen, versneld kunnen worden uitgevoerd.

c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.01	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		675	670	20 670	25 670	25 670	
Nieuwe mutaties		5 000	39 000	29 000	19 000	- 25 000	
Stand ontwerp-begroting 1999	46 860	5 675	<b>39 670</b>	49 670	44 670	670	670

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Actualisatie IRMA programma	39 000	29 000	19 000	- 25 000	
Totaal	39 000	29 000	19 000	- 25 000	

ad 1. De mutatie is het gevolg van de geactualiseerde ontvangstenreeks voor wat betreft de IRMA projecten. De verwachting is dat in totaal f 169 mln aan bijdragen van de EU zal binnenkomen. Voor de jaren 1998 t/m 2001 in totaal f 137 mln en in 2004 de resterende f 32 mln. De reden hiervoor is dat conform de EU regeling de laatste bijdrage aan de IRMA projecten naar verwachting twee jaar na gereedkoming van de projecten wordt verstrekt. Daarnaast worden de EU-ontvangsten ten behoeve van IRMA van artikel 03.04 vanaf 2000 overgeboekt naar dit artikel (zie toelichting artikel 03.04)

Om de toegezegde EU-steun te kunnen realiseren, is van belang dat de einddatum van het IRMA programma opschuift naar eind 2003.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.72.

## **02.02 Vaarwegen en waterbeheren**

### *a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met waterbeheren en vaarwegen.

### *b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- Te verwachten bijdragen van derden in de kosten van studies aan projecten en in uitvoering te nemen of zijnde (vaarwegen)projecten, bijvoorbeeld de verdieping van de Westerschelde
- Inkomsten die betrekking hebben op de doorberekening van kosten als gevolg van door derden veroorzaakte ongevallen/calamiteiten op zee en langs de kust. Het betreft onder andere olielozingen door schepen, gezonken en gestrande schepen en verlies van gevaarlijke lading
- Ontvangsten van de Nederlandse Gasunie. De instandhouding van de kwelders voor de Fries Groningse Kust wordt bemoeilijkt door de bodemdaling als gevolg van aardgaswinning. Om de bodemdalings-effecten te compenseren worden extra werken uitgevoerd. De uitgaven die daaruit voortvloeien worden vergoed door de Nederlandse Gasunie
- Bijdragen van derden in de sanering van de waterbodems. Eventuele schadevergoedingen als gevolg van verhaalacties op het terrein van de waterbodemsanering. Vanaf 1999 komen ontvangsten binnen die zijn verbonden aan de heffingen voor door derden in de bergingsdepots Ketelmeer en Hollands Diep te storten specie
- Inkomsten als gevolg van de verkoop van Waterstaatkundige Informatie Systeem-producten (waterstaatkundige kaarten), rapportages en bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses
- Ontvangsten die samenhangen met heffingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO), voor de lozingen van zuurstofbindende en andere stoffen in oppervlaktewateren beheer van het Rijk. De tarieven voor de heffing op de lozing van deze stoffen zijn vastgelegd in artikel 19a van de WVO. Op grond van artikel 23 van de WVO zijn deze ontvangsten bestemd voor de bestrijding van verontreiniging van de oppervlaktewateren en voor het doen van uitkeringen in de kosten van maatregelen tot het tegengaan van verontreiniging van oppervlaktewateren die in het beheer zijn van het Rijk. Het gepresenteerde overzicht geeft de verwachte opbrengsten van de WVO weer.

### **Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x f 1000) voor de WVO in 1999**

Soort informatie	Aantal	Tarief	Opbrengst
Heffing op basis van verontreinigingseenheden	1 168 500	70,0*	81 800

\* Per 1/1/1999 is het tarief van f 67,5 opgehoogd naar f 70.

c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.02	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		171 531	197 062	182 877	157 354	154 754	
1e suppl. wet 1998		5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Nieuwe mutaties				- 2 222			
Stand ontwerp-begroting 1999	159 577	176 531	<b>202 062</b>	185 655	162 354	159 754	159 754

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Landwaterimpuls		- 2 222			
Totaal		- 2 222			

ad 1. Deze mutatie behelst een bijstelling van de uitgaven als gevolg van minder ontvangsten voor het project Landwaterimpuls 1997.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.32.

