

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

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

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen dien onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het infrastructuurfonds voor het jaar 2008 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2008. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2008.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2008 vastgesteld. De in die begroting opgenomen productartikelen worden in onderdeel van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. Begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoud	blz.
1. Inleiding en leeswijzer	4
2. Infrastructuuragenda	6
3. Afkortingenlijst	18
4. De productartikelen	21
5. Verdiepingshoofdstuk	110
6. Bijlage: Overzichtconstructie Kustwacht Nederland nieuwe stijl	131

1. INLEIDING EN LEESWIJZER

Inleiding

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

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

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van VenW (artikel 39.01) en verder uit bijdragen vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Deze bijdragen worden ondermeer ontvangen voor de investeringsimpuls in het kader van het regeerakkoord 1998, de Betuweroute, de HSL-Zuid, het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), prijsbeleid en Zuidas. Tenslotte wordt voor een aantal projecten de uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

Leeswijzer

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

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

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

De begroting kent verder een verdiepingshoofdstuk, waarin de overzichten met de opbouw van de beschikbare bedragen zijn opgenomen. Mits politiek relevant is er een ondergrens van € 2 mln. gehanteerd voor het toelichten van begrotingsmutaties.

Het verkeersmanagement en beheer en onderhoud van het hoofdwatersystemen (artikel 11), het hoofdwegennet (artikel 12) en de hoofdvaarwegen (artikel 15) wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken met de beleidsdiensten. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het beheer en onderhoud zich moet bevinden. De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe

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

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

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

In het coalitieakkoord zijn middelen vrijgemaakt voor diverse infrastructu- rele maatregelen. Deze middelen zijn nog gereserveerd binnen het FES of op aanvullende posten van Financiën. Deze bedragen zijn derhalve nog niet toegevoegd aan de begroting van het infrastructuurfonds. Wel is kwalitatief bij de artikelen en kwantitatief (extracomptabel) bij de verschillende financiële tabellen aangeven om welke bedragen en projecten het gaat.

Tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt om het beroep van Rijkswaterstaat op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak heeft een technische verwerking plaatsgevonden. Daarnaast is vanaf 2012 de rente op de initiële lening van Rijkswaterstaat in de agentschapbijdragen verwerkt. Voor de jaren 2007 tot en met 2011 was dit reeds in de begroting 2007 verwerkt.

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

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

1. Inleiding

Infrastructuur is een belangrijk middel dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) inzet om de beleidsdoelstellingen te realiseren. VenW financiert in dat kader niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten.

De Infrastructuuragenda bevat een kort en bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van het ministerie van VenW op het gebied van infrastructuur. Het betreft veelal zichtbare producten die voortvloeien uit de prioriteiten in de beleidsagenda. Met de Infrastructuuragenda wordt inzicht geboden in de wijze waarop VenW inhoudelijk op programma-niveau met infrastructuur wil omgaan. Het gaat hierbij om de algemene kaders op basis waarvan het programma met infrastructuurprojecten wordt vormgegeven. Daarnaast wordt in deze agenda op projectniveau aandacht besteed aan te realiseren mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Het accent ligt hierbij op het uitvoeringsjaar 2008. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2008 worden opgeleverd en bij welke projecten in 2008 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Voor een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten, wordt verwezen naar het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2008.

2. Algemene kaders

2.1. Infrastructuur als instrument

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

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

1. de bestaande infrastructuur wordt beheerd en onderhouden om een vastgestelde basiskwaliteit voor die infrastructuur in stand te kunnen houden;
2. om het gebruik van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur te optimaliseren worden vervolgens maatregelen getroffen om de benutting van de capaciteit van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen te verbeteren;
3. tenslotte wordt, indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn, de bestaande capaciteit uitgebreid door nieuwe infrastructuur aan te leggen. Het gaat hierbij zowel om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken (bijvoorbeeld door verbreding van wegen) als om uitbreidingen van de netwerken zelf (in de vorm van volledig nieuwe tracés).

2.2 Netwerkaanpak

Een nauwere samenwerking tussen regio en rijk, gerichte aandacht voor bereikbaarheid van deur tot deur en daarmee beter op elkaar aangesloten en functionerende netwerken zijn de kern van de netwerkaanpak. Hierover wordt onder meer tweemaal per jaar overleg gevoerd met de regionale bestuurders. In het voorjaarsoverleg staat de voortgang van de projecten centraal en in het najaar richt de aandacht zich in hoofdzaak op nieuwe projecten en beleidsaccenten. Over de uitkomsten van het voorjaars-overleg 2007 is op 25 juni een brief naar de Kamer gestuurd (TK, 29 644, nr. 77).

Een belangrijk onderdeel van de netwerkaanpak is de per regio op te stellen Samenwerkingsagenda. Er worden afspraken, acties en projecten opgenomen, zoals die voortvloeien uit de in 2006 uitgebrachte netwerk-analyses. Het gaat dan bijvoorbeeld over kleinschalige maatregelen, waarmee op korte termijn een groot effect kan worden behaald bij de verhoging van de samenhang en kwaliteit van de infrastructuurnetwerken (zogenaamde quick wins).

Naast de samenwerkingsagenda's worden landelijke markt- en capaciteits-analyses (LMCA's) uitgevoerd¹, waarbij wordt gekeken naar de netwerken van weg, spoor, vaarwegen en regionaal OV. De analyses hebben als doel om een beter zicht te krijgen op waar precies de problemen zitten (vanuit de van-deur-tot-deur-gedachte) en welke kansrijke verbeteringen mogelijk zijn. De Nota Mobiliteit is de basis van waaruit de netwerkaanpak is opgesteld. Bij de LMCA's wordt ook naar relevante beleidsontwikkelingen gekeken zoals prijsbeleid en verbetering van ketenmobiliteit. Door onder meer gebruik te maken van betere regionale inzichten en de meest recente cijfers over de toekomstige groei, kunnen de beelden en onderliggende feiten en cijfers van de Nota Mobiliteit worden verdiept.

Eind 2007 wordt een beleidsbrief over de netwerkaanpak verstuurd naar de Tweede Kamer. Deze brief zal de voorgenomen beleidsmatige conclusies en besluiten bevatten, geformuleerd op basis van de uitkomsten van de landelijke analyses, de regionale samenwerkingsagenda's en de bestuurlijke gesprekken in het najaar 2007 daarover. Het voornemen is daarmee een heldere en concrete beleidsagenda voor deze kabinetsperiode neer te leggen. De concrete invulling van de extra middelen uit het Coalitieakkoord is eveneens onderdeel van de beleidsbrief.

2.3 Coalitieakkoord en MIRT

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

A. Transportinfrastructuur

Voor transportinfrastructuur gaat het voor wat betreft het spoor om middelen voor maatregelen (zoals perronverlengingen, seinverdichtingen, transfercapaciteit middelgrote stations) om de in het Coalitieakkoord geambieerde groei van het vervoer per spoor (ambitie 5% per jaar) in de periode 2007–2011 te faciliteren. Voor de uitvoering van deze maatregelen heeft het kabinet een bedrag van € 200 miljoen gereserveerd in het FES in de periode 2008–2012. Tevens worden hieruit kleine infrastructurele

¹ Per brief van 20 april 2007 zijn de plannen van aanpak LMCA's Spoor, Wegen en Regionaal OV aangeboden aan de Kamer (TK, 29 644, nr. 70) en per brief van 25 juni 2007 zijn de tussenrapportages van de LMCA's Spoor, Wegen en Regionaal OV aangeboden aan de Kamer (TK, 29 644, nr. 77).

aanpassingen voor een toekomstvaste invulling van de spoorcorridor Delft (ad € 20 mln) gefinancierd. Op basis van een uit te werken actieplan (met onder andere NS en ProRail) kan een definitief besluit worden genomen over het pakket en de daarvoor benodigde middelen.

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

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

Ook worden middelen beschikbaar gesteld voor een betere benutting van de capaciteit van het wegennet en het vaarwegennet. Op het gebied van wegen wordt een Pilot Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) rond Amsterdam gestart om het concept sturend Verkeersmanagement op de ring uit te werken en te toetsen. Voor benutting van de vaarwegen wordt – mede gelet op de uitkomsten van de LMCA vaarwegen – middelen gereserveerd voor dynamisch verkeersmanagement.

Tot slot stelt het kabinet middelen beschikbaar voor een pakket Duurzaam Veilig. Dit pakket bestaat uit projecten, die inspelen op de wisselwerking tussen infrastructuur, voertuig en gedrag. Totaal heeft het kabinet voor de genoemde maatregelen op (vaar)wegen in de periode 2008–2012 € 325 miljoen gereserveerd in het FES. Naar verwachting is voor een deel van de projecten voor eind 2007 meer duidelijkheid over de exacte invulling en daaraan gekoppelde financiering.

Mede gekoppeld aan de LMCA-spoor en -wegen, worden de mogelijkheden gezien van hoogfrequent spoor. Tevens is dit Kabinet voornemens een tweede tranche spoorse doorsnijding te starten als de evaluatie van de inschrijvings- en toedelingsprocedure van de eerste tranche (positieve) resultaten laat zien. De structurele doorwerking van de enveloppe Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord wordt daarbij betrokken.

B. Water

Uit de resultaten van de in 2006 afgeronde wettelijke (tweede) toetsing van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van de primaire waterkeringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. Het huidige kabinet heeft in het kader van het Coalitieakkoord en het Beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» vanaf 2009 aanvullende middelen gereserveerd om het programma uit te voeren op basis van de 1e en de 2e toetsing (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk). In de begrotingsperiode betreft dit € 250 miljoen; bovenop de reeds in de begroting 2007 beschikbaar gestelde € 420 miljoen.

Het kabinet heeft voor de periode 2008–2012 in totaal € 240 miljoen gereserveerd voor het uitvoeren van innovatieve maatregelen in het kader van de Kaderrichtlijn Water en WB21 en voor KRW-maatregelen voor de Rijkswateren. Daarnaast heeft het kabinet middelen gereserveerd voor het programma Kennis voor Klimaat (VROM).

Tabel: doelstellingen beleidsprogramma, artikelnummers op de begrotingen en de enveloppen

	2008	2009	2010	2011	2012	Toedeling	
PIJLER 2							
Enveloppe Innovatie, kennis en onderzoek	3	3	8	13	13		
<i>Maatschappelijke innovatieprogramma's w.v. programma Water (VENW) (IF-artikel 11)</i>	3	3	8	13	13	AP	1
Enveloppe Infra en (vaar)wegen	19	44	69	93	100		
<i>Investeren in wegen (incl veiligheid)(IF-artikel 12)</i>	14	24	24	38	50	FES	2
<i>Investeren in vaarwegen (IF-artikel 15)</i>	5	20	45	55	50	FES	2
Enveloppe Regionaal economisch beleid	2	17	35	35	7		
<i>Sterke regio's (IF-artikelen 12, 14, 15)</i>	2	17	35	35	7		
Enveloppe Openbaar vervoer	25	50	75	100	100		
<i>Impuls spoorambitie (IF-artikel 13)</i>	10	30	40	60	60	FES	2
<i>Ketenversterking (1e tranche) (XII-artikel 34)</i>	5	5	5	5	5	V&W	3
<i>Ketenversterking (latere tranches) (XII-artikel 34)</i>	0	5	20	25	25	AP	3
<i>Experiment gratis OV (XII-artikel 34)</i>	10	10	10	10	10	V&W	3
PIJLER 3							
Enveloppe Energie	12	33	40	35	9		
<i>w.v. Pakket project Schoon en Zuinig: overig (oa. XII-artikel 36)</i>	10	31	38	33		AP/FES	4/2
<i>w.v. Pakket Schoon en Zuinig: het nieuwe rijden (XII-artikel 36)</i>	2	2	2	2		V&W	3
Enveloppe Water en kust	43	68	93	143	143		
<i>w.v. Hoogwaterbescherming (IF-artikel 11)</i>		10	25	90	125	AP	5
<i>w.v. Waterbeheer: KRW/WB21 incl. nutriëntenpilots en KRW Rijkswateren (IF-artikel 11)</i>	43	58	68	53	18	FES	2

¹ Het ministerie van EZ werkt een procedurevoorstel ten behoeve van besluitvorming over deze middelen voor maatschappelijke innovatieprogramma's. De middelen staan geormerkt op de aanvullende post (AP) van het Rijk.

² Middelen worden eerst na toetsing aan de FES-criteria aan de VenW-begroting toegevoegd.

³ De bedragen voor 2008, inclusief de meerjarige doorwerkingen, zijn overgeboekt naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. De resterende bedragen zijn voor 2009 en verder blijven conform de afspraak uit het Coalitieakkoord per departement gereserveerd op de aanvullende post van het Rijk. Deze bedragen worden jaarlijks bij Voorjaarsnota per tranche beschikbaar gesteld.

⁴ Dit pakket is nader verdeeld tussn VenW, VROM, EZ en LNV aan de hand van het werkprogramma schoon en zuinig.

⁵ Deze reeks is gereserveerd op de aanvullende post van het Rijk en worden jaarlijks bij Voorjaarsnota per tranche beschikbaar gesteld.

MIRT

Het kabinet ziet in de realisatie van het MIRT kansen om de samenwerking tussen rijkspartijen onderling en tussen het rijk en de decentrale overheden verder te verbeteren en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Op basis van een integrale en gebiedsgerichte visie op (onderdelen binnen) het ruimtelijk fysieke domein, wil het kabinet investeringen plegen, die op elkaar zijn afgestemd, inhoudelijk met elkaar samenhangen en uiteindelijk tot meerwaarde leiden. Het waarmaken van deze kansen en extra ambitie vraagt echter tijd. Daarom kiest het kabinet voor een stapsgewijze aanpak rond het MIRT. Als eerste aanzet is een MIRT Projectenboek uitgebracht. Hierin zijn voor het eerst de relevante ruimtelijk fysieke investeringsprojecten van de ministeries van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Verkeer en Waterstaat (VenW), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) samengebracht en gezamenlijk gepresenteerd.

Verwerking bestuursakkoord Rijk-Provincies

In het bestuursakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de Provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. Het gaat hierbij om bijdragen van de Provincies Friesland (A7 Rondweg Sneek, Rw31 Zurich Harlingen), Groningen (A7 Zuidelijke Ringweg), Overijssel (A35 Zwolle–Almelo, traverse Nijverdal), Gelderland (A2 Everdingen–Deil–Zaltbommel–Empel), Noord-Brabant (A2 Tangenten Eindhoven), Limburg (A73/A74 Venlo Maasbracht), Zeeland (N57 Veersedam–Middelburg/N61), Noord-Holland (N201 Aalsmeer–Uithoorn), Utrecht (A2 Holendrecht–Oudenrijn) en Zuid-Holland (PMR).

2.4 PPS

Voor de projecten Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk, A2 Maasbracht–Geleen, A2 Maastricht, A50 Ewijk–Valburg–Grijsoord, A12 Utrecht–Maarbergen en A4 Steenbergen is met behulp van een Public Private Comparator (PPC) bekeken of van een DBFM contract financiële meerwaarde is te verwachten ten opzichte van een DB contract. Met inachtneming van de uitkomsten van de PPC's is voor deze projecten een integrale afweging gemaakt. Voor de motivering hiervan wordt verwezen naar de toelichting per project in MIRT-projectenboek.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

Op 19 februari 2007 is de kabinetsreactie op het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en Onderhoud Infrastructuur naar de Tweede Kamer gezonden (TK, 29 644, nr. 57). Hierin is aangegeven dat Verkeer en Waterstaat zich in grote lijnen in de bevindingen van de IBO kan vinden en is begonnen met de uitvoering van de aanbevelingen, zoals voorgesteld in de brief van 19 februari 2007.

Onder meer als uitvloeisel van het IBO Beleid en Onderhoud is in de begroting 2008 een indicator toegevoegd aan de in voorgaande jaren gehanteerde indicator verhardingen, namelijk een indicator die de conditie van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. In lijn met de uitkomsten van het IBO Beleid en Onderhoud wordt zo meer inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud. Reeds eerder is geconstateerd dat besluiten die in de aanlegfase genomen worden, gevolgen hebben voor het beheer en onderhoud. VenW wil daarom in een vroeg stadium, namelijk reeds in de verkenningen- en planstudiefase (als veel keuzes nog gemaakt moeten worden), aangeven wat de consequenties voor het beheer en onderhoud zijn.

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

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

In de Midterm Review beheer en onderhoud (bijstuk bij begroting Infrastructuurfonds 2007) is gemeld dat het achterstallig onderhoud op hoofdvaarwegen tot 2020 blijft bestaan. Nog in 2007 worden de mogelijkheden om het achterstallig onderhoud te versnellen onderzocht.

In 2008 wil VenW onder meer de volgende maatregelen/werkzaamheden uit de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud uitvoeren/in uitvoering nemen:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"> • continueren van het wegwerken van achterstallig onderhoud van bruggen en viaducten
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none"> • uitvoeren van bovenbouwvernieuwingen • uitvoeren van groot en klein onderhoud • uitvoeren van STS-programma (ter voorkoming van passages stoptonende seinen) • uitvoeren van programma UPGE (plaatsen van geluidsschermen op emplacementen) • uitvoeren van kleine projecten • oplossen van capaciteitsknelpunten • maatregelen gericht op het verbeteren van reistijden
Hoofdwatersystemen	<ul style="list-style-type: none"> • Renovatie Stuwen in de Lek • Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica en bewegingswerken)
Hoofdvaarwegen	<p><i>Projecten in uitvoering:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam Rijnkanaal/Lek (baggeren, renovatie oevers, Irensesluizen en Bernardsluizen) • Rotterdam–Duitsland (baggeren en renovatie oevers) • Rotterdam–Belgie/Zeeeland (baggeren, renovatie diverse sluiscomplexen waaronder Volkeraksluizen) • Kanaal Gent–Terneuzen (baggeren en renovatie oevers en sluiscomplex Terneuzen) • Maas; baggeren en kunstwerken (renovatie diverse sluiscomplexen waaronder Born en Maasbracht) • Natte bruggen (o.a. diverse bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal) <p><i>Oplevering projecten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Baggeren Noordzeekanaal

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken Beheer en Onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2008.

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen die VenW in 2008 verwacht te realiseren op de diverse projecten binnen de in de Infrastructuurfonds onderkende sectoren.