**03 MEGA PROJECTEN**

**03.01 Westerscheldetunnel**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de ontvangsten die samenhangen met de Westerscheldetunnel verantwoord.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het betreft een terugbetaling door de NV Westerscheldetunnel van door Verkeer en Waterstaat voorgefinancierde uitgaven. Afhankelijk van het moment dat de N.V. wordt opgericht zal er naast de geraamde f 14 mln nog additionele bedragen worden ontvangen.

c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.01	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998							
1e suppl. wet 1998		14 000					
Stand ontwerp-begroting 1999		14 000					

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.1.

**03.02 Betuweroute**

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Betuweroute en overige bijdragen verantwoord.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 300 mln ontvangsten van de Europese Unie.

c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.02	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		30 000	50 000	50 000	45 000	50 000	
Nieuwe mutaties		- 2000					
Stand ontwerp-begroting 1999		28 000	50 000	50 000	45 000	50 000	27 000

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Extrapolatie					- 23 000
Totaal					- 23 000

- ad 1. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:
- – f 40 mln door de afloop van de raming van de EU-bijdrage.
  - f 17 mln opname van de bijdrage van Gelderland voor het Pannerdensch kanaal.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68G en 12.2.

### **03.03 Hogesnelheidslijn**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Hogesnelheidslijn-Zuid verantwoord.

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Van de Europese Unie worden voor het project HSL-Zuid bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 350 mln ontvangsten van de Europese Unie.

*c. Welke ontvangsten zijn er?*

#### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>03.03</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		97 300	31 800	21 300	21 000	21 000	
Nieuwe mutaties		- 42 300					
Stand ontwerp-begroting 1999	57 200	55 000	<b>31 800</b>	21 300	21 000	21 000	21 000

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68G en 12.2.

### **03.04 Deltaplan Grote Rivieren**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met het Deltaplan Grote Rivieren.

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Voor de bescherming van Noordwest-Overijssel tegen overstroming door opwaaiing van het IJsselmeer is gekozen voor de bouw van een balgstuw als keersluis. Dit is een alternatief voor dijkverstrekingen langs de achter deze keersluis gelegen wateren. Het waterschap Groot Salland is verantwoordelijk voor de versterking van de dijken, of in dit geval de aanleg van de alternatieve keersluis. Bij het ontwikkelen en uitwerken van alternatieven, alsmede bij de uitwerking van het ontwerp is de expertise van Rijkswaterstaat ingeschakeld. Daarnaast is overeengekomen dat Rijkswaterstaat de bouw begeleidt en het comptabel beheer voert. Hiervoor is in 1996 een bestuursovereenkomst tussen de Rijkswaterstaat

en het waterschap Groot Salland gesloten. De uitgaven, die Rijkswaterstaat namens het waterschap doet, worden geraamd op circa f 110 mln gulden voor het gehele project. Deze uitgaven worden geheel gecompenseerd en onder de ontvangsten verantwoord.

*c. Welke ontvangsten zijn er?*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.04	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		44 720	43 660	20 000	15 000	15 000	
1e suppl. wet 1998		8 420	8 720				
Nieuwe mutaties				- 20 000	- 15 000	- 15 000	
Stand ontwerp-begroting 1999	39 576	53 140	<b>52 380</b>				

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Overboeking naar 02.01 Waterkeren		- 20 000	- 15 000	- 15 000	
Totaal		- 20 000	- 15 000	- 15 000	

ad 1. De ontvangsten van de EU in het kader van het IRMA programma worden nu geboekt onder het ontvangstenartikel aanleg waterkeren (IF artikel 02.01).

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 62C en 12.72.

**04 ALGEMENE ONTVANGSTEN**

**04.01 Voordelig saldo van de afgesloten rekeningen**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel wordt het voordelig saldo van het Infrastructuurfonds verantwoord.

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

*b. Welke ontvangsten zijn er?*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.01	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand na 1 <sup>e</sup> suppl. wet 1998		321 531	mem.	mem.	mem.	mem.	
Nieuwe mutaties		12 505					
Stand ontwerp-begroting 1999	455 412	334 036	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

**Toelichting:**

De onderstaande tabel geeft weer hoe het voordelig saldo bij de vorige begroting is verdeeld en hoe de verdeling van de begroting 1999 tot betaling zal komen.

**specificatie (x f 1000)**

	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1998	174 467	108 300	57 700	- 21 900
1 <sup>e</sup> suppletoire wet	114 000		- 50 000	- 61 036
Nieuwe mutatie				12 505
Totaal	288 467	108 300	7 700	- 70 431

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codering bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

**04.04 Overige ontvangsten**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Ten gunste van dit artikel komen de ontvangsten, welke niet onder de andere ontvangstenartikelen van het Infrastructuurfonds vallen.

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Dit betreft ontvangsten uit de structuurfondsen van de Europese Unie voor projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

Omdat momenteel niet geheel duidelijk is wanneer deze middelen in het Infrastructuurfonds worden ontvangen zijn deze ontvangsten voorlopig op dit artikel geraamd. Zodra hier meer zekerheid over is, zal dit verwerkt worden op de ontvangstenartikelen van de beleidsterreinen waarop deze bijdragen betrekking hebben.



c. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.04	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998					108 000	167 000	
Stand ontwerp-begroting 1999					108 000	167 000	55 000

**Toelichting nieuwe mutaties:**

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 68G en 12.9.

**04.06 Taakstelling naar aanleiding van betalingen België**

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel wordt een taakstelling naar aanleiding van betalingen aan België voor de HSL-Zuid verantwoord.

b. *Welke ontvangsten zijn er?*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.06	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		295 000					
1e suppl wet 1998		- 114 000					
Stand ontwerp-begroting 1999		181 000					

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 01 en 12.12.

**05 BIJDAGEN TEN LASTE VAN ANDERE BEGROTINGEN VAN HET RIJK**

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

a. *Wat is de grondslag van het artikel?*

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Deze bijdragen zijn in de begroting van Verkeer en Waterstaat zichtbaar op het artikel 01.14 «Bijdragen aan het Infrastructuurfonds».

Aangezien dit begrotingsartikel technisch van aard is, is een toelichting op het actuele programma niet van toepassing.

b. Welke ontvangsten zijn er?

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

05.01	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		6 211 513	6 784 258	7 112 754	7 628 614	7 599 130	
1e suppl. wet 1998		- 38 136	13 453	14 187	14 059	13 920	
Nieuwe mutaties		- 70 825	23 456	100 822	17 762	114 155	
Stand ontwerp-begroting 1999	5 450 449	6 102 552	<b>6 821 167</b>	7 227 763	7 660 435	7 727 205	7 811 003

**Toelichting nieuwe mutaties:**

**specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loon- en prijsbijstelling 1998	34 851	36 010	37 882	38 096	
2. Overboeking naar HXII	- 1 019	- 1 019	- 1 019	- 1 019	
3. Herschikking SVV-middelen HSL	- 28 000				
4. Taakstelling regeerakkoord	- 4 197	- 73 391	- 92 645	- 111 594	
5. Intensivering regeerakkoord	50 000	160 000	160 000	165 000	
6. Westerscheldetunnel	- 28 179	- 20 778	- 86 456	23 672	
7. Extrapolatie					83 798
Totaal	23 456	100 822	17 762	114 155	83 798

ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 1998. Voor een nadere onderverdeling wordt verwezen naar de inleiding van de artikelsge-wijze toelichting van deze begroting

ad 2. Dit betreft een technische correctie op de conversie.

ad 3. Betreft een herschikking van de raming van de SVV middelen binnen de totale dekking van de HSL als gevolg van de actualisering van de planning van het project.

ad 4. Betreft de taakstellingen uit het regeerakkoord waaronder de helft van de taakstelling uit hoofde van tendering en aanbesteding (f 15 mln in 2000 oplopend tot f 45 mln structureel vanaf 2002).