Hoofdwatersystemen

In 2008 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● Depot Hollandsch Diep● MER/KBA Volkerak Zoommeer
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">● Verruiming Vaargeul Westerschelde● Natuurcompensatie Perkpolder● Dijkversterking Harlingen (maakt onderdeel uit van Deltaplan Grote Rivieren).● Peilbesluit Veerse Meer

Hoofdwegennet

In 2008 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omlegging Halsteren● A7 Zaanstad-Purmerend, benutting● N31 Leeuwarden-Drachten● N31 Zurich-Harlingen● N14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">● A1/A6/A9 Benutting● A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Oudenrijn)● A10 Tweede Coentunnel/Westrandweg● A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord● N9 Koedijk-De Sloepen● N34 Ommen
Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none">● A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven● A2 Leenderheide-Budel● A2 Oudenrijn-Everdingen (Deel Oudenrijn-Deil)● A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Oudenrijn)● A12 Maasbergen-Veenendaal● A15 Maasvlakte-Vaanplein● A28 Hattemberbroek-Zwolle-Meppel en kortsluiting A28/A32 (ZSM II)● A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord● A74 Venlo● N50 Ramspol Ens● N11 Leiden-Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn● N31 Leeuwarden● N61 Hoek-Schoondijke● N61 Tunnel Sluiskil

Spoorwegen

In 2008 wil VenW de volgende mijlpaal realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">● Fietsenstalling Amsterdam CS (oplevering 2008/2011)

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

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

In 2008 verwacht VenW dat de volgende mijlpalen zullen worden gerealiseerd:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Randstadrail (delen, volledige afronding 2010)• Tilburg Noord-Westtangent
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none">• Maaskruisend verkeer, Maastricht

Hoofdvaarwegennet

In 2008 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Zuid Willemsvaart Renovatie middendeel klasse II
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Vervanging sluizen 4, 5 en 6 Zuid-Willemsvaart• Wilhelminakanaal Tilburg
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none">• Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis• Vaarweg Meppel Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2008.

3.3 Randvoorwaarden

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

Innovatieprogramma lucht

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

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

Het IPL heeft op dit moment zes pilots in uitvoering:

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

In 2007 zijn maatregelen beproefd, heeft kennisoverdracht plaatsgevonden over de resultaten van de pilots en over de mogelijkheden voor implementatie in de praktijk. Een aantal activiteiten loopt door tot in 2008. Er is ook ruimte om in 2008 nieuwe pilots uit te voeren. Daarnaast heeft IPL een database aangelegd met tal van (inter)nationale ideeën en projecten op het gebied van Luchtkwaliteit. Zo mogelijk wordt het IPL eind 2008 afgerond. De focus komt in de periode 2008–2011 te liggen op toepassing en doorontwikkeling van de nieuwe luchtkwaliteitsmaatregelen, zoals ontwikkeld in het IPL.

Innovatieprogramma geluid

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

Het IPG heeft geleid tot de beschikbaarheid van nieuwe maatregelen zoals het stille wegdek, tweelaags zoab, schermtoppen, middenbermschermen, modulaire geluidsschermen, raildempers en het zogenaamde akoestisch slijpen (waarmee de rails zodanig geslepen worden dat het geluid wordt beperkt). Veel van deze maatregelen worden inmiddels toegepast buiten het IPG en leiden daar tot kostenreductie en een betere maatschappelijk acceptatie. Internationaal wordt er ingezet op het aanscherpen van geluidemissie-eisen van banden en voertuigen en het aanscherpen van testmethodes. Voor spoor wordt internationaal (in samenwerking met de Zwitserse overheid) een pilot met nieuwe typen remblokken uitgevoerd. Eind 2007 stopt het IPG. Er vindt dan een zorgvuldige afbouw van het programma en overdracht aan de staande organisaties plaats. De aandacht is in de periode 2008–2011 vooral gericht op toepassing en doorontwikkeling van de nieuwe geluidmaatregelen. In de periode na 2011 zullen de nieuwe geluidmaatregelen op grote schaal ingezet moeten worden om in lijn met het rijksbeleid de knelpunten op het gebied van geluid langs rijkswegen en spoorwegen effectief aan te pakken.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

In 2008 zal VenW enkele ontsnipperingsmaatregelen opleveren. Dit zijn vooral maatregelen gericht op de kleine fauna; onder andere een kleine faunatunnel onder de A1 bij Stroe, aanpassingen bij de A18/N18: de brug langs de Bielheimerbeek bij Doetichem en bij Eibergen, onder de A2 bij Wessem, in A58 enkele faunapassages bij Kerkeindse Heide en bij Prinsenbos. Daarnaast zijn veel grotere werken in voorbereiding die in 2008 gestart zullen worden en in de jaren daarna gereed zullen komen. In 2008 komen ook de eerste maatregelen bij het spoor gereed; onder ander bij de Tjonger en Kuikhorne in Friesland, bij Doorn in Utrecht en bij IJzerenbosch in Limburg.

4. Grote projecten

4.1 Afdekking risico's grote spoorprojecten

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

In de 20e Voortgangsrapportage HSL is gemeld dat de uit de risico-reservering aangevraagde vierde en vijfde tranche van respectievelijk € 40 miljoen en € 35 miljoen worden toegevoegd aan het projectbudget. Deze toevoegingen hebben met name betrekking op de instandhouding van de projectorganisatie en de dekking van raakvlakrisico's. Deze raakvlakrisico's hebben betrekking op onder andere de volgende maatregelen:

- dynamische belasting geluidsschermen;
- bovenbouw horizontale verplaatsing Rijkswatering;
- voorkomen beïnvloeding omliggende elektrische systemen;
- detectie/alarmsysteem zijwind brug Hollandsch Diep.

Verder wordt de uit de risicoreservering aangevraagde zesde tranche van € 31,1 mln. voor het contract meerwerk ERTMS en de kosten van de organisatie RWS HSL-Zuid alsmede de zevende tranche van € 9,3 mln. voor de meerkosten van contract ERTMS in deze begroting verwerkt. De Kamer is hierover geïnformeerd met mijn brieven van respectievelijk 23 januari 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 260) en 15 mei 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 265). De bedragen zullen worden toegevoegd aan het projectbudget van de HSL-Zuid.

Afdekking risico's spoorprogramma	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2007			53	131		6	190
1e Suppletoire begroting			- 53	53			
- HSL: beheerskosten (4e tranche)				- 40			
- HSL: m.n. raakvlakrisico's (5e tranche)				- 35			
- HSL: ERTMS en projectorganisatie HSL (6e tranche)				- 31			
- HSL: ERTMS (7e tranche)				- 9			
Stand ontwerpbegroting 2008			0	69		6	115

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2007 (mutaties > € 15 mln).

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

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerp-begroting 2007		7 044 434	7 330 777	7 446 606	7 686 311	6 777 021	6 306 100
Amendementen		50 000					
Mutaties 1e suppletore wet 2007		- 272 236	- 202 514	64 674	333 543	- 37 007	445 003
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		276 352	57 687	42 332	59 212	501 695	539 102
1. Loon- en prijsbijstelling 2007	Div.	50 655	52 331	52 785	54 865	46 553	58 697
2. Luchtmaatregelen	12					35 000	35 000
	13					- 35 000	- 35 000
3. Quick-wins netwerkanalyses	12	- 37 162	- 29 127				
	14	37 162	29 127				
4. Desaldering wegen	12/M12		- 11 898	6 700	29 200	12 000	15 000
5. FES-bijdragen: Wegen	12/M19.10		30 370				8 831
FES-bijdragen: Zuidas	13/M19.10		- 15 000	- 25 000	- 45 000	25 000	60 000
FES-bijdragen: PMR	16/M19.10					400 259	394 045
6. Risicoreservering HSL-Zuid	13	- 115 400					
	17	115 400					
7. Desaldering Vaarwegen	15/M15	- 3 814	4 794	10 755	23 065	20 800	7 450
8. Overdracht Noordzeekanaalveren	12	195 000					- 2 000
9. Huisvestingstaakstelling	Div.	- 2 910	- 2 908	- 2 918	- 2 917	- 2 921	
10. Correctie nav uitkomst 2006	13						- 34 800
	18						34 800
11. Leenfaciliteit	Div.	34 511					
II Overige mutaties		4 831	7 729	8 963	9 658	8 553	9 464
Totale mutaties		281 183	65 416	51 295	68 870	510 248	548 566
Stand ontwerp-begroting 2008		7 103 381	7 193 679	7 562 575	8 088 724	7 250 262	7 299 669

Ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2007.

Ad 2. In de Nota Mobiliteit (NoMo) is voor locatiespecifieke knelpunten op het terrein van luchtkwaliteit € 300 mln. gereserveerd. Door middel van deze overboeking vanuit artikel IF 13 Spoorwegen komt de volledige € 300 mln. op artikel IF 12 Hoofdwegen beschikbaar voor wegenknelpunten.

Ad 3. De op artikel IF 12 Hoofdwegen gereserveerde € 66 mln voor quick-wins uit de netwerkanalyses wordt overgeheveld naar artikel IF 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen en komt op deze wijze beschikbaar voor regionale overheden.

Ad 4. Dit betreft de verhoging van de kosten van projecten als gevolg

van het opnemen van activiteiten die worden uitgevoerd in opdracht van decentrale overheden. Hier staan hogere ontvangsten tegenover.

- Ad 5. Voor de toelichting bij deze mutaties wordt verwezen naar het gestelde bij artikel IF 19.10 FES.
- Ad 6. Dit betreft een overboeking vanuit de «afdekking risico's spoorprogramma's» op artikel IF 13 Spoorwegen naar artikel IF 17 voor de in 2006 en 2007 door de TK geaccordeerde toevoeging aan het HSL-Zuid budget (4e, 5e, 6e en 7e tranche).
- Ad 7. Enerzijds leidt het uitstel van de besluitvorming over investeringen in de Schelderadarketen (SRK) tot een aanpassing van de uitgaven- en ontvangstenraming. Dit omdat er plannen in voorbereiding zijn voor de aanleg van een windmolenpark voor de Zeeuwse kust. Er bestaat namelijk de mogelijkheid tot synergie tussen de aanleg van een windmolenpark en investeringen in de SRK. In de loop van 2007 zal hierover verdere besluitvorming plaatsvinden. Anderzijds zijn er extra bijdragen van de gemeente Den Bosch in de meerkosten van de as-verlegging en van de Provincie Noord-Brabant, de betrokken gemeenten en het waterschap conform de bestuursovereenkomst. Ook wordt een EU-subsidie in het kader van de TEN (Trans Europees Netwerken) verkregen.
- Ad 8. VenW heeft het voornemen de verantwoordelijkheid voor de exploitatie (inclusief Beheer en Onderhoud) en vervanging van drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal volledig over te dragen aan de gemeente Amsterdam. Hiervoor is een afkoop-som overeengekomen van € 220 mln. Dit voornemen is een uitvloeisel van langdurig onderhandelen en sluit aan bij de uitgangspunten in het Coalitieakkoord (verantwoordelijkheden waar mogelijk decentraal beleggen). Als gevolg van vrijvallende beheers- en onderhoudskosten en exploitatiebijdragen, leidt deze overdracht in 2007 tot een tekort op artikel 12 van ca. € 190 mln. Indien rekening wordt gehouden met de structurele vrijval van deze kosten en de bijdragen uit wegen en Regionaal/lokaal, is de afkoop budgettair neutraal.
- Ad 9. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling conform het Coalitieakkoord.
- Ad 10. Dit betreft een correctieboeking van artikel 13 Spoorwegen met artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten voor de juiste verwerking van de extra aflossing in 2006 in het kader van schuldreductie ProRail.
- Ad 11. Tussen het ministerie van Financiën en VenW is de afspraak gemaakt om het beroep van RWS op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van VenW te laten vallen. Bij Voorjaarsnota 2007 is dit voorlopig budgettair verwerkt door het geld op artikel XII/40 Nominaal en onvoorzien te parkeren. In de begroting 2008 wordt dit bedrag nu toegedeeld aan de afzonderlijke artikelen.

3. AFKORTINGENLIJST

A.

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

B.

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

C.

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

D.

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

E.

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

F.

FES	=	Fonds economische structuurversterking
FTE	=	Full-time equivalent

G.

GDU	=	Gebundelde doeluitkering
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GPS	=	Global Positioning System
GVB	=	Grootschalige Verwerking Baggerspecie

H.

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

I.

IBO	=	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking

IF	=	Infrastructuurfonds
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid
IRMA	=	INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IVM	=	Integrale Verkenning Maas
K.		
KBA	=	Kosten Baten Analyse
KLPD	=	Korps Landelijke Politie Diensten
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
L.		
LMCA	=	Landelijke markt en capaciteitsanalyses
M.		
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MHW	=	Maatgevend hoogwater
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma ontsnippering
MLN	=	Miljoen
MTR	=	Mid-term review Beheer en Onderhoud
N.		
NAP	=	Nieuw Amsterdams Peil
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe sleutelprojecten
NV	=	Naamloze vennootschap
NVGS	=	Nota vervoer gevaarlijke stoffen
NVVP	=	Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.		
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAGE	=	Plan van aanpak goederen emplacementen
PKB	=	Planologische kernbeslissing
PMR	=	Project mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	=	Public Private
PPS	=	Publiek private samenwerking
PU	=	Productuitgaven
PVVP	=	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
R.		
RIT	=	Rail Infra Trust
RVVP	=	Regionaal verkeers- en vervoersplan
RW	=	Rijkswegen
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
SAAL	=	Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
SOIT	=	Subsidieregeling openbare inland terminals
SNIP	=	Spelregelkader natte infrastructuurprojecten
SRK	=	Schelderadarketen
SUBBIED	=	Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied

SVB	= Stimulering verwerking baggerspecie
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
T.	
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuur
TEN	= Transeuropese netwerken
U.	
UPR	= Urgentieprogramma Randstad
UWO	= Uitwerkingsovereenkomst
V.	
VBS	= Verkeersbegeleidende Systemen
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNK	= Veiligheid Nederland in Kaart
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W.	
WB21	= Waterbeheer 21e eeuw
WST	= Westerscheldetunnel
WTC	= World trade centre
Z.	
ZSM	= Zichtbaar, slim en meetbaar
ZZL	= Zuiderzeelijn

4. PRODUCTARTIKELEN

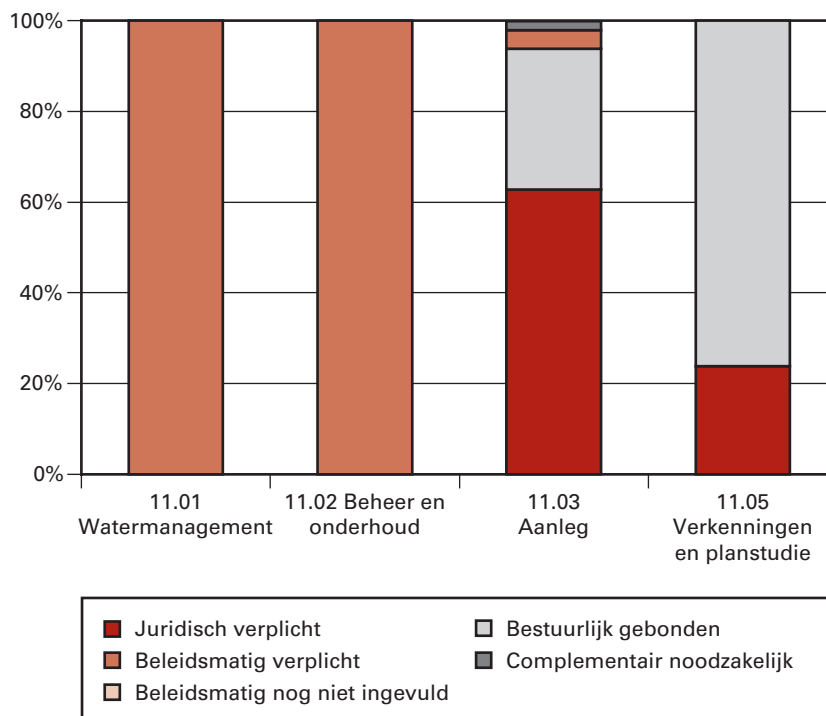
11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
11. Hoofdwatersystemen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		530 804	669 741	735 541	834 270	733 120	620 816
Uitgaven	494 893	577 519	724 623	772 746	852 474	733 120	629 316
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>61 604</i>	<i>71 754</i>	<i>82 395</i>	<i>85 808</i>	<i>85 684</i>	<i>99 149</i>	<i>101 520</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	61 604	71 754	82 395	85 808	85 684	99 149	101 520
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>229 365</i>	<i>178 593</i>	<i>191 955</i>	<i>182 421</i>	<i>195 750</i>	<i>213 569</i>	<i>217 797</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	148 327	98 666	102 651	94 451	104 313	89 475	91 463
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheren	74 987	56 071	54 031	55 986	68 081	124 091	126 257
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	6 051	23 856	35 273	31 984	23 356	3	77
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>191 740</i>	<i>310 578</i>	<i>441 860</i>	<i>434 744</i>	<i>499 170</i>	<i>347 298</i>	<i>239 126</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	114 277	161 155	291 946	323 496	383 851	282 104	175 837
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren	77 463	149 423	149 914	111 248	115 319	65 194	63 289
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>12 184</i>	<i>16 594</i>	<i>8 413</i>	<i>69 773</i>	<i>71 870</i>	<i>73 104</i>	<i>70 873</i>
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	1 298	12 822	1 241	0	0	0	0
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	9 026	52	5 360	68 657	71 339	72 582	70 061
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	1 860	3 720	1 812	1 116	531	522	812
Van totale uitgaven:							
– Agentschapsbijdrage	331 566	258 403	273 897	269 731	297 433	342 664	345 664
– Restant	163 327	319 116	450 726	503 015	555 041	390 455	283 652
11.09 Ontvangsten	3 731	6 160	5 017	1 030	949		



Toelichting:

Watermanagement en Beheer en Onderhoud

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

Aanleg

Het artikelonderdeel Waterbeheren is nagenoeg geheel juridisch verplicht. Het artikelonderdeel Waterkeren is bijna voor de helft juridisch verplicht en ook bestuurlijk gebonden. Tot de laatste categorie behoort met name het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Verkenningen en Planstudies

De verkenningen en planstudies zijn grotendeels bestuurlijk gebonden. Het betreft projecten waarvoor de Tweede Kamer FES-middelen heeft toegekend (Compartimenteringsonderzoek en innovatie Haaglanden) en internationale verplichtingen zijn aangegaan (ProSes 2010).

11.01 Watermanagement

Motivering

Met Watermanagement streeft VenW naar

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

Basispakket Watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

- Het op orde brengen en houden van de samenhang tussen het regionaal – en het hoofdwatersysteem in 2015. Hiermee wordt de problematiek van zowel wateroverlast als watertekort bestreden.
- Het kunnen beschikken over voldoende water in de rijkswateren, zodat tegemoed kan worden gekomen aan de behoeften die voortvloeien uit de diverse gebruiksfuncties. Om dit te realiseren worden peilbesluiten nageleefd, worden de wateraccorden geactualiseerd en uiteraard nageleefd. Het waterpeil is zoveel als mogelijk afgestemd op de gebruiksfuncties.

Daarnaast wordt zorggedragen voor een adequate informatievoorziening over de reguliere waterkwantiteit en waterkwaliteit. Dit houdt de vergaring en beschikbaarstelling in van interne – en externe informatievoorziening over het watersysteem. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om berichtgeving over hoog- en laagwater, naderende stormen, verontreinigingen en ijsvorming. Hiermee is binnen Rijkswaterstaat een calamiteitenorganisatie belast.

Meetbare gegevens bij Watermanagement

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang
Watermanagement	Km ² water	65 250

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

11.02 Beheer en onderhoud

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

Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

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

ad 1. Handhaven kustlijn

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

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

ad 2. Rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

- Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 480 km primaire waterkeringen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat met name om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat ook een aantal niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Wet op de waterkering omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater. Ze bieden bescherming tegen het binnenwater. Derhalve moeten ook deze waterkeringen voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau.

- Stormvloedkeringen

Om ons land tegen de zee te beveiligen is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Ook de stormvloedkeringen zijn primaire waterkeringen (welke vallen onder de Wet op de waterkering). Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen en het onderhoud aan het besturingssysteem. Naast deze onderhoudsactiviteiten vindt de bediening van deze objecten plaats en worden er periodiek inspecties uitgevoerd.

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheeren

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

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

- vergunningverlening en handhaving.

Bovendien valt onder het basispakket de voorbereiding van respectievelijk WB21, de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. Bij de implementatie van deze wet- en regelgeving zullen onder het basispakket alleen de onderdelen vallen die in de beheersplannen worden opgenomen.

- Kustwacht

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

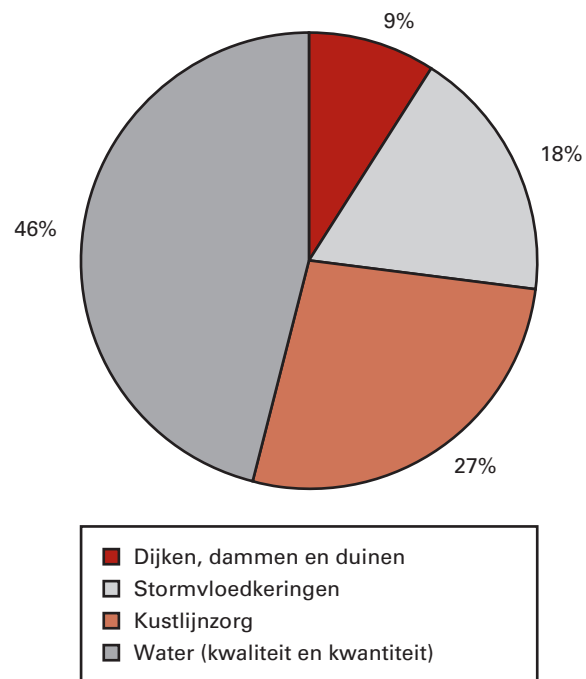
- Groot Variabel onderhoud

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud etc.). Hieronder vallen de projecten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, dat is bijgevoegd bij de begroting 2004. De voortgang van de uitvoering van dit plan van aanpak is beschreven in de Mid Term Review, die bij de begroting 2007 als bijlage werd bijgevoegd. Tot en met 2010 wordt conform plan van aanpak verder gewerkt aan een programma van groot variabel onderhoudsactiviteiten.

Meetbare gegevens bij Beheer en Onderhoud

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

Verdeling kosten basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwatersystemen

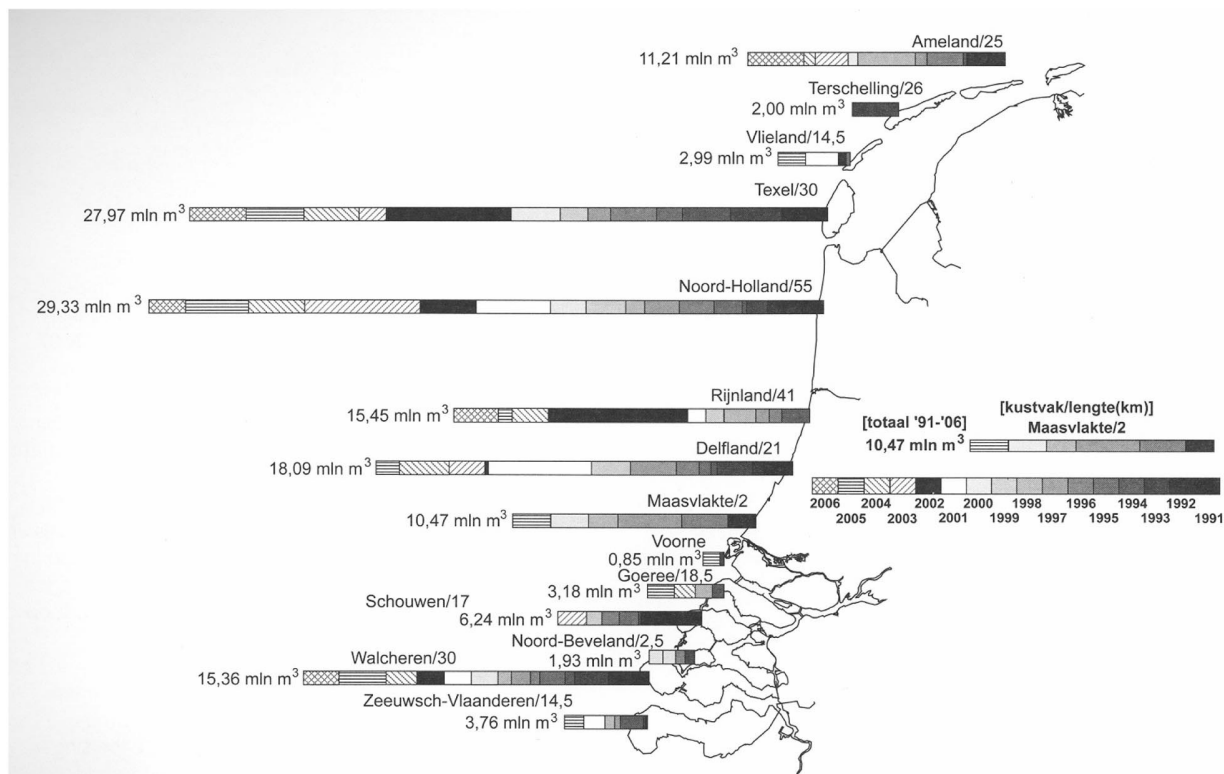


- Waterkeren

Suppleren voor kustlijnzorg in 1000m ³	2006	2007	2008*
Strand	3 400	3 020	3 070
Onderwater	7 350	10 100	9 800

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

Totale hoeveelheid zandsuppleties RWS periode 1991 t/m 2006



Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2008 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud	Dijken primaire waterkeringen in km	480	22 156
	Stormvloedkeringen	4	29 738
	Niet primaire waterkeringen in km	268	5 114
	Suppleren voor kustlijnverzorging gem.in m³	12 870 000	45 643

Prestatie-indicatoren

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2008
Beheer en Onderhoud Waterkeren	• Suppleren van zand gemiddeld per jaar volgens jaarlijks vastgesteld landelijk suppletieprogramma.	Aantal m³ per jaar	12 870 000
	• De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater kerer, blijven in de kerende staat zoals blijkt uit de toetsing 2006.	%	100
	• De primaire waterkeringen die niet direct water kerer en de niet primaire waterkeringen blijven in de kerende staat zoals als die was bij aanvang 2006	%	100

- Waterbeheren

Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2008 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Inzet uren vergunningverlening en handhaving	31 000	37 831
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	16 200

Prestatie-indicatoren:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2008
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	J/N	J
	Het percentage van de vergunningverlening in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, Ow, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen	%	80

- Groot variabel onderhoud

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud etc.). Hieronder vallen ook de projecten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke is bijgevoegd bij de begroting 2004. In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

Projecten	Uitvoeringsperiode
Stuwen Lek	2004–2010
Haringvliet	2004–2011

11.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

Realisatie Waterkeren

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

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

ad. 1. Rivierverruiming

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden rivierverruimingsprojecten uitgevoerd om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen. Andere projecten die in het kader van de rivierverruiming worden uitgevoerd betreffen de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. De NURG-projecten beogen ook de ontwikkeling van natuur. De realisatie laatstgenoemde projecten moet uiterlijk 2015 afgerond zijn. Voorbeelden van projecten die worden uitgevoerd om deze doelstelling te realiseren zijn de projecten Hemelrijkse Waard, Batenburg en het Lexkesveer. Naast deze kleinschalige projecten wordt een groot-schalige rivierverruiming voorbereid in het project Ruimte voor de Rivier en in het project Maaswerken. (zie artikel 16 IF).

ad. 2. Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

Verbetering van dijken bestaat uit verhoging en/of versterking van de dijk of uit vervanging van de bestaande steenbekleding. Het programma herstel en onderzoek steenbekleding Westerschelde en Oosterschelde loopt in 2008 door. Het herstel van de steenbekledingen in Zeeland wordt in 2015 opgeleverd. In totaal zal dan langs de Wester- en Oosterschelde dan 321 kilometer steenbekleding zijn vervangen.

ad. 3. Overige onderzoeken en kleine projecten

- Veiligheid Nederland in Kaart-2 (VNK-2). Met dit studieproject worden de kansen op en de gevolgen van overstromingen van dijkringen en een aantal kades langs de Maas in Nederland in kaart gebracht volgens een nieuwe methode (TK 2005–2006, 27 625, nr. 60).
- Sterkte en belasting waterkeringen, waarbij onder andere het inzicht in de golfvoortplanting in de Waddenzee en langs de Noordzeekust wordt verbeterd.
- Hydraulische randvoorwaarden. De Wet op de waterkering stelt (o.a.) dat VenW verantwoordelijk is voor het periodiek uitbrengen van hydraulische randvoorwaarden en andere instrumenten die door waterkeringbeheerders worden gebruikt bij de vijfjaarlijkse toetsing van de veiligheid van de primaire waterkeringen en die worden gebruikt bij het ontwerp van die waterkeringen.
- In het kader van het innovatieprogramma Deltatechnologie waarvoor dit kabinet extra middelen heeft vrijgemaakt, werken overheden, kennisinstituten en bedrijfsleven consortia samen aan een zestal grootschalige praktijkproeven.

ad. 4. Resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren

De werken langs de grote rivieren met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m³/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. In het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden zijn langs de kust en in het benedenrivierengebied nog enkele werken in uitvoering. Afrondend wordt nog een aantal subsidies verstrekt. Bijvoorbeeld voor de keringen in Harlingen waarmee in 2008 zal worden gestart.

ad. 5. Hoogwaterbeschermingsprogramma

Er worden subsidies verstrekt aan Waterschappen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die voortkomen uit de vijfjaarlijkse toetsingen conform de Wet op de waterkering (zie ook resultaat 1e toetsing Kamerstuk 2002–2003, 18 106, nr. 124).

De resultaten van de tweede toetsing zijn eind september 2006 aan de Tweede Kamer gestuurd. Deze toetsing heeft aangetoond dat versterkingsmaatregelen nodig zijn om Nederland te beschermen tegen

overstromingen. Dit betreft noodzakelijk maatregelen aan de primaire waterkeringen en kunstwerken in de Randstad, het Markermeer, de Hollandse en Zeeuwse Delta en de Waddenzee. Het vorige kabinet heeft een programma opgesteld om voortvarend de meest urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Daarvoor is in de begroting 2007 € 420 mln. beschikbaar gesteld. Het huidige kabinet heeft in het kader van het Coalitieakkoord en het Beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» vanaf 2009 aanvullende middelen gereserveerd om het programma op basis van de 1e en de 2e toetsing (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk) uit te voeren. In de begrotingsperiode betreft dit € 250 mln.

In de begroting 2008 is het project Zwakke Schakels Kust in het hoogwaterbeschermingsprogramma opgenomen.

Uitvoering van de Zwakke Schakels zal plaatsvinden van 2007 t/m 2020. In totaal is voor het programma Zwakke Schakels kust een bedrag van € 745 mln. gereserveerd.

Bij de begrotingsbehandeling in december 2005 is toegezegd om het budget voor de versterking van de zwakke schakels beschikbaar te stellen op het moment dat de provincie een uitvoeringsgereed plan heeft én de provincie kan aangeven dat zij de financiering voor de ruimtelijke kwaliteit heeft geregeld. De provincies wensen voortvarend van start te gaan.

De belangrijke mutaties in de realisatietabel waterkeren zijn:

- Aan het project Harlingen, ressorterend onder Deltaplan Grote Rivieren, is ca € 17 mln. toegevoegd vanuit het onderzoekproject Hydraulische Randvoorwaarden (ca € 8 mln.) en de overige steenbekleding Steenzetting (€ 9 mln.). De opleveringstermijn is a.g.v. de toevoeging van het project Harlingen verschoven naar 2010.
- Budgetbijstelling van € 4,5 mln. voor de afronding van het project Oosterbeek (€ 3,2 mln.) en participatie NURG (1,3 mln.). Deze middelen zijn ingezet voor het project natuurcompensatie Perkpolder op het realisatie-programma Waterbeheren.
- Overheveling van het project Zwakke Schakels Kust van artikel 11.05.02 Planstudie Waterkeren naar het Hoogwaterbeschermingsprogramma (ad. € 745 mln.).
- Budgetbijstelling van ca. € 3,5 mln. voor kleine projecten die zijn afgerond en zijn ingezet voor met name het project Natuurcompensatie Perkpolder op het realisatie-programma Waterbeheren.
- Voor het project VNK-2 is € 6 mln. toegevoegd vanuit het onderzoekproject Hydraulische Randvoorwaarden. Voor VNK 2 heeft een ramingbijstelling plaatsgevonden a.g.v. onder andere een hoger prijsniveau in de markt, de schaarste van de benodigde specialisten, de complexiteit en het vernieuwende karakter van het project.

Realisatieprogramma Waterbeheren

Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

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

ad. 1. projecten Herstel en Inrichting watersystemen

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

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

ad. 2. Verruiming vaargeul Westerschelde

De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt georganiseerd en gefinancierd door Vlaanderen. Nederland financiert maximaal € 30 mln. op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming en vaargeulwandverdediging. De reservering hiervoor is vanuit het planstudiebudget overgeheveld naar het realisatieprogramma. Voorbereiding voor de uitvoering vindt plaats in 2007.

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

ad. 3. Saneren van waterbodems

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

In 2008 wordt het saneringsprogramma herijkt.

ad.4. Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door het Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen met als doel samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. In dit kader heeft het kabinet heeft een eenmalige impuls van € 100 mln. beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen.

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

Reserveringen Coalitieakkoord

- **Innovatie/synergie KRW/WB21**

Water als drager van ruimtelijke ontwikkeling vraagt bij uitstek om een ander manier van investeren: hoogwaardig, duurzaam en doelmatig door innovatie en synergie met andere beleidsdoelen. Door waterdoelen op effectieve en efficiënte wijze te koppelen aan de doelstellingen voor natuur, landschap en stedelijke herstructurering kunnen de totale maatschappelijke kosten worden verlaagd en de baten worden verhoogd. Daarom heeft het kabinet extra middelen binnen het FES gereserveerd voor een (stimulerings)programma gericht op synergie en innovatie bij de KRW en WB21. De inzet op synergie is gericht op een tijdige en effectieve opstart van de benodigde fysieke ingrepen in het landelijk en stedelijk gebied. Hierdoor worden de doelstellingen tijdig bereikt en worden de totale maatschappelijke kosten substantieel verlaagd. De inzet op innovatie beoogt een doorbraak in de vorm van systeemvernieuwing om te komen tot betere en betaalbare oplossingen voor de realisering van de wettelijk vast te leggen doelen van de KRW en de opgave om het Nederlandse waterbeheer klimaatbestendig te maken (aanpak wateroverlast). Met deze impuls worden publieke en private partijen gestimuleerd om snel met nieuwe praktijkgerichte uitvoerbare oplossingen te komen die zowel voor de korte als langere termijn een hoog rendement opleveren. De daarbij te ontwikkelen kennis en ervaring kan ook worden geëxporteerd.

- **KRW-maatregelen in rijkswateren**

Dit betreft maatregelen gericht op sanering van waterbodems, het herstel van zoet-zout verbindingen en de verbeterde inrichting van de rijkswateren.

Totaal is in de periode 2000 tot en met 2012 voor innovatie/synergie KRW/WB21 en de KRW-maatregelen € 240 mln. binnen het FES gereserveerd.

De belangrijke mutaties in de realisatietabel waterbeheeren zijn:

- Voor het project Natuurcompensatie Perkpolder is bij 1e suppletore wet vanuit artikel 12, Vaarwegen € 8 mln. toegevoegd. Daarnaast komt de aanvullende financiering van € 8 mln. vanuit de kleine projecten waterkeren (ca € 3,5 mln.), het project Oosterbeek (€ 3,2 mln.) en participatie NURG (€ 1,3 mln.).
- Het project verruiming vaargeul Westerschelde (€ 30 mln.) is vanuit de planstudietabel toegevoegd aan het realisatieprogramma.
- Het projectbudget IIVR wordt met € 3,5 mln. opgehoogd onder gelijktijdige ophoging van de ontvangsten voor IIVR.
- Aanpassing in de verwachte openstelling van Haringvliet de Kier; de aanleg van de zoetwatervoorziening neemt meer tijd in beslag waardoor de oplevering met één tot twee jaar wordt uitgesteld.
- Aanpassing opleveringsdatum voor Inrichting IJsselmonding. Een deel van de werkzaamheden voor het deelproject Roggebotsveld worden door Staatsbosbeheer uitgevoerd en deze staan gepland voor de periode 2007–2010.
- Aanpassing opleveringsdatum voor Natte Natuurprojecten IJsselmeergebied. De verschuiving van 2007 naar 2011 heeft te maken met het feit dat er 3 nieuwe projecten in realisatie gaan (Kamperhoek, Houtribdijk en Edam Volendam).

Projectoverzicht behorende bij 11.03.01: Realisatieprogramma Waterkeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Deltaplan grote rivieren	666	648	624	5	5	10	13	3	5		2010	2006
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	198	202	93	23	21	10	8	8	9	25	2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1 072	1 066	442	33	42	56	87	94	88	230	2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	1 588	830	38	84	204	226	268	169	48	552	2020	2020
Overige onderzoeken en kleine projecten	204	205	44	16	19	21	8	8	26	62	2020	2020
Totaal categorie 0	3 728		1 241	161	292	324	384	282	176	869		
Begroting (IF 11.03.01)				161	292	324	384	282	176			

Projectoverzicht behorende bij 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	6	6	7	3					2008	2008
Sanering waterbodems	435	432	94	35	31	19	29	23	21	184	divers	divers
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	6	6	3	1	1	2	1				2009	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	123	123	32	22	25	23	20	1			2010	2010
Projecten landsdeel Oost												
Inrichting IJsselmonding	13	13	9	1	1	1	1				2010	2006
Projecten landsdeel West - Overig												
Natte natuurprojecten IJsselmeer-gebied	30	30	19	5	4	1					2011	2007
Depot Hollandsch Diep	76	75	40	27	7	2					2008	2008
Haringvliet De Kier	36	36	9	8	12	7					2009	2008
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	46	42	10	8	9	7	6	7			2011	2011
Klein Profijt	2	2	2								2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	50	49	50								2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	18	18	18								2006	2007
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	20	20								2004	2004
Verruiming vaargeul Westerschelde	30	0	0	1	6	5	5	2	3	8	2011	-
Vispassages Grave en Borgharen	7	7	4	3							2006	2006
Natuurcompensatie Perkpolder	16	0	0	2	5	1	3	2	1	0	2013	-
Overig												
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, incl. verdrogingsgelden)	399	396	15	7	7	19	40	29	39	243	n.v.t.	
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	9	24	34	23	11				2010	2010
Kleine projecten	2	0								2		
Totaal categorie 0	1 430		340	149	150	111	115	65	63	436		
Begroting (IF 11.03.02)				149	150	111	115	65	63			

11.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

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

Producten

Programma Hoofdwatersystemen

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

1. Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas;
2. Doorlaatmiddel Brouwersdam;
3. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas;
4. Natuurontwikkelingsschets Eems;
5. Sluitregime Oosterscheldekering;

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

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

Verkenningen

ad. 1. Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas

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

ad. 2. Doorlaatmiddel Brouwersdam

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

ad. 3. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas (Noodoverloopgebieden)

Het systeem van de Nederlandse waterkeringen is berekend op gebeurtenissen die zich voordoen met een waarschijnlijkheid van 1/250 tot 1/10 000 per jaar. De natuur is echter onvoorspelbaar en een extreme gebeurtenis blijft mogelijk. Het Kabinetstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (TK 2006–2007, 27 625, nr. 77) presenteert een strategie voor de beheersing van dergelijke gebeurtenissen die bestaat uit fysieke/ruimtelijke maatregelen en organisatorische maatregelen.

- Voor de laatste geldt als doelstelling om de voorbereiding eind 2008 op orde te hebben. Hiervoor is een verbeterprogramma onder regie van een bestuurlijke taskforce in uitvoering, met een omvang van € 15 mln. (€ 10 mln. V&W).
- Het standpunt markeert de fysieke/ruimtelijke maatregelen als kansrijk, maar maakt nog geen keuze voor investeringen. Specifiek voor de optie compartimenteren is vanuit het FES verder € 2 mln. beschikbaar gesteld voor een nadere verkenning; oplevering is voorzien eind 2008. Mogelijke besluiten hierover worden genomen in de te verschijnen nota waterveiligheid (eind 2008).
De Tweede Kamer heeft in juni 2007 met deze lijn ingestemd.

ad. 4. Natuurontwikkelingsschets Eems

De verwachting is dat de druk van economisch gerichte activiteiten op de morfologie van het Eems-estuarium, zoals scheepvaart, verdiepingen en

schelpenwinning, in de toekomst verder zal toenemen. Dit zal waarschijnlijk met negatieve effecten op de natuur gepaard gaan. In het natuurontwikkelingsplan wordt een pakket van concrete, locatiespecifieke herstel en inrichtingsmaatregelen beschreven die bijdragen aan de doelen voor de Kaderrichtlijn Water.

ad. 5. Sluitregime Oosterscheldekering

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

Wijzigingen verkenningentabel:

- Verkenning gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust is afgerond. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de afrondende rapportage (TK 2006–2007, 30 817, nr. 3).
De samenvattende conclusie is dat een kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen samen met andere gebieden in de Zuidvleugel de tekorten aan recreatieruimte kan helpen terugdringen. De provincie zal de resultaten als bouwsteen gebruiken bij de verdere ontwikkeling van de Delflandse kust. De provincie heeft een stuurgroep haalbaarheid kustontwikkeling opgericht waar het rijk aan deelneemt. Onderdeel van het verkennen van de haalbaarheid van de kustontwikkeling is de (mogelijke) uitvoering van een pilot met de zandmotor.
- Het studierapport voor Integrale Verkenning Maas (IVM) is afgerond. De uitkomst hiervan is dat voornamelijk nog geen aanvullende planstudies of investeringsbeslissingen voor ingrepen langs de Maas nodig zijn. In het kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstroming (Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 77) is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

Planstudieprogramma waterkeren

ad. 6. Zwakke Schakels Kust

De bescherming tegen overstromingen vanuit de zee is geregeld in de Wet op de waterkering, waarin normen zijn opgenomen waaraan de zeeweringen moeten voldoen. Echter, naar aanleiding van signalen over een sterkere golfbelasting op de kust, is in 2003 door de waterschappen nogmaals gekeken naar de sterkte van de zeeweringen. De inzichten hebben geleid tot tijdelijke maatregelen zoals diverse zandsuppleties. Daarnaast is er gesignaleerd dat er op 10 locaties langs de kust zogenoemde zwakke schakels zijn, waarvoor binnen een periode van 20 jaar versterking van de zeewering nodig is. Op 8 van deze 10 locaties ligt tevens een opgave tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, de zogenaamde prioritaire zwakke schakels. De uitvoering is gestart in 2007.

ad. 7. Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk

In verband met de uitbreiding van de spuicapaciteit wordt een planstudie uitgevoerd. Met deze planstudie wordt de MER gemaakt op basis waarvan het dijkversterkingsplan conform de Wet op de waterkering wordt opgesteld. Nader onderzoek is vereist voor zowel de MER als ook ter voorbereiding van de realisatie. Verwacht wordt dat in 2009 het projectbesluit kan worden genomen. De start van de realisatie is voorzien in 2010. Daarnaast wordt toekomstige verdere versterking van de afsluitdijk gezien in het kader van de integrale gebiedsverkenning IJsselmeergebied.

De belangrijke mutaties in de planstudietabel waterkeren zijn:

- De overheveling van het project Zwakke Schakels Kust van artikel 11.05.02 Planstudie Waterkeren naar het Hoogwaterbeschermingsprogramma (ad. € 745 mln.).
- De overheveling van € 9 mln. uit «Overige Steenzetting» naar het project Harlingen (Deltaplan Grote Rivieren).
- Vertraging van het projectbesluit en de start van de realisatie van Extra spuicapaciteit Afsluitdijk, omdat er is geconstateerd dat het eerder inschakelen van de markt voor uitvoering en vervlechten met de ruimtelijke besluitvormingsprocedure, niet te realiseren is. De opleveringsdatum blijft 2013.

Planstudieprogramma waterbeheren

ad. 8. Natuurlijk Peilbeheer Veerse Meer

Het huidige tegennatuurlijke peilbeheer in het Veerse Meer brengt delen van het watersysteem uit evenwicht. Het peilbeheer is vrijwel volledig afgestemd op de afwateringsfunctie voor de landbouw in de winter en de recreatieve functie in het voorjaar en de zomer. Hierdoor komt de ecologische kwaliteit nauwelijks tot ontwikkeling en worden ook de recreatieve potenties nauwelijks benut. Een natuurlijker peilbeheer geeft de natuur de kans om een situatie te ontwikkelen die meer past bij een watersysteem met (beperkt) getij. Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland hebben een planstudie/MER uitgevoerd naar een meer natuurlijk peilbeheer. Het MER en ontwerp-peilbesluit wordt volgens planning in mei 2007 ter inzage gelegd. Het peilbesluit wordt dan na de zomer genomen. De start van de uitvoering is voorzien in 2008 (raming kosten € 12,66 mln.).

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

VenW levert een bijdrage aan de projectorganisatie ProSes 2010 voor de algemene projectkosten voor de ontwikkelingsschets. Dit is overeengekomen in het verdrag over de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium op 21 december 2005 tussen Vlaanderen en Nederland.

ad. 10. Volkerak-Zoommeer

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

Ad 11. Innovatie Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden inclusief een aantal daarbij aangesloten gemeenten, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Delfland voeren op basis van een subsidie uit het Fonds Economische Structuurversterking een kennisprogramma uit met de titel «Ruimte voor water én economische ontwikkeling in Haaglanden». De subsidie wordt verleend ten behoeve van het ontwikkelen en het verbreiden van kennis over nieuwe vormen van samenwerking, beheer en instrumenten en technische innovaties op het terrein van de wateropgave

in een verstedelijkte delta door middel van het subsidiëren van kennisprojecten en het opzetten van een programmabureau dat zorgdraagt voor de uitwerking en realisatie van het programma.

De belangrijke mutaties in de planstudietabel waterbeheren zijn:

- De verlenging van de planstudie Volkerak Zoommeer € 0,4 mln., waardoor de uitvoering later start.
- De uitvoering van de verkenning doorlaatmiddel Brouwersdam € 0,5 mln.
- De overheveling van het project verruiming vaargeul Westerschelde (€ 30 mln.) vanuit de planstudietabel naar het artikelonderdeel realisatie Waterbeheren 11.03.02.
- Verwachte opleveringsdatum Volkerak Zoommeer is vertraagd. Door mogelijk extra maatregelen in de infrastructuur uit de vervolgstudie zal de MER-procedure pas in het voorjaar 2009 worden afgerond, waarna het projectbesluit kan worden genomen. Ook zal de voorbereiding voor de technische ontwerpen van deze maatregelen meer tijd vergen. Verwacht wordt dat in 2012 gestart kan worden met de uitvoering. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zal het project in 2015–2017 gereedkomen.

Projectoverzicht behorende bij 11.05.01: Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Nationaal Rampenbeheersing Overstromingen/TMO/compartimenteringsonderzoek	Veiligheid	Waterbeheren	Kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2006/2008
Landsdeel Noord Natuurontwikkelingsplan Eems	Kaderrichtlijn Water	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	2007
Landsdeel Zuid Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas	Waterbeheersing en Kaderrichtlijn Water	Waterbeheren	Afspraak tussen Nederland en België/Wallonië	2007
Doorlaatmiddel Brouwersdam	Kaderrichtlijn Water	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	2008
Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering in de Oosterschelde	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2007

Projectoverzicht behorende bij 11.05.02: Planstudieprogramma waterkeren

Bedragen in mln	raming		budget								Uitvoering	
	min.	max		kosten	2007	2008	2009	2010	2011	2012		later
Projectomschrijving			taakstellend									
CATEGORIE 1												
Projecten (nationaal)												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			243			pb	uo					2010–2013
Overige steenzetting			168									2009–2016
Totaal categorie 1			411									

Legenda

- pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht behorende bij 11.05.03: Planstudieprogramma water-beheren

Bedragen in mln	raming budget										Uitvoering
	min.	max	taak- stellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	periode
CATEGORIE 1											
Projecten landsdeel Zuid											
Peilbesluit Veerse Meer	10	15		pb	uo						2008–2010
Volkerak Zoommeer	40	55				pb			uo		2012–2015/ 2017
Totaal categorie 1											

Legenda

pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2008 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

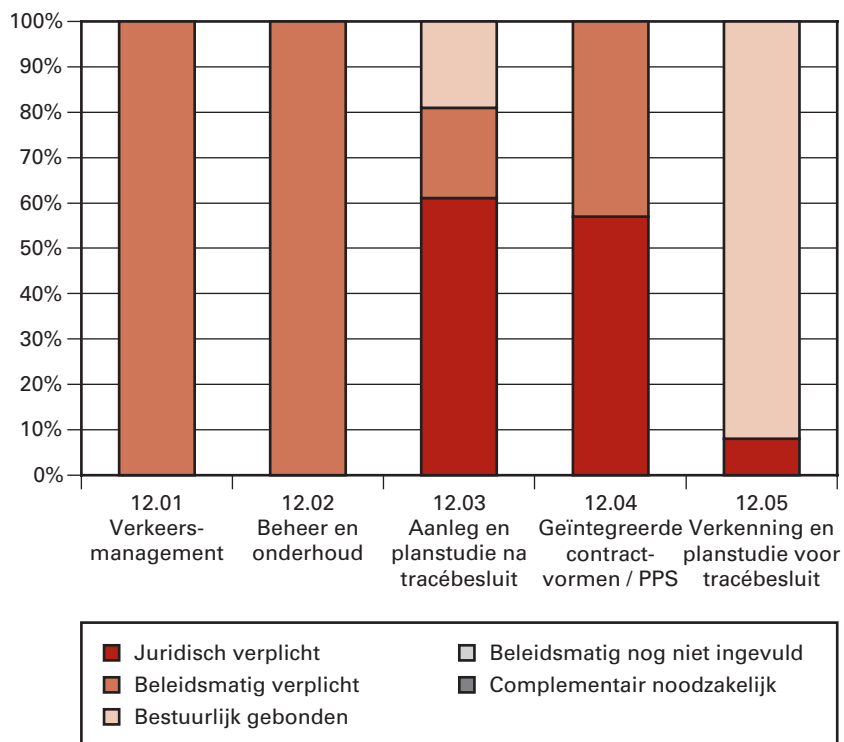
Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen	2 701 107	2 790 848	2 965 333	2 434 401	2 509 539	1 214 336	1 282 157
Uitgaven incl. Egalisatiereeks		2 580 277	2 877 887	2 938 690	3 090 307	1 860 430	1 969 790
Egalisatiereeks		- 141 044	- 248 771	- 129 763	- 74 680	270 807	323 451 *
Uitgaven	2 110 743	2 721 321	3 126 658	3 068 453	3 164 987	1 589 623	1 646 339
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>61 951</i>	<i>66 215</i>	<i>57 752</i>	<i>53 858</i>	<i>54 510</i>	<i>48 620</i>	<i>48 450</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	56 633	52 145	52 435	53 858	54 510	48 620	48 450
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	5 318	14 070	5 317	0	0	0	0
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>1 039 854</i>	<i>1 022 600</i>	<i>858 320</i>	<i>780 181</i>	<i>838 683</i>	<i>733 141</i>	<i>707 219</i>
12.02.01 Basispakket B&O	879 537	790 939	736 507	685 298	759 782	711 165	685 820
12.02.02 Servicepakket B&O	160 317	231 661	121 813	94 883	78 901	21 976	21 399
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracèbesluit</i>	<i>660 394</i>	<i>1 170 498</i>	<i>1 245 342</i>	<i>1 235 341</i>	<i>1 069 912</i>	<i>449 934</i>	<i>365 708</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	496 923	972 441	916 146	808 505	599 811	215 961	157 283
12.03.02 Planstudie na tracèbesluit	163 471	198 057	329 196	426 836	470 101	233 973	208 425
12.04.01 GIV/PPS	123 224	139 293	204 376	157 512	111 133	111 603	112 222
<i>12.05 Verkenningen en planstudie voor tracèbesluit</i>	<i>225 320</i>	<i>322 715</i>	<i>760 868</i>	<i>841 561</i>	<i>1 090 749</i>	<i>246 325</i>	<i>412 740</i>
12.05.01 Verkenningen	704						
12.05.02 Planstudie voor tracèbesluit	224 616	322 715	760 868	841 561	1 090 749	246 325	412 740 **
Van totale uitgaven:							
- Apparaatsuitgaven:							
- Baten-lastendiensten		1 417 718	1 212 495	1 082 992	1 137 546	1 005 958	1 016 813
- Restant	2 110 743	1 303 603	1 914 163	1 985 461	2 027 441	583 665	629 526
12.09 Ontvangsten		39 545	179 429	17 977	30 836	12 000	45 000

* Bij Voorjaarsnota 2007 is de Kamer geïnformeerd over het opnemen van een egalisatiereeks. Dit om voor de komende periode onderuitputting, zoals die zich de afgelopen jaren heeft voorgedaan binnen het Infrastructuurfonds, te beperken.

Er wordt op programmaniveau een deel van het budget doorgeschoven om in latere begrotingsjaren weer te worden toegevoegd. Het voordeel van een dergelijke benadering is dat er geen directe relatie ligt met de afzonderlijke projecten en recht wordt gedaan aan de onvoorspelbaarheid van het optreden van vertragingen. Daarnaast biedt deze systematiek maximale druk op projecten om toch de mijlpalen volgens planning te halen.

** De reservering in het FES voor de Noordvleugel (incl. Zuidas) en de enveloppe Nota Mobiliteit (2011–202) kunnen op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, en daarmee de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.



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

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Basispakket Verkeersmanagement

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

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

Vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale wordt een pro-actieve sturing voorgestaan. Het instrumentarium voor deze sturing van het verkeer wordt steeds verder verfijnd. Zo worden regelscenario's geoptimaliseerd, zijn de afgelopen jaren afspraken met politie en hulpverleners geconcretiseerd en wordt steeds meer gewerkt met mobiele informatiepanelen. Hierbij wordt, in lijn met de bevindingen van de commissie-Luteijn uit 2003, gewerkt binnen bestuurlijk afgedekte

samenwerkingsgebieden. De commissie Luteijn heeft de Minister van VenW geadviseerd een daadkrachtig mobiliteitsteam op te richten, dat bestaat uit wegbeheerders, openbaar vervoerbedrijven, bedrijfsleven en consumenten. Doelstelling is het gericht bestrijden van de files rondom verkeersknooppunten in een regio.

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

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

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

Servicepakket Verkeersmanagement

Het programma Filevermindering (Fileproof) dat voorjaar 2006 is gestart, kent een aantal maatregelen die in 2008 worden voorgezet. Het merendeel van de maatregelen is reeds in 2006 en 2007 gerealiseerd. In 2008 zal het «Groene Golf team» de verkeerslichten op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen blijven doorlichten en verbeteren. Het «mobiele team verkeerscentrales» zal nieuwe draaiboeken maken voor afwijkende verkeerssituaties, waardoor de doorstroming bij bijvoorbeeld evenementen en ongevallen zoveel mogelijk gewaarborgd blijft.

Box: Beleidskeuzes Verkeersmanagement

Iedere Service Level Agreement (SLA) bevat onderdelen waarop nog wel en onderdelen waarop nog nauwelijks keuzes mogelijk zijn. De SLA Verkeersmanagement bevat veel elementen waar de uitvoering afhankelijk is van een te kiezen serviceniveau. Een voorbeeld daarvan, is de afhandeling van incidenten. Om een vlote vrijgave van de rijksweg na een incident te bevorderen, zorgen weginspecteurs van Rijkswaterstaat dat ze snel ter plaatse zijn om het incident, samen met KLPD, hulpdiensten en bergers, af te handelen. De tijdsduur tussen melding van een incident en aankomst van een weginspecteur ter plekke, is een beleidskeuze. Dat kan snel (binnen 15 minuten), gemiddeld (binnen 30 minuten) of langzaam (langer dan 30 minuten). Met name in de spits, als het verkeersaanbod de wegcapaciteit evenaart of zelfs overtreft, is de aanrijtijd cruciaal. Als de afhandeltijd van een incident in de spits met 10% toeneemt, leidt dat tot 17% meer voertuigverliesuren.

- Rekening houdend met het gebruik van de weg, heeft VenW er in de huidige SLA voor gekozen om tijdens de spits in de drukste gebieden van Nederland (Randstad, snelwegen rond de belangrijkste stedelijke knooppunten, etc.) in 80% van de gevallen binnen 15 minuten aanwezig te zijn. Daarbuiten moeten de weginspecteurs in 80% van de

gevallen binnen 30 minuten aanwezig zijn. De kosten hiervoor bedragen circa € 25 mln. per jaar. Samen met andere betrokken partijen als politie, hulpdiensten, bergers, etc. heeft VenW hiermee bereikt dat het aantal voertuigverliesuren als gevolg van incidenten gedaald is van 30% naar 20% van het totaal aantal voertuigverliesuren.

- Een alternatief om overall een aanrijtijd van 30 minuten te hanteren, zou VenW ongeveer € 1,5 mln. per jaar bespaard hebben, maar zou de weggebruiker 3 à 4% meer voertuigverliesuren hebben bezorgd.
- Een ander alternatief, namelijk op alle rijkswegen een aanrijtijd van 15 minuten in de spits, zou VenW ongeveer € 7 mln. per jaar meer hebben gekost. De hoeveelheid voertuigverliesuren die hiermee extra bespaard zou worden, is niet exact bekend. VenW heeft wel het beeld dat er hier sprake is van een afnemende meeropbrengst: in rustige gebieden veroorzaken incidenten immers minder oponthoud dan op drukke wegen en is de meerwaarde van een snelle aanrijtijd dus beperkt. Deze optie zou ertoe leiden dat veel inspecteurs weinig activiteiten kunnen uitvoeren en wachten tot er een incident plaatsvindt in een aan hen toebedeeld wegvak.

Meetbare gegevens bij Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal

	Eenheid	t/m 2006	t/m 2007	t/m 2008
Verkeerssignalering	Km	1 224	1 224	1 288
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	33	34	36
Doelgroepstroken, inclusief busvoorzieningen		96	96	96

Voor het jaar 2008 zal, net als dat voor beheer en onderhoud al enkele jaren gebruikelijk is, voor verkeersmanagement gebruik gemaakt worden van een indicator die een duiding geeft van de effecten van het programma. Gekozen is voor een indicator die aangeeft hoe snel Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) zet en hoe snel die informatie beschikbaar is voor serviceproviders. Er geldt de volgende prestatieafpraak:

Indicator	Eenheid	Waarde 2007	Streefwaarde 1-1-2008	Streefwaarde 31-12-2008
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 min. zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders.	% van de bemeten rijbaanlengte	Nieuwe indicator	In 90% van de tijd wordt aan de betreffende indicator voldaan	In 90% van de tijd wordt aan de betreffende indicator voldaan

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2008 in € 1 000
Verkeers-management	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	1 224	52 435

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Het Rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is (het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

Producten

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

Basispakket beheer en onderhoud

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

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud worden op dit artikel ook de voorbereidingskosten ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen verantwoord. Dit behelst onder andere het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits. Door Rijkswaterstaat wordt regelmatig onderzocht hoe het beheer en onderhoud nog doelmatiger, efficiënter, veiliger of met minder hinder voor het verkeer kan worden uitgevoerd. De afgelopen jaren heeft met name het beperken van de verkeershinder bij wegwerkzaamheden in de belangstelling gestaan. Via het project «Groot Onderhoud» heeft dit geresulteerd in een verlaging van het aantal voertuigverliesuren bij een hoger aantal wegwerkzaamheden.

Overbelading zorgt voor extra slijtage aan het wegdek en aan bruggen en viaducten en leidt bovendien tot oneerlijke concurrentie. Daarom heeft VenW een achttal systemen in het wegdek ingebouwd voor de meting van de belasting door vrachtauto's en zijn er afspraken gemaakt met het KLPD over staandehoudingen op basis van de metingen. De inspectie Verkeer en Waterstaat gebruikt de metingen voor selectie van bedrijfsbezoeken.

Servicepakket Beheer en Onderhoud

- Plan van aanpak Beheer en Onderhoud 2004–2010

In de periode 2004 tot en met 2010 loopt een impuls Beheer en Onderhoud Rijkswegen. In de Mid Term Review, die was toegevoegd aan de begroting 2007, is uiteengezet dat de uitvoering daarvan op schema ligt. Met de impuls beheer en onderhoud worden de meest urgente onderhoudsachterstanden aangepakt. Om verkeeroverlast zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, worden deze werkzaamheden goed afgestemd, zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanleg- en fileplan, het ZSM-programma alsmede de werkzaamheden van andere wegbeheerders.

In 2008 wordt de uitvoering van de impuls met kracht voortgezet, en naar verwachting is eind 2007 het resterende deel van het achterstallig asfaltonderhoud weggewerkt. Het resterende deel van de impuls zal in de

periode 2008 tot en met 2010 ingezet worden voor de aanpak van het achterstallig onderhoud aan bruggen en viaducten. In 2007 is Rijkswaterstaat begonnen met een grondige inspectie van honderden bruggen en viaducten van voor 1975 om te bezien of er sprake is van «ouderdomsverschijnselen». Hierover is de Tweede Kamer in de zomer van 2007 nader geïnformeerd.

- **Servicepakket Meer Vlot**

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

- **Servicepakket Meer Veilig**

De in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk, wordt in 2008 gecontinueerd. Tot en met 2010 wordt er geïnvesteerd in enerzijds het versneld realiseren van essentiële herkenbaarheidskenmerken en anderzijds in een aantal kosten-effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde. Een deel van het beschikbare budget wordt aangewend voor het aanbrengen van motorfietsvriendelijke vangrails in voor motorfietsers gevaarlijke bochten.

- **Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving**

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjarenprogramma ontsnippering. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden.

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

Voor de aanleg van twee natuurbruggen over de A50 (Natuurbrug Herperduin) is € 8 mln opgenomen. De financiering komt uit het aanlegproject A50 Eindhoven-Oss (het geplande traject bij de Natuurbruggen).

Box: Beleidskeuzes Beheer en Onderhoud

Iedere SLA bevat onderdelen waarop nog wel en onderdelen waarop nog nauwelijks keuzes mogelijk zijn. Indachtig de uitkomsten van het IBO Beleid en Onderhoud maakt VenW in deze begroting meer inzichtelijk welke keuzes er ten grondslag hebben gelegen aan de SLA Beheer en Onderhoud.

De SLA Beheer en Onderhoud bevat veel elementen waar de uitvoering afhankelijk is van onder andere technische randvoorwaarden. Dit maakt het aantal beleidsknoppen zeer beperkt.

Een voorbeeld waar de uitvoering afhankelijk is van een te kiezen serviceniveau, is het strooiregime bij winterse gladheid.

- Het is staand beleid om winterse gladheid preventief te bestrijden. Dit houdt in dat wegen worden behandeld met zout voordat gladheid optreedt. In Nederland komt de wegdektemperatuur vaak 's ochtends onder het vriespunt. Om gladheid in de ochtendspits te voorkomen, wordt dan tussen 2 en 6 uur 's nachts gestrooid. Daarmee is de weggebruiker zeker van een goed berijdbare weg.

- Hoewel er inmiddels veel ervaring is opgedaan met de voorspelling van gladheid, is een onvermijdelijk nadeel van bovenstaande methode dat er in incidentele gevallen wordt gestrooid zonder dat dit achteraf gezien nodig was. Dit gebeurt hooguit enkele keren keer per jaar. Een alternatief strooiregime zou zijn om pas over te gaan tot strooien als 100% zeker is dat dit noodzakelijk is. Per uitgespaarde strooibeurt wordt hiermee voor alle betrokken wegen € 0,5 mln. bespaard. Het nadeel van deze methode is echter dat hiermee onvermijdelijk is dat een aantal keren te laat wordt gestrooid. Vanwege de veiligheidsrisico's die hiermee samenhangen en het volledig vastlopen van de ochtendspits is hier niet voor gekozen.

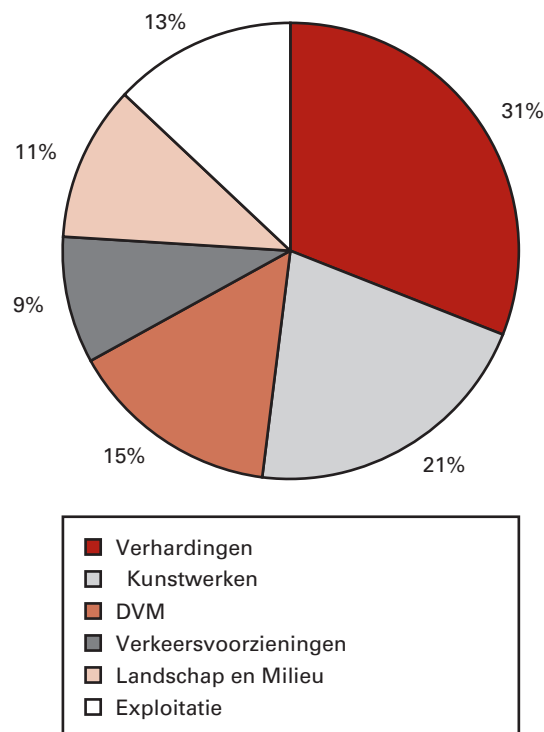
Een ander voorbeeld waar de uitvoering afhankelijk is van een te kiezen serviceniveau, is de mate waarin verkeersoverlast bij wegwerkzaamheden beperkt wordt.

- Naarmate het verkeersaanbod toenam de afgelopen decennia, heeft Verkeer en Waterstaat steeds meer maatregelen getroffen om het verkeer tijdens de wegwerkzaamheden zo veel mogelijk doorgang te geven. Zo werden bijvoorbeeld noodvoorzieningen aangelegd om het verkeer tijdelijk in twee richtingen over één rijbaan te laten rijden en werd het werken in de nacht, in het weekend en tijdens de zomerperiode ingevoerd.
- In 2006 werd het filearm werken geïntensiveerd. Wegwerkzaamheden werden nog beter op elkaar en met werk van andere wegbeheerders afgestemd, er werd vervangend openbaar vervoer aangeboden tegen een sterk gereduceerd tarief, weggebruikers werden nog beter geïnformeerd via internet, kranten, berminformatie en tekstkarren. Dit alles had tot gevolg dat – ondanks een toename van het aantal werkzaamheden – de filezwaarte als gevolg van wegwerk daalde van 5% naar 4% van de totale filezwaarte. Hiertegenover stond een extra kostenpost voor VenW van enige tientallen miljoenen euro's, die binnen het onderhoudsbudget gedekt moesten worden, hetgeen ten koste is gegaan van de productie. VenW is van mening dat de voordelen van deze aanpak groter zijn dan de nadelen ervan. Daarom is ervoor gekozen de aanpak uit 2006 voort te zetten in latere jaren. Ook de SLA 2008 bevat een intensief programma om filevorming bij wegwerk te voorkomen.

Meetbare gegevens bij beheer en onderhoud Rijkswegen

Aandachtig de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend, is hieronder een verdeling gegeven van de gelden over verhardingen, bruggen en viaducten (kunstwerken), systemen voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), arealen voor landschap en milieu en exploitatie. Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Verdeling kosten basispakket beheer en onderhoud Hoofdwegennet



- Basispakket Beheer en onderhoud

Specificatie areaal rijkswegen

		t/m 2006	t/m 2007	t/m 2008
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 635	5 635	5 650
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten*	1 259	1 259	1 259
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	70,4	72	72
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten*	10,2	10,8	10,9
Groen areaal (in km ²)	Stuks	186	198	198

* Het areaal verbindingswegen en op- en afritten laat zich moeilijk vergelijken met de opgaven in de begroting 2007. Zoals gemeld in het Jaarverslag 2006 is bij de digitalisering van het areaal de lengte van verbindingswegen en op- en afritten opnieuw gedefinieerd. Het gevolg hiervan is dat de in- en uitvoegstroken, die vroeger wel meegerekend werden als onderdeel van de verbindingsweg en op-/afrit, nu niet meer meetellen. De in- en uitvoegstroken worden nu gezien als onderdeel van de hoofdrijbaan. Hierdoor ontstaat een zuiverder beeld van het areaal.

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2008 in € 1 000
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	82,9	736 509

Voor het jaar 2008 is één indicator toegevoegd aan de in voorgaande jaren gehanteerde indicator verhardingen, namelijk een indicator die de conditie van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. In lijn met de uitkomsten van het IBO Beleid en Onderhoud wordt met deze

indicator meer inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud. In de komende jaren wordt hard gewerkt om het achterstallig onderhoud aan bruggen en viaducten terug te dringen. Het is de bedoeling dat door het inlopen van het achterstallig onderhoud de streefwaarde in stapjes omhoog gaat. De streefwaarden kunnen wijzigen naar aanleiding van de uitkomsten van de eerder genoemde inspectie naar de kwaliteit van bruggen en viaducten van voor 1975.

Er gelden de volgende prestatieafspraken:

Indicator	Waarde 2007	Streefwaarde 1-1-2008	Streefwaarde 31-12-2008
Voldoen van wegen aan de normen	95%	95%	95%*
Voldoen van bruggen en viaducten aan de normen	Nieuwe indicator	70%	78%

* Hoewel naar verwachting eind 2007 de achterstand bij verhardingen ingelopen zal zijn, bedraagt de streefwaarde voor verhardingen dan niet 100%, omdat deze waarde niet optimaal is. Optimaal beheer en onderhoud (zowel uit oogpunt van kostenefficiëntie als uit oogpunt van beperking verkeers hinder) brengt met zich mee dat niet-urgente zaken soms iets uitgesteld worden en andere soms iets vervroegd om grote integrale pakketten in één keer uit te kunnen voeren.

- Servicepakket Beheer en onderhoud

De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Servicepakket	Totaalbudget 2008 (x € 1 000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	67 413
Meer vlot	3 469
Meer veilig	34 171
Meer kwaliteit leefomgeving	15 875
Filevermindering	885
Totaal	121 813

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Motivering

Door middel van voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is en komt om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de aspecten veiligheid en leefbaarheid.

Producten

Realisatieprogramma hoofdwegennet

Benutting hoofdwegennet

- Programma Filevermindering
In 2006 is het «Programma Filevermindering» gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Op dit artikel worden met name projecten uit de categorieën reguliere- en incidentele files uitgevoerd.

- DVM

In 2007 heeft VenW een start gemaakt met een investerings-programma voor dynamisch verkeersmanagement ter grootte van € 50 mln. Hiermee wordt de informatie aan de weggebruiker verbeterd en kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gerichter worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Bij dit investerings-programma houdt VenW ook rekening met het groot onderhoud om de hinder voor de weggebruiker te beperken.

Voorts wordt een aantal proeven met dynamische snelheden voorzien. Hierover is de Kamer op 12 juni 2007 schriftelijk geïnformeerd (brief met kenmerk DGP/WV/U.07.00992). De kosten van het onderzoek en de evaluaties zijn geraamd op € 12 mln.

Fileplan ZSM

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

- ZSM Fase I

Het programma ZSM Fase I bestaat uit 33 spoedwetprojecten in de periode 2003 t/m 2012, inclusief flankerende maatregelen die de structurele inbedding van de resultaten van de Spoedwet Wegverbreding moeten verankeren. Het gaat daarbij zowel om maatregelen die de snelle besluitvorming over infrastructuurprojecten bevorderen (uniformiteit, transparantie en eenduidigheid van de beslisdocumenten) als om verkeersmaatregelen die de daadwerkelijke doorstroming bevorderen en de ergernissen van weggebruikers beperken.

- ZSM Fase II

Met het ZSM Fase II-pakket is een vervolg op ZSM Fase I-pakket gekomen. De spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk om op korte termijn een aantal belangrijke knelpunten aan te pakken om vervolgens met de projecten van het programma ZSM fase II die de tracéwet volgen een samenhangend pakket van maatregelen te realiseren. Bij de keuze van de projecten is de filetop 50 het uitgangspunt geweest. De capaciteit van de betreffende wegen zal hiermee toenemen en de betrouwbaarheid van het netwerk zal voor de automobilist stijgen.

- Overige realisatieprojecten

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

- Rw15 Europaweg (Dintelhavenbrug, Calandbrug en 3 aansluitingen); De lagere projectkosten hebben betrekking op de vrijval van de post onvoorzien.
- Rw15 Reconstructie aansluitingen bij H-Giessendam en Sliedrecht.

Het project Rw31 Leeuwarden-Drachten is overgegaan naar Geïntegreerde contractvormen (12.04), terwijl de projecten Rw57 Veersedam-Middelburg, Rw12 Den Haag-Gouda benutting van het planstudieprogramma zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.

Verder zijn er de volgende belangrijke mutaties in de realisatietabel:

- A7 Zuidelijke ringweg Groningen fase 1: budgetverlaging met € 11 mln;
- Rw35 Wierden–Almelo: dit project wordt in 2007 (i.p.v. 2008) opgeleverd.
- Rw35 Zwolle–Almelo: een toevoeging van € 7,4 mln (garantstelling) en een provinciale bijdrage van € 3,6 mln;
- N35 Zwolle–Almelo (Nijverdal): een toevoeging van € 15 mln aan provinciale bijdrage (voor garantstelling Rijk en extra bijdrage wegtunnel) en € 16 mln voor amendement nr. 43 Netwerkanalyses;
- A2 Rondweg Den Bosch: € 7 mln toegevoegd uit artikel 15 Hoofdvaarwegen in verband met gecombineerde werkzaamheden voor de A2 (ophoging A59) en een omlegging van de Zuid Willemsvaart (viaduct);
- Rw 57 Veersedam-Middelburg: Het projectbudget is opgehoogd met € 15 mln (7,5 provincie, 7,5 Rijk). Over het onderdeel Veere worden nadere afspraken gemaakt.
- A73 Venlo-Maasbracht: conform bestuurlijke afspraak MIT 2007 wordt de reeds verwerkte aanbestedingsmeevaller A73 van € 123 mln voor de financiering van de kostenstijging A2 Maastricht nu anders ingezet: € 100 mln naar de A2 Maasbracht–Geleen en € 23 mln toegevoegd voor nog nader te bepalen maatregelen binnen de bestuursovereenkomst aanleg A73-Zuid, A74, N280-Oost en Oosttangent Roermond;
- Maatregelenpakket Limburg: toevoeging provinciale bijdrage van € 10 mln (uitvoering motie Dijsselbloem);
- Het knooppunt Moerdijk (€ 5 mln) is nieuw opgenomen onder kleine projecten.

Coalitieakkoord

- Enveloppe Investeren in wegen

Het kabinet heeft op de korte termijn extra geld binnen het FES gereserveerd (€ 150 mln. in de periode 2008–2012) voor verbetering van de weginfrastructuur. Meer concreet gaat het om:

- De Pilot Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) Amsterdam om het concept sturend Verkeersmanagement op de ring uit te werken en te toetsen.
- Quick wins en aanpak knooppunten wegen gericht op de optimale benutting van 25 knooppunten op het hoofdwegennet.
- Een pakket Duurzaam Veilig bestaande uit projecten die inspelen op de wisselwerking tussen infrastructuur, voertuig en gedrag.

Naar verwachting is voor een deel van bovenstaande projecten voor eind 2007 meer duidelijkheid over de exacte invulling en daaraan gekoppelde financiering.

Er wordt een actualisatie van de knelpunten-analyse uit de Nota Mobiliteit uitgevoerd. Die zal inzicht geven in de knelpunten en maatregelenpakketten en zal bouwstenen leveren voor nadere invulling van het wegenprogramma voor de periode 2015–2020. Deze Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen is in het najaar 2007 gereed. Bij besluitvorming over deze LMCA wordt – waar relevant – de structurele doorwerking van de envelop Infrastructuur en (vaar)wegen betrokken.

- Enveloppe Regionaal economisch beleid: Sterke regio's
Regionale knelpunten van nationaal belang zullen door het rijk financieel worden ondersteund. De toegang van grootstedelijke regio's wordt

verbeterd door effectieve en kleinschalige maatregelen te nemen (o.a. afstemming reisinformatie en verbetering aansluitingen hoofdwegenet en onderliggend wegennet).

Op dit artikel gaat het om de A4 Schiphol/parallel werkstad A4 (UPR), Leiden Bioscience (inclusief Ontsluiting) en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven.

Planstudieprogramma na tracébesluit

- Innovatieprogramma Geluid (IPG)/Spoedwet Wegverbreding: overboeking ad € 120 mln van IPG naar Spoedwet Wegverbreding (geluidsplannen);
- A4 Den Haag–Leiden: in het bestuurlijk MIT-overleg van oktober 2006 is besloten deze planstudie te schrappen. Het gedeelte A4 Den Haag–Leiden is onderdeel geworden van de regionale verkenning A4.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofdwegenet (pp 2007)

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln; prijspeil 2007								oplevering	
	huidig	orig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	orig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Noord												
Rw7 Rondweg Sneek	77	76		16	2	18	21	20			2010	2010
RW7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1	117	128	36	11	33	22	15				2009	2009
RW31 Zurich–Harlingen	27	27	2	9	10	6					2008	2008
Rw37 Hooogeveen–Holsloot–Emmen–Duitse grens ¹	167	167	121	20	26						2007	2007
Projecten landsdeel Oost												
Rw2 Everdingen–Deil–Zaltbommel–Empel	459	455	57	57	120	158	57	10			2010	2010
Rw35 Wierden–Almelo	106	94	45	33	28						2007	2008
RW35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal)	228	195	21	10	25	15	17	45	62	33	2013	2013
Projecten landsdeel Randstad												
Rw2 Holendrecht–Oudenriijn	1 293	1 283	255	176	214	225	195	100	82	46	2012	2012
Rw12 Den Haag–Gouda benutting ⁵	121	121	52	19	24	21	5				2009	2009
Rw14 Wassenaar–Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	400	400	322	34	44						2008	2008
Projecten landsdeel Zuid												
Maatregelenpakket Limburg ²	84	73	2	13	1	19	49				2010	2009
Rw2 Rondweg Den Bosch	264	255	40	44	64	86	21	4	5		2010	2010
RW2 Tangenten Eindhoven	648	644	72	107	155	142	140	31	1		2010	2010
Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, omleiding Halsteren ³	73	72	22	28	23						2008	2007
Rw57 Veersedam–Middelburg	183	167	26	11	22	61	60	3			2010	2010
Rw73/74 Venlo–Maasbracht ism rw74, N68 en OTR ⁴	837	812	478	244	79	18	18				2007	2008
Overig												
Dynamisch verkeersmanagement	62	50		51	11							
Kleine projecten/Afronding projecten	141	198		87	31	14	1		8			nvt
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegenet	11	10	1	2	2	2	2	2				
Afronding					2	1	-1	1	-1	1		
Totaal categorie 0	5 298			972	916	808	600	216	157	80		
Begroting (IF 12.03.01)				972	916	808	600	216	157			

- ¹ Project Trans Europese Netwerk (TEN) zoals afgegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996.
² Betreft invulling van het amendement Van Hijum (29 800 A, nr. 8); aanleg spitsstrook A2 St. Joost-Urmond en aanpassing aansluiting Nuth op A76; budget verhoogd met 10 M€ regionale bijdrage. De gewijzigde opleveringsdatum betreft de aanpassing aansluiting Nuth op A76. De A2 St.Joost-Urmond en aansluiting Imstenraderweg op A76 blijven voorzien voor 2009.
³ Planning is exclusief Klutsdorp (inclusief Klutsdorp is de oplevering 2008)
⁴ Oplevering in 2007 betreft alleen rijksweg 73.
⁵ Spoedwet Wegverbreding ZSM-I.

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

Bedrag in € mln	Raming kosten			Budget						Uitvoering	
	min.	max.	taak-stellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	periode
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten nationaal											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			183								2004–2010
ZSM 1 (Spoedwet Wegverbreding) + ZSM 2			1 436								2003–2015
Projecten landsdeel Oost											
Rw 34 Ommen			47								2008–2011
Projecten landsdeel Randstad											
Rw4 Burgerveen–Leiden ^{4, 5, 16}			676								2002–2011
Projecten landsdeel West - overig											
Rw7 Zaanstad–Purmerend, benutting ^{7, 9}											2007–2008
Rw9 Koedijk–De Stolpen			76								2008–2009
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2008											
Projecten landsdeel Noord											
Rw 31 Leeuwarden			189		tb						2011–2014
Projecten landsdeel Oost											
Rw28 Hattemmerbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28/A32, ZSM ¹⁰						tb					2009–2010
Rw50 Ewijk–Valburg–Grijsoord ⁶			308			tb					2008–2012
Projecten landsdeel Randstad											
Rw1/Rw6/Rw9, benutting ^{7, 9}			476	wab	wab						2008–2009
Rw2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Oudenrijn) 2x5 rijstroken ¹²			45			tb					2008–2012
Rw2 Oudenrijn–Deil; OTB gesplitst in Oudenrijn–Everdingen en Everdingen–Deil ^{1,3}			186								2007–2012
Rw9 Velsen–Badhoevedorp, benutting ^{6, 9}								wab			2009
Rw10 Tweede Coentunnel/Westrandweg			1 306	tb							2008–2012
Rw11 Leiden–Zoeterwoude Alphen a/d Rijn											tb
Rw12 Utrecht west benutting ism Woerden–Gouda ^{1,7}			122	wab							2007–2010
Rw12 Utrecht–Maarsbergen en Veenendaal–Ede ^{1,7}			373	wab							2007–2011
Rw15 Maasvlakte–Vaanplein			1 309			tb					2009–2015
Projecten landsdeel West - overig											
Rw12 Maarsbergen–Veenendaal ^{10, 11}						tb					2012–2015
Rw50 Ramspol–Ens			98			tb					2009–2012
Projecten landsdeel Zuid											
Rw 2 Leenderheide–Budel ¹⁰						tb					2010–2011
Rw2 Den Bosch–Eindhoven	57	162				tb					2010–2011
Rw 61 Hoek–Schoondijke			125			tb					2009–2012
Rw 61 tunnel Sluiskil			125			tb					2009–2012
Rw74 Venlo ism rw73 zuid, N68 en Oosttangente Roermond			837			tb					2009–2011
Tracé-/projectbesluit na 2008											
Projecten landsdeel Noord											
Rw 33 Assen–Zuidbroek			141							tb	2010–2014

Bedrag in € mln	Raming kosten			Budget							Uitvoering
	min.	max.	taakstellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	periode
Projecten landsdeel Oost											
Rw12 Ede–Duitse Grens ¹⁴						tb					na 2010
Rw15 Doortrekking 15 naar A12 ¹³		750						tb			2012–2015
Rw18 Varsseveld–Enschede		144				tb					2010–2014
Projecten landsdeel Randstad											
Rw4 Delft–Schiedam		645						tb			2010–2015
Rw4/9 Omlegging A9 Badhoevedorp		155						tb			2012–2015
Rw10 Zuidas (hoofdweggedeelte) ¹⁵								tb			2011–2014
Rw13/16/20 Rotterdam		31						tb			2012–2020
Schiphol–Amsterdam–Almere (inclusief Hollandse Brug) ⁸						tb					2011–2017
RW27/1/28 Ring Utrecht								tb			2014–2020
RW27/1/28 Driehoek Utrecht–Hilversum–Amersfoort									tb		2014–2020
Projecten Landsdeel West - Overig											
RW9 Alkmaar–Uitgeest						tb					2010–2011
Projecten landsdeel Zuid											
RW2 Passage Maastricht		504						tb			2010–2016
Rw4 Dinteloord–Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren		174				tb					2010–2012
Rw27 Utrecht (Lunetten)–Hoopipolder								tb			2013–2018
N 62 Goes–Vlissingen		81									2011–2014
Totaal categorie 1		10 599–10 704									
CATEGORIE 2											
Projecten landsdeel West											
Rw1 Amsterdam–Amersfoort (Muiderberg–Hoevelaken)											na 2014
Projecten landsdeel Zuid											
Rw2 Maasbracht–Geleen						tb					2010–2013
CATEGORIE 3											
Projecten landsdeel Oost											
Rw1 Barneveld–Deventer											na 2020
Rw1 Deventer–Hengelo											na 2020

¹ Project in het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad

² Project volgt geen Tracéwetprocedure.

³ Tracébesluit is gesplitst in Oudenrijn–Everdingen en Everdingen–Deil.

⁴ Betreft ingetrokken deel van het tracébesluit bij Leiden en Leiderdorp.

⁵ Exclusief het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.

⁶ Taakstellend budget betreft gedeelte Ewijk–Valburg. Valburg–Grijsoord is ZSM II.

⁷ Spoedwet Wegverbreding.

⁸ Hierin is opgenomen rw9 Badhoevedorp–Holendrecht en rw6/9 Toltunnel.

⁹ Budget van € 476 mln voor onder andere benuttingsprojecten A1/A6/A9 CRAAG, A9 Velsen–Badhoevedorp en A7 Zaanstad–Purmerend.

¹⁰ ZSM II

¹¹ ZSM II, uit amendement Van Hijum 8 is € 50 mln beschikbaar en uit amendement Hermans € 60 mln.

¹² Openstelling 2x5 in 2010.

¹³ Taakstellend budget is inclusief een bijdrage ad € 112,5 mln aan van de regio en € 262,5 mln aan geanticipeerde inkomsten door een vorm van prijszetting. Ede–Duitse Grens; deel Ede–Grijsoord wordt tevens hieruit gefinancierd.

¹⁴ Project inclusief budget staan in relatie met doortrekking A15.

¹⁵ Financiering € 286 mln uit FES-budget Noordvleugel.

¹⁶ Op 25 juli 2007 heeft de Raad van State het tracébesluit van A4 Burgerveen–Leiden vernietigd.

De gevolgen van deze uitspraak op de planning waren niet tijdig bekend om opgenomen te kunnen worden in deze begroting.

Legenda

tn trajectnota of projectnota

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

wab wegaanpassingsbesluit

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

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

Producten

Naast de overgang van de N 31 Leeuwarden–Drachten zijn er de volgende mutaties:

- Tunnels: budgetverlaging van € 22 mln wegens vaststellen van een lager aflossingstarief bij de Wijkertunnel;
- Exploitatie Westerscheldetunnel: budgetverhoging met € 9 mln vanwege de in de bestuurlijke overeenkomst vastgelegd afspraken met betrekking tot de indexering.

Projectoverzicht behorende bij 12.04 Geïntegreerde contractvormen hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Noord												
N31 Leeuwarden–Drachten (excl B*O)	125	125	24	9	57	35					2008	2008
Projecten landsdeel West – Overig en Randstad												
Aflossing tunnels	1 010	313	98	46	48	49	49	50	50	620		
Rw11 Alphen a.d. Rijn–Bodegraven, betaling PPS-contract	76	75	16	17	34	9					2004	2004
Projecten landsdeel Zuid												
Exploitatie Westerscheldetunnel	765	282	98	50	50	50	47	47	47	376		
Rw59 Rosmalen–Geffen, PPS	289	274	83	17	15	15	15	15	15	114	2005	2005
Totaal categorie 0	2 265		319	139	204	158	111	112	112	1 110		
Begroting (IF 12.04)				139	204	158	111	112	112			

De verschillen bij de tunnels en WST t.o.v. vorig MIT worden m.n. verklaard doordat nu de kolom «later» is ingevuld.

De realisatie t/m 2006 heeft betrekking op de jaren 2005 en 2006.

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

Bij dit onderdeel gaat het om de uitvoering van verkenningen op basis van het MIT-spelregelkader.

Wijziging in de verkenningentabel:

- Aansluiting A15 (Ressen)–A12 (Zevenaar): de verkenning is afgerond; de hieruit voortvloeiende planstudie (A 15 doortrekking A12) wordt opgenomen in het planstudieprogramma.

- Gebiedsgerichte verkenning Utrecht (netwerkanalyse) is afgerond. Hieruit komen de pakket-/planstudies Ring Utrecht en Driehoek Utrecht (RW1/27/28) uit voort («Draaischijf Nederland»).
- Gebiedsgerichte verkenning A1 corridor Apeldoorn–Deventer is opgestart. De resultaten worden betrokken bij de LMCA wegen en besproken in het najaarsoverleg 2007.
- Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle/A28 is opgestart en wordt gezamenlijk uitgewerkt door regio en rijk en in overleg najaar 2007 besproken.
- Naar aanleiding van bestuurlijk overleg met de Noordvleugel over MIT 2007 is de verkenning A10 Noord opgestart.
- Naar aanleiding van bestuurlijk overleg 2006 is verkenning A73 Corridor Ewijk–Rijkevoort opgestart.

Planstudieprogramma vóór tracébesluit

- A10 tweede Coentunnel/Westrandweg: toevoeging van € 90 mln. lucht- en geluidsmaatregelen en afboeking van € 5 mln. omdat de aansluiting parkstad wordt meegenomen in het project A9 omlegging Badhoevedorp.
- N33 Assen–Zuidbroek: toevoeging van de regionale bijdrage van € 50 mln.;
- A2 Maasbracht–Geleen: Conform bestuurlijke afspraak blijft € 100 mln. uit aanbestedingsvoordeel A73 gereserveerd, terwijl tevens € 15 mln. beschikbaar wordt gesteld ter dekking van extra VenW-bijdrage voor Dinteloord Bergen op Zoom.
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, Steenberg: toevoeging regionale bijdrage van € 43 mln. en de hiermee corresponderende extra V&W bijdrage van € 15 mln.;
- A9 Alkmaar–Uitgeest: € 4 mln. voor uitbreiding capaciteit;
- Rw74 Venlo: het project heeft een jaar vertraging opgelopen als gevolg van een fout in de verkeersmodellen.
- Rw 61 Sluiskil: Conform bestuurlijke afspraak 2006 wordt er € 125 mln beschikbaar gesteld voor tunnel onder kanaal Gent–Terneuzen.
- Rw61 Hoek–Schoondijke: als gevolg van vertraging in het lucht-onderdeel moesten verkeersprognoses worden geactualiseerd. Hierdoor wordt de oplevering met een jaar vertraagd.
- N18 Varsseveld–Enschede: toegevoegd € 16 mln. a.g.v. amendement nr 43 Netwerkanalyses.
- Rw 50 Ramspol–Ens: toevoeging € 18 mln. uit amendement 43 Netwerkanalyses.
- Rw 4 Delft–Schiedam: Er komt in het laatste kwartaal 2007 een nieuwe trajectnota/milieu effectrapportage. Op basis hiervan wordt bepaald hoe het vervolgtraject richting standpunt en tracébesluit er uit komt te zien.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.01 Verkenningen

In het kader van de Nota Mobiliteit zijn in samenwerking met de regio netwerkanalyses uitgevoerd. Op basis hiervan zijn een aantal regionale gebiedsgerichte verkenningen afgesproken. Het gaat om de onderstaande verkenningen.

Er wordt een actualisatie van de knelpunten analyse uit de Nota Mobiliteit uitgevoerd. Die zal inzicht geven in de knelpunten en maatregelenpakketten en zal bouwstenen leveren voor nadere invulling van het wegenprogramma voor de periode 2015–2020. Deze Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen is in het najaar 2007 gereed en is onderwerp van de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2007.

A. Lopende Verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Oost			
A73 Ewijk–Rijkevoort Gebiedsgerichte verkenning A1 corridor	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2007
Apeldoorn–Deventer Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle/A28	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT 2006	2007
Landsdeel Randstad			
A10 Noord	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2007

B. (Mogelijk) te starten verkenningen

Locatie	Probleem	Toelichting
Landsdeel Noord		
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Veiligheid, Leef-omgeving	Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg Netwerkanalyse/ MIT (TK 29 644, nr. 74) is in overleg tussen VenW en de regio besloten om de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ) aan te passen. Tijdens het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak voorjaar 2007 (TK 29 644, nr. 77) is vastgesteld dat de aangepaste rapportage van de Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase voldoet aan de eisen van het MIT spelregelkader. Het rapport wordt de komende periode afgerond. Hierbij zal ook worden ingegaan op een sobere variant. Gelet op de verwachte verkeersproblematiek is er op zich reden om een planstudie te starten, maar niet eerder dan dat er zicht is op financiering van het project. VenW neemt het initiatief om te komen tot een financieringsplan. Dit zal worden uitgewerkt in overleg met de regio ten behoeve het bestuurlijk overleg najaar. Afsproken is verder om de periode tot het bestuurlijk overleg te benutten door voorwerk te doen in de vorm van het opstellen van een concept startnotitie en het opstarten van een marktscan.
Landsdeel Randstad		
A1 Muiderberg–Eemnes	Bereikbaarheid	
A4 Prins Clausplein–Leiden–De Hoek–Amsterdam	Bereikbaarheid	
A6 Almere–Lelystad	Bereikbaarheid	
A7 Hoorn–Amsterdam	Bereikbaarheid	
A9 Alkmaar–Amsterdam	Bereikbaarheid	
A27 Almere–Hilversum–Utrecht	Bereikbaarheid	
A28 Utrecht–Amersfoort	Bereikbaarheid	
Bereikbaarheid Almere	Bereikbaarheid	
Landsdeel West - overig		
A2 Culemborg–Geldermalsen	Bereikbaarheid	
Landsdeel Zuid		
A58 Bergen op Zoom	Bereikbaarheid	In het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak van voorjaar 2007 is besloten een verkenning A58 Bergen op Zoom–Eindhoven op te nemen in het MIRT.
N57-N59 knooppunt Oosterscheldekering–Hellegatsplein Zuidoostvleugel Brabantstad	Bereikbaarheid	In het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak van voorjaar 2007 is besloten een pilot MIRT verkenning op te nemen in het MIRT.

13 Spoorwegen

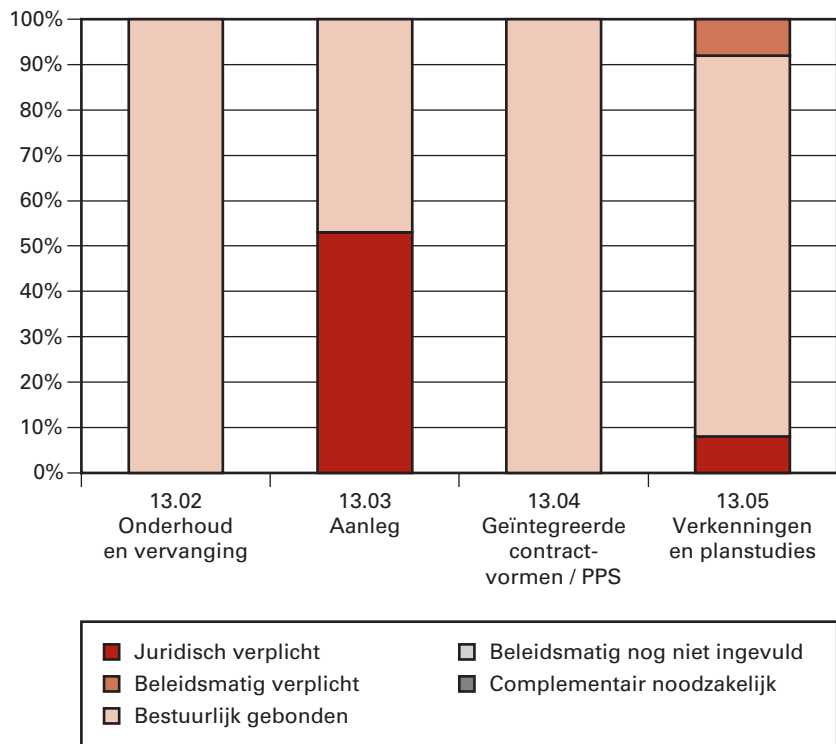
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord.
Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen:

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		3 450 647	1 807 841	1 761 179	1 984 523	1 611 273	1 588 131
Uitgaven	2 069 357	2 238 468	2 417 064	2 483 249	2 584 897	2 259 806	2 182 352
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	<i>93 251</i>						
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 547 391</i>	<i>1 395 181</i>	<i>1 510 069</i>	<i>1 505 056</i>	<i>1 566 516</i>	<i>1 249 269</i>	<i>1 203 860</i>
13.02.01 Regulier onderhoud	710 634	638 374	607 203	604 143	628 899	548 748	559 675
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	625 493	412 750	450 380	448 210	484 814	309 929	301 788
13.02.03 Rentelasten	188 654	119 336	121 734	124 150	123 981	124 031	123 942
13.02.04 Betuweroute	22 610	33 825	31 044	31 902	35 058	31 340	35 058
13.02.05 Kleine infra & ov. projecten	0	190 896	299 708	296 651	293 763	235 221	183 397
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>372 286</i>	<i>669 058</i>	<i>760 973</i>	<i>825 639</i>	<i>793 300</i>	<i>697 404</i>	<i>404 530</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	315 090	605 064	719 115	818 935	793 300	697 404	404 530
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	30 750	63 994	41 858	6 704	0	0	0
13.03.03 Uitgaven leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446						
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>47 524</i>	<i>152 736</i>	<i>137 701</i>	<i>138 183</i>	<i>139 071</i>	<i>139 979</i>	<i>141 289</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>8 905</i>	<i>21 493</i>	<i>8 321</i>	<i>14 371</i>	<i>86 011</i>	<i>173 154</i>	<i>432 673</i>
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	5 274	6 560	1 333	500	41 500	95 000	188 448
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	1 131	14 933	6 988	13 871	44 511	78 154	244 225
13.05.03 Verkenningenprogramma.	2 500						
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven DGP		5 653	500	500	500		
– Restant		2 232 815	2 416 564	2 482 749	2 584 398	2 259 806	2 182 352
13.09 Ontvangsten	1 047	36 089	33 046	86 329	96 498	120 667	144 837
HSA	0	0	15 446	72 329	96 498	120 667	144 837
Overig	1 047	36 089	17 600	14 000			



13.01 Spoorverkeersleiding

Motivatie

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

Producten

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

Met ingang van het jaar 2008 worden de uitgaven (ca. € 110 mln per jaar) voor spoorverkeersleiding verantwoord onder 13.02, omdat in het beheerplan van ProRail deze uitgaven niet meer apart inzichtelijk zijn.

13.02 Onderhoud en vervanging

Motivatie

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

Producten

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

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

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

In het onderhoudsbudget wordt een onderscheid gemaakt tussen

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

Reistijdverbetering

In het kader van de dienstregeling 2007 is discussie gevoerd over de verbetering van reistijden van, naar, binnen en tussen de landsdelen. In de brief van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 (TK, 29 984, nr. 82) zijn maatregelen genoemd op het gebied van alternatieve bedieningsmodellen, efficiëntere benutting van goederenpaden, plannormen en infrastructuur. Naar aanleiding van het amendement Van Hijum/Dijksma (Kamerstuk 30 800 A, nr. 18) stelt het kabinet voor de infrastructurele maatregelen € 84 mln beschikbaar voor de periode 2007–2009. Van deze gelden is € 48 mln bestemd voor infrastructurele versnellingsmaatregelen en wordt € 36 mln gereserveerd voor mogelijke maatregelen die kunnen voortvloeien uit het onderzoek naar rijden met 160 km per uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken.

Coalitieakkoord 2008

- Groei van vervoer per spoor

Om de geambieerde groei van het vervoer per spoor in de periode 2007–2011 mogelijk te maken zijn op korte termijn extra maatregelen noodzakelijk. Samen met onder anderen NS en ProRail wordt een actieplan opgesteld met snel uitvoerbare maatregelen. Dit pakket kan naast aanpassingen in de dienstregeling en inzet van meer of andere treinen ook bestaan uit kleine infrastructurele maatregelen zoals:

- Perronverlengingen op diverse drukke routes;
- Verbetering van de transfercapaciteit voor middelgrote stations;
- Seinverdichting op drukke routes;
- Uitbreiding van opstelcapaciteit voor meer materieel;
- Kleinere aanpassingen Infrastructuur/emplacementen.

Voor de uitvoering van deze maatregelen heeft het kabinet € 200 mln in de periode 2008–2012 binnen het FES gereserveerd. Tevens worden hieruit kleine infrastructurele aanpassingen voor een toekomstvaste invulling van de spoorcorridor Delft (ad € 20 mln.) gefinancierd. Op basis van het uitgewerkte actieplan zal een definitief besluit worden genomen over de maatregelen en de daarvoor benodigde middelen. Daarbij wordt ook de structurele doorwerking van de envelop Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord betrokken. Het pakket maatregelen moet ook in samenhang worden gezien met de maatregelen in het kader van invoering van hoogfrequent spoorvervoer op basis van de uitkomsten van de LMCA.

- Hoogfrequent spoorvervoer

Momenteel loopt er een landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) voor het spoor. De uitkomst van deze LMCA is eind 2007 beschikbaar en zal inzicht geven in kansen en mogelijkheden van een kwaliteitssprong van het spoor door hogere frequentie voor de treinreiziger en het faciliteren van de groei van het goederenvervoer. Op basis van de uitkomsten kunnen door het Kabinet richtinggevende keuzes worden gemaakt. Daarbij wordt de structurele doorwerking van de envelop Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord na 2012 betrokken.

- Spoorse doorsnijdingen

Dit kabinet is voornemens een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te starten als de evaluatie van de inschrijvings- en toedelingsprocedures van de eerste tranche (positieve) resultaten laat zien. De structurele doorwerking van de enveloppe Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord wordt daarbij betrokken.

Prestatiegegevens

Het beheer en onderhoud spoorwegen wordt uitgevoerd door ProRail. Sinds 1 januari 2005 is de nieuwe spoorwegwet van kracht en heeft de minister van VenW een beheerconcessie verleend aan ProRail. In 2007 is door ProRail verder gewerkt aan een bekostigingsmodel zodat per 2008 een transparante relatie tussen middelen en prestaties kan worden gelegd. Zoals aangegeven in de beheerconcessie wordt voor 2008 beslist of en op welke wijze gestuurd zal gaan worden op output. Op basis daarvan zullen in de volgende begroting en het volgende MIRT de voor beheer en onderhoud spoor opgenomen prestatiegegevens verder worden uitgebreid. De gehele structuur van de Spoorweg- en de Concessieweg zal worden geëvalueerd in 2008.

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivatie

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

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

Producten

In de begroting 2007 is de BTW-overheveling vanuit (de BTW-compensatieregeling van) Financiën naar de VenW-begroting verwerkt door in de MIT-tabellen een aparte BTW-regel op te nemen. In de begroting 2008 is de BTW nu toegerekend aan de betreffende projecten. De verschillen die hierdoor op projectniveau ontstaan t.o.v. MIT2007 worden niet apart per project verklaard.

Realisatie programma aanleg personenvervoer

AK systematiek

In de begroting 2008 is rekening gehouden met de nieuwe afspraken voor het vergoeden van de kosten voor planstudies. Voor nieuwe projecten worden de kosten separaat vergoed op basis van een reële kostenopgave en niet meer gefinancierd via een opslagpercentage op de bouwkosten.

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven voor € 238 mln aan aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. Tot en met 2006 is hiervan € 65 mln gerealiseerd. Het restant (€ 173 mln) is technisch verwerkt op het project 2e fase Betrouwbaar Benutten.

In aanvulling op de al gerealiseerde aanbestedingsmeevallers worden in de begroting 2008 (ca. € 90 mln) de onderstaande aanbestedingsmeevallers verwerkt:

- Vleuten–Geldermalsen (€ 55,1 mln);
- Hanzelijn (€ 17,7mln);
- Nootdorpboog (€ 3,8 mln);
- Extra perron capaciteit Amsterdam Zuid (€ 2,4 mln);
- Den Haag Centraal aanpassen emplacement (€ 4,9 mln);
- Traject Oost perronverbredingen (€ 4,2 mln);
- Halte Den Haag Ypenburg (€ 0,8 mln);
- Spoorgoederenproject NW Hoek Maasvlakte (€ 1,8 mln).

Hiermee kan de technische verwerking op het project 2e fase Betrouwbaar benutten worden gecorrigeerd.

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

- Nootdorpboog (€ 2,3 mln);
- Den Haag Centraal aanpassen emplacement (€ 1,2 mln);
- Extra perron capaciteit Amsterdam Zuid (€ 6 mln);
- Uitgeest de Kleis (€ 0,4 mln);
- Rotterdam Zuid–Dordrecht (€ 4,3 mln).

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

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

- Woerden–Harmelen 2e fase;
- Nootdorpboog;
- Halte Arnhem Zuid;
- Halte Den Haag Ypenburg;
- Uitgeest De Kleis.

Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen)

Verlaging van het budget wordt veroorzaakt door scopewijzigingen ad € 7 mln (uiteindelijk zijn minder maatregelen nodig dan voorzien) en de vrijval van de post onvoorzien (€ 3 mln).

Afdekking risico's spoorprogramma

Conform de afspraak in het AO van 4 oktober 2006 is de risicoreservering verlaagd met € 75 mln (4e en 5e tranche). Het bedrag is toegevoegd aan budget van de HSL-Zuid (artikel 17.03 IF).

Verder wordt de uit de risicoreservering aangevraagde zesde tranche van € 31,1 mln voor het contract meerwerk ERTMS en de kosten van de organisatie RWS HSL-Zuid alsmede de zevende tranche van € 9,3 mln voor de meerkosten van contract ERTMS in deze begroting verwerkt. De Kamer is hierover geïnformeerd met mijn brieven van respectievelijk 23 januari 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 260) en 15 mei 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 265).

De bedragen zullen worden toegevoegd aan het projectbudget van de HSL-Zuid.

Arnhem West vrije kruising/Arnhem 4e perron

De projecten Arnhem West vrije kruising en Arnhem 4e perron zijn samengevoegd tot het project Sporen in Arnhem. Het onderdeel perrontunnel is vanwege de grote samenhang toegevoegd aan het projectbudget NSP Arnhem.

NSP Arnhem

Het onderdeel perrontunnel is overgeheveld vanuit Sporen in Arnhem en toegevoegd aan het projectbudget NSP Arnhem.

Den Haag Centraal (NSP)

Als gevolg van onderhandelingen tussen de diverse partijen in het kader van de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een definitief integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichthage én een gewijzigde bouwfaserings is de indienststelling van het project met 2 jaar vertraagd. Om te komen tot een sluitende businesscase is in het Bestuurlijk Overleg besloten tot een aanvullend budget van maximaal € 4,3 mln.

Traject Oost uitvoering convenant DMB

In juni 2006 is het convenant «Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken december 2005 over Traject-Oost» afgesloten. In dit convenant is besloten tot uitvoering van drie projecten op Traject Oost. Dit betreft een plaatselijke spoorverdubbeling alsmede een ongelijkvloerse kruising in Driebergen-Zeist, de realisering van een ongelijkvloerse kruising in Maarsbergen genaamd Woudsenbergseweg Maarsbergen en het ongelijkvloers maken van een spoorwegovergang in Bunnik. Deze eerste twee planstudies zijn grotendeels afgerond en de start van de uitvoering van deze projecten zal plaatsvinden in 2007/2008. De planstudie Bunnik is minder ver gereed, maar de realisatie ervan kan mogelijk toch in 2008 starten.

NSP Breda

NS heeft op 11 juli 2007 voor € 112,5 mln (pp 2006) een investeringsovereenkomst gesloten met VenW, VROM, ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze Nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de businesscase van elk project. VenW zal € 6 mln extra bijdragen waarvan € 4,2 mln aan NSP Breda.

OV-Terminal stationsgebied Utrecht

NS heeft op 11 juli 2007 voor € 112,5 mln (pp 2006) een investeringsovereenkomst gesloten met VenW, VROM, ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze Nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de businesscase van elk project. VenW zal € 6 mln extra bijdragen waarvan € 1,8 mln aan NSP Utrecht.

Daarnaast kwamen in de loop van 2006 verschillende signalen (van zowel de Fietsersbond als van de gemeente Utrecht), dat het fietsparkeren bij het huidige station sneller toeneemt dan verwacht.

ProRail heeft daarop nieuwe tellingen uitgevoerd. Deze tellingen bevestigden het beeld uit de signalen. Het aantal benodigde fietsplaatsen in de eindsituatie neemt toe van 17 500 tot 22 000. De kosten van deze 4500 extra fietsplaatsen worden geraamd op € 9,5 mln.

Een meer precieze raming wordt pas mogelijk als duidelijk is waar de

extra fietsenstalling kan worden geplaatst. Door ruimtegebrek en nog verder noodzakelijke uitdetaillering van de voorpleinen van het station zal dit nog de nodige ontwerpplagen vergen. Omdat de extra fietsenstallingen tot de eisen van het basisstation behoren is extra budget aan dit project toegekend.

Hanzelijn

Het budget is verhoogd voor de realisering van een fietspad aan de IJsselbrug. De kamer is hier in juni 2007 schriftelijk over geïnformeerd (brief met kenmerk DGP/SPO/U.07.00461).

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Aslastenprogramma

Het aslastenprogramma wordt ook in 2008 voortgezet. Het strekt ertoe dat huidige snelheidsbeperkingen in verband met lokaal beperkte draagkracht van de spoorbaan en met name van kunstwerken in bestaande spoorwegen komen te vervallen. Dat leidt tot een grotere capaciteit van de spoorinfrastructuur, ten gunste van zowel reizigers- als goederenvervoer. In het voorjaar van 2003 is begonnen met de werkzaamheden op de trajecten Arnhem–Deventer en Amsterdam–Amersfoort–Deventer–Oldenzaal.

PAGE (plan van aanpak goederen emplacementen)

De uitvoering van het PAGE project is in 2002 van start gegaan. Voor elf locaties werden maatregelenplannen opgesteld en – indien de veiligheidsanalyses dit na een actuele inventarisatie nog steeds vergden – ook uitgevoerd. Maatregelen op het emplacement Almelo zijn in uitvoering. Van de andere emplacementen is alleen nog Sas van Gent in onderzoek, de overige zijn zonder PAGE-financiering binnen de externe veiligheidsnormen gekomen.

Sloelijn

De Sloelijn is de spoorverbinding voor goederenvervoer die het havengebied van Vlissingen-Oost (het Sloegebied) verbindt met de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal. De bestaande Sloelijn, niet-geëlektrificeerd, voldoet niet aan de huidige milieueisen (onder andere geluid) en heeft een te beperkte capaciteit. In 1998 is een Tracéwetprocedure gestart, het tracébesluit is begin 2004 genomen. Het tracébesluit is in 2005 onherroepelijk geworden. In 2006 is ook een maatregelenpakket voor geluidsbeperkende maatregelen vastgesteld voor de Zeeuwse lijn. Het project wordt in 2008 in gebruik genomen.

Geluidspilots spoorgoederenvervoer

Door het uitvoeren van een aantal pilots bronbeleid op het gebied van geluidhinder wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en een doorbraak op het gebied van bronbeleid geforceerd. De oplossing bestaat uit het vervangen van de metalen remblokken van goederenwagens door blokken van kunststof. Er worden proeven uitgevoerd met twee typen kunststofremblokken, namelijk K-blokken en LL-blokken. Met deze pilots worden zowel de geluidsreducerende effecten gemeten alsmede de LCC (Life Cycle Costs) bepaald.

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

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

- Verbindingssporen ECT is afgewikkeld;
- Stamlijn Noordwesthoek Maasvlakte is gerealiseerd (alleen nog administratieve afhandeling).

Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg

Door een leenfaciliteit aan de Nederlandse Spoorwegen is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit € 272 mln, maar uiteindelijk heeft de NS € 245 mln. voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting (€ 26 mln per jaar) kwam vanaf 1994 tot en met 2006 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Benutten												
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2, 25KV, ontw. + implement. GSM-R)	276	271	244	17	16	0	0	0	0	0	divers	divers
Geluid (emplacements en innovatieve ontwikkelingen) ¹	77	79	33	6	8	14	10	4	2	0	divers	divers
Kleine projecten ²	62	53	7	18	28	7	2	0	0	0	divers	divers
Stationsstallingen (kwaliteit)	98	82	0	0	20	30	33	16	0	0	divers	divers
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen												
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	978	966	903	35	25	7	5	3	0	0	2006/2007	2006
Stations en stationsaanpassingen												
Kleine stations 3)	76	77	3	5	10	11	12	12	12	11	divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.												
Afdekking risico's spoorprogramma's	75	190	0	69	0	6	0	0	0	0		
AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁴	388	356	191	26	48	42	42	24	12	4	divers	divers
Intensivering Spoor in steden	301	300	0	110	45	25	15	15	15	76	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	61	50	30	13	6	6	4	2	0	0	divers	divers
Ontsnippering	86	72	0	0	9	9	9	9	9	43	divers	divers
Traject Oost (perronverbredingen) ⁶	28	29	13	6	7	3	0	0	0	0	2004-2007	2004-2007
Traject Oost uitv. convenant DMB	200	0	0	0	4	24	48	71	36	18		
Projecten Landsdeel Oost												
Utrecht-Arnhem-Zevenaar												
Sporen in Arnhem	230	232	22	13	33	55	53	38	13	3	2007-2012	2007-2011
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	77	30	9	10	24	23	8	2	0	0	2010	2009
Projecten Landsdeel Randstad												
Rotterdam/Den Haag-Utrecht												
Woerden-Harmelen 4 sporig fase 2	146	146	144	2	0	0	0	0	0	0		
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen												
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. Randstadspoor) ⁵	1 027	928	133	69	84	100	109	114	99	322	2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam CS spoor 10/15	77	76	71	3	1	1	1	0	0	0	2004/2007	2004/2007

Projectomschrijving	Totaal									Budget		oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig	
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	104	83	0	9	19	36	30	10	0	0	2008/ 2011	2008/ 2009	
Den Haag emplacement	11	16	10	1	0	0	0	0	0	0	2006	2006	
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	23	19	0	0	0	0	6	12	5	0	2012	2012	
Fietsenstalling Amsterdam CS	33	27	1	1	6	11	8	4	2	0	2008/ 2011	2008/ 2011	
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	191	162	13	24	37	50	40	23	4	0	2010/ 2011	2009/ 2010	
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	316	255	0	27	70	70	70	45	20	14	2009/ 2013	2009/ 2012	
Overige projecten/lijdelen enz.													
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	182	153	1	24	48	42	31	22	11	4	divers	divers	
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	325	272	0	42	29	60	65	70	47	13	2011		
Projecten Landsdeel West - overig													
Amsterdam/Schiphol-Den Helder/ Hoorn													
Haarlemmermeer-Almere													
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron)	35	40	24	10	1	0	0	0	0	0	2006	2006	
Overige projecten/lijdelen enz.													
Hanzelijn	1 051	895	59	60	130	185	190	190	120	117	2012	2012	
Projecten Landsdeel Zuid													
Stations en stationsaanpassingen													
Breda Centraal (tlb.v. NSP)	48	38	6	5	15	5	5	12	0	0	2011	2010	
Totaal categorie 0	6 580		1 917	605	719	819	793	697	405	625			
Begroting (IF 13.03.01)				605	719	819	793	697	405				

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

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

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

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

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

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

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln; prijspeil 2007								oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Aslasten cluster II	49	45	43	4	2						2009	2009
PAGE risico reductie	22	19	5	13	4						2008	divers
Geluidspilot goederenvervoer ¹ (voorheen pilot fluister trein)	14	12	8	6							2008	2007
Projecten landsdeel West - overig												
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	21	22	7	12	2						2007	2007
Verbindingssporen ECT	14	13	10		4						2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Sloelijn	82	66	15	29	31	7					2009	2008
Totaal categorie 0	201		88	64	42	7	0	0	0	0		
Begroting (IF 13.03.02)				64	42	7						

¹ Project gefinancierd uit milieudrukgeden.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivatie

Terugbetaling van de kapitaallasten en beheer en onderhoud met betrekking tot de voorfinanciering voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid.

Producten

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De publiekprivate samenwerking komt bij de onderdelen Infraprovider, vervoer en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand. Eind 2001 zijn de contracten met de Infraprovider en de Vervoerder getekend. Vanaf augustus 2004 is de Infraprovider begonnen met het werk aan de bovenbouw. Voor de onderbouw geldt dat de HSL-zuid-onderdelen gefaseerd worden opgeleverd voor de start van de werkzaamheden van de Infraprovider. Op het zuidelijke deel was de eerste oplevering augustus 2004. De laatste oplevering in het noordelijke deel was december 2005. De bovenbouw van het zuidelijk deel is opgeleverd in juli 2006 en het noordelijk deel in december 2006.

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 571	3 642	48	153	138	138	139	140	141	2 671	2007	2006
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 571		48	153	138	138	139	140	141	2 671		
Begroting (IF 13.04)				153	138	138	139	140	141			

13.05 Verkenningen en planstudies

Motivatie

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd

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

Producten

De door ProRail uit te voeren verkenningen (ca. € 2 mln. per jaar) worden met ingang van 2008 verantwoord onder artikelonderdeel 13.02, omdat in het beheerplan deze uitgaven niet meer apart inzichtelijk zijn.

In de begroting 2007 is de BTW-overheveling vanuit (de BTW-compensatieregeling van) Financiën naar de VenW-begroting verwerkt door in de MIT-tabellen een aparte BTW-regel op te nemen. In de begroting 2008 is de BTW nu toegerekend aan de betreffende projecten. De verschillen die hierdoor op projectniveau ontstaan t.o.v. MIT2007 worden niet apart per project verklaard.

Planstudie spoor personen

Zuid as WTC/station NSP

Het project Zuid-as/WTC en station (NSP) is met 2 jaar vertraagd, omdat het tracébesluit pas in 2010 genomen zal worden en de start van de bouw pas daarna kan plaatsvinden.

Planstudie spoor goederen

Roosendaal–Antwerpen (VERA)

Conclusie van de in 2005 afgeronde eindbeeldstudie RoBel was: geen spoedige aanleg van nieuwe goederenlijn tussen Rotterdam en Antwerpen. Verwachtingen VERA zijn hierdoor in de tijd bijgesteld. Ook heeft België aangegeven op korte termijn geen behoefte te hebben aan deze lijn. De realisatie van dit project is zodoende getemporiseerd. Uit projectbudget VERA is tijdelijk € 180 mln beschikbaar gesteld voor wegen (€ 100 mln voor de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom en € 80 mln voor de N62).

IJzeren Rijn

Spoorgoederenverbinding Antwerpen–Ruhrgebied (IJzeren Rijn). In juli 2006 hebben beide landen overeenstemming bereikt over de wijze waarop beide landen samen werken aan de voorbereiding van de structurele modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn spoorverbinding (Tweede Kamer, kamerstuk 27 737, nr. 13).

Verkenning optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua

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

Een internationale projectgroep van deskundigen van de 4 inframanagers coördineert de uitvoering aan het project. ProRail neemt deel aan de projectgroep en werkt in 2007 de planstudie uit voor de wijzingen aan de infrastructuur op het Nederlandse deel van de corridor. De optimalisatie van de grensovergang tussen Zevenaar en Emmerich gebeurt in nauwe samenwerking met Deutsche Bahn. De aanpassingen te Kijfhoek werkt ProRail uit in overleg met exploitant KeyRail. In juni 2007 heeft de internationale projectgroep namens de 4 lidstaten een subsidie aanvraag opgesteld voor bijdragen uit het TEN-T budget 2007–2013 van de Europese Commissie.

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln incl. btw	Raming Budget										Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	Periode
CATEGORIE 1											
Projecten nationaal											
Traject Oost (diverse maatregelen)			355								divers
Projecten Landsdeel Randstad											
Amsterdam Zuidas: deel station (t.b.v. NSP)			91								2010–2015
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keerspooren ¹			316								2010–2016
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad			pm								pm
Totaal categorie 1			762								

¹ Inclusief € 100 mln FES bijdrage.

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln incl. btw	Raming Budget										Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1											
Projecten nationaal											
Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (GoeNoord)			74			pb/uo					2009–2013
Aslastencluster III			36		uo						2008–2012
Optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua			pm		uo						2008–2012
Projecten landsdeel Oost											
Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNOV)			145				uo				2010–2015
Projecten landsdeel Zuid											
Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)			pm								pm
Roosendaal/Antwerpen (VERA)			224								2014–2020
Totaal categorie 1			479								

Legenda

pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht bij 13.05.03 B. (mogelijk) te starten verkenningen

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

Artikel 14 Regionale, lokale infra

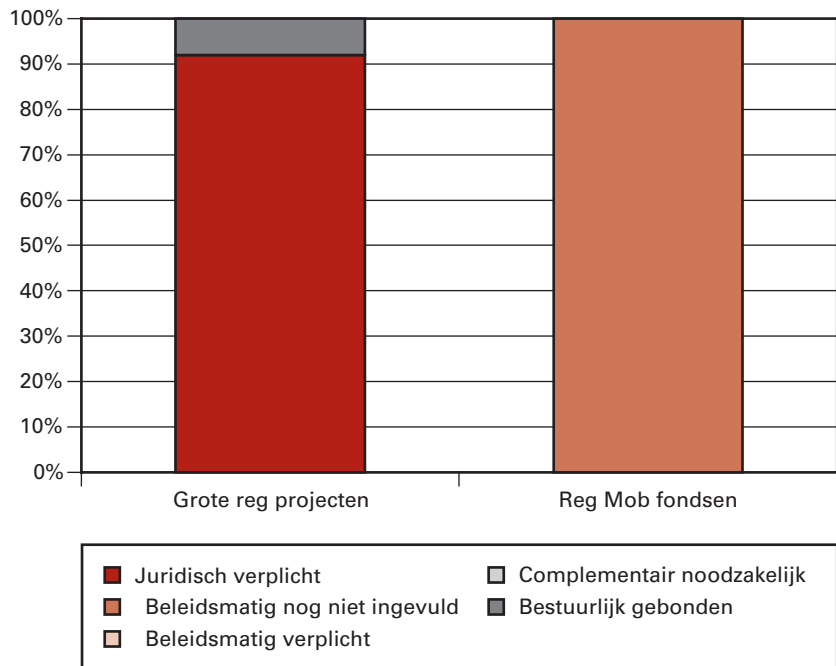
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infra verantwoord.

De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		516 651	36 087	63 299	11 666	60 086	34 634
Uitgaven	275 263	306 236	254 425	234 878	219 867	255 007	192 710
<i>14.1 Grote regionale/lokale projecten</i>	<i>256 122</i>	<i>201 901</i>	<i>225 298</i>	<i>234 878</i>	<i>219 867</i>	<i>255 007</i>	<i>192 710</i>
14.1.1 Verkenningen							
14.1.2 Planst. Progr. Reg/lok	2 983	7 857	3 399	6 556	9 355	30 841	75 810
14.1.3 Realistieprogr reg/lok	253 139	194 044	221 899	228 322	210 512	224 166	116 900
<i>14.2 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>19 141</i>	<i>104 335</i>	<i>29 127</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
14.2.1 Rijksbijdrage	19 141	104 335	29 127				
14.2.2 Terugsluisopbrengsten							
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven:	102	249	178	178	178		
– Agentschapsbijdrage	729	782	830	842	847	838	812
– Restant		305 205	253 417	233 858	218 842	254 169	191 898
Ontvangsten							
14.9 Ontv. Reg./lokale infra			29 000				



14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivatie

In dit onderdeel worden alleen de aanlegprojecten behandeld waarvoor een aparte projectsubsidie wordt verleend. Om in aanmerking te komen voor een apart projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de BDU (respectievelijk € 112,5 mln. en € 225 mln.). Voor de beschikbare bedragen per project wordt verwezen naar de projectoverzichten regionale/lokale infra Projectoverzichten.

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

- het verminderen van de congestieproblematiek op de weg. Met name de bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden en de bereikbaarheid van deur tot deur is daarbij van groot belang.;
- de verbetering van het openbaar vervoer op netwerkniveau (bijvoorbeeld projecten die leiden tot snelheidsverhoging van de voertuigen, lagere exploitatiekosten en/of hogere vervoerwaarde (meer reizigers));
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Producten

Verkenningen

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

Planstudieprogramma regionaal lokaal

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

Wijzigingen projecten in planstudieprogramma:

- Het budget voor aanlanding Randstadrail (op Den Haag CS) is overgeheveld naar het realisatieprogramma en toegevoegd aan het project Randstadrail.

Realisatieprogramma regionaal lokaal

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

Wijziging in het realisatieprogramma:

Het project Nijmegen, 2e stadsbrug is overgegaan van planstudieprogramma naar realisatieprogramma.

Coalitieakkoord

- Enveloppe Regionaal economisch beleid: Sterke regio's Regionale knelpunten van nationaal belang zullen door het rijk financieel worden ondersteund. De toegang van grootstedelijke regio's wordt verbeterd door effectieve en kleinschalige maatregelen te nemen (o.a. afstemming reisinformatie en verbetering aansluitingen hoofdwegennet en onderliggend wegennet). Op dit artikel gaat het om Den Haag Internationale stad.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Bedragen in € mln	Raming				Budget						Planning		Uitvoering
	min.	max.	taak- stellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	Periode		
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)													
Tracé/-projectbesluit t/m 2008													
Projecten landsdeel Zuid													
Eindhoven BOSE ¹	95	410	52	pb			uo					2010–2012	
Maaskruisend verkeer, Maastricht ²	36	272			pb		uo					2011–2013	
CATEGORIE 2													
Projecten nationaal													
Projecten in voorbereiding	nbn		variabel				nbn					2010 ev.	

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

² de data zijn met 1 jaar vertraagd door een latere oplevering van de planstudie door de gemeente Maastricht.

Legenda

- pb projectbesluit
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)
nbn nog nader bepalen

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Oost												
Nijmegen 2e stadsbrug	71	50						16	31	24	2011	2011
Projecten landsdeel Randstad												
Noord Zuidlijn Noord-WTC ¹	1 141	1 138	350	111	186	151	126	126	41	50	2013	2 012
N201	178	176		27	32	73	27	19			2011	2010
Rijn Gouwelijn Oost	143	142					31	41	41	30	2010	2010
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding)	886	886	811	37			19	19			2006/08	2006/08
Projecten Landsdeel-west-overig												
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) ²	660	660	655	5								
Projecten landsdeel Zuid												
Duurzaam Veilig West-Zeeuws Vlaanderen	11	6	8	3								
Tilburg Noordwesttangent	5	5					5				2008	2008
Overig												
Afrekening Decentralisatie GDU	52	46	46	6								
Experimenteerprojecten	79	83	6	6	3	4	2	3	4	51		
Totaal categorie 0	3 226		1 876	195	221	228	210	224	117	155		
Begroting (IF 14.01.03)				195	221	228	210	224	117			

¹ Deels investeringsimpuls 1998² Deels investeringsimpuls 1994

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

1. impuls uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
2. impuls uit het amendement Dijsselbloem;
3. impuls voor regionale bereikbaarheid uit het Kwartje van Kok;
4. impuls uit het amendement Van Hijum;
5. impuls uit amendement van der Staaij;
6. impuls voor quick wins uit de netwerkanalyses (uit de additionele aanbestedingsresultaten in 2006).

Producten

Rijksbijdrage

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

Impuls regionale bereikbaarheid.

In het kader van de besteding van het Kwartje van Kok geeft Verkeer en Waterstaat een gerichte impuls voor regionale bereikbaarheid van in totaal € 360 mln. tot en met 2010.

In 2003 is met een aantal regio's afgesproken dat een deel van deze impuls (€ 55 mln.) zal worden ingezet voor netwerk/pakketmaatregelen in

de betreffende regio's. Het gaat om de Zuidvleugel (Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam), de Regio Twente, het Knooppunt Arnhem–Nijmegen en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland.

Impuls uit amendement Van Hijum.

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

Impuls voor quick wins

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

15 Hoofdvaarwegennet