ad 5. Intensivering ten behoeve van het project Rekeningrijden uit het regeerakkoord.

ad 6. A.g.v. de oprichting van de n.v. Westerscheldetunnel zijn de uitgaven nu exclusief BTW. Daarnaast is het kasritme aangepast n.a.v. nieuwe inzichten.

ad 7. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:

- - f 120 mln afloop SVV middelen ten behoeve van HSL-Zuid
- - f 18 mln afloop SVV middelen ten behoeve van Betuweroute
- extrapolatiegroei IF 2,8% ad f 193 mln
- 2% SVV groei onderhoud railwegen ad f 25 mln
- f 50 mln afloop inpassing regeerakkoord

- f 250 mln intensivering regeerakkoord ten behoeve van inpassingsbudget
- – f 45 mln als gevolg van afloop investeringkosten en oploop exploitatiekosten rekeningrijden
- afloop project Westerscheldetunnel – f 251 mln.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

#### **05.02 Bijdragen ten laste van de begroting van Economische Zaken**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Ten gunste van dit artikel worden bijdragen van het ministerie van Economische Zaken.

*b. Welke ontvangsten zijn er?*

##### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>05.02</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998							
Stand ontwerp-begroting 1999	0						

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

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

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

Dit artikel bevat incidentele bijdragen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de uitvoering van projecten.

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Met ingang van 1992 levert VROM structureel een bijdrage van f 6 mln per jaar voor geluidsanering bij reconstructies van rijkswegen. Voordien werden de kosten van de uitvoering van geleidsaneringprojecten aan VROM doorberekend.

In de begroting 1999 wordt van VROM een bijdrage ontvangen voor de uitvoering van het Plan Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) en een bijdrage voor het project RW 14 Noordelijke randweg Den Haag.

*c. Welke ontvangsten zijn er?*

##### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>05.03</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		1 000	4 000	5 000	7 500	500	
Stand ontwerp-begroting 1999	0	1 000	<b>4 000</b>	5 000	7 500	500	500

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

#### **05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking**

*a. Wat is de grondslag van het artikel?*

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

*b. Hoe ziet het actuele programma eruit?*

In onderstaande tabel wordt de bijdrage uit het FES uitgesplitst naar de verschillende categorieën van projecten. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

bedragen x f 1 mln	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Betuweroute	664	1 023	830	779	840	1 232
HSL-Zuid	52	134	358	741	352	751
SWAB/TIB	314	576	415			
Bodemsanering	45	30	35	35	22	
Investeringsimpuls	1 136	713	633	54		
Impuls f 1,9 mld	60	210	285	250	220	276
Land Water Impuls	6	1				
<b>Totaal</b>	<b>2 276</b>	<b>2 686</b>	<b>2 555</b>	<b>1 858</b>	<b>1 434</b>	<b>2 259</b>

*c. Welke ontvangsten zijn er?*

#### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

<b>05.04</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stand ontwerp-begroting 1998		2 058 680	2 446 470	2 252 100	1 722 500	1 192 000	
1e suppl. wet 1998		67 766	239 500	303 000	206 000	242 200	
Nieuwe mutaties		150 000			- 70 000		
Stand ontwerp-begroting 1999	1 393 900	2 276 446	<b>2 685 970</b>	2 555 100	1 858 500	1 434 200	2 259 000

#### **Toelichting nieuwe mutaties**

##### **specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Kasschuif Beneluxmetro			- 70 000		
2. Extrapolatie					824 800
<b>Totaal</b>			- 70 000		824 800

ad 1. Dit betreft een kasschuif van 2001 naar 1997 als gevolg van een aanpassing van het kasritme van het project Beneluxmetro (zie ook toelichting bij IF artikel 01.03).

ad 2. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:

- f 10 mln HWN A16 (artikel 01.01).
- f 46 mln stad/streek Noord-Zuidlijn en IJburg (artikel 01.03).
- – f 22 mln afloop bijdrage Bodemsanering (artikel 04.02).
- f 392 mln ten behoeve van Betuweroute (artikel 03.02).
- f 399 mln doorloop kasschuif HSL (artikel 03.03).

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.12.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos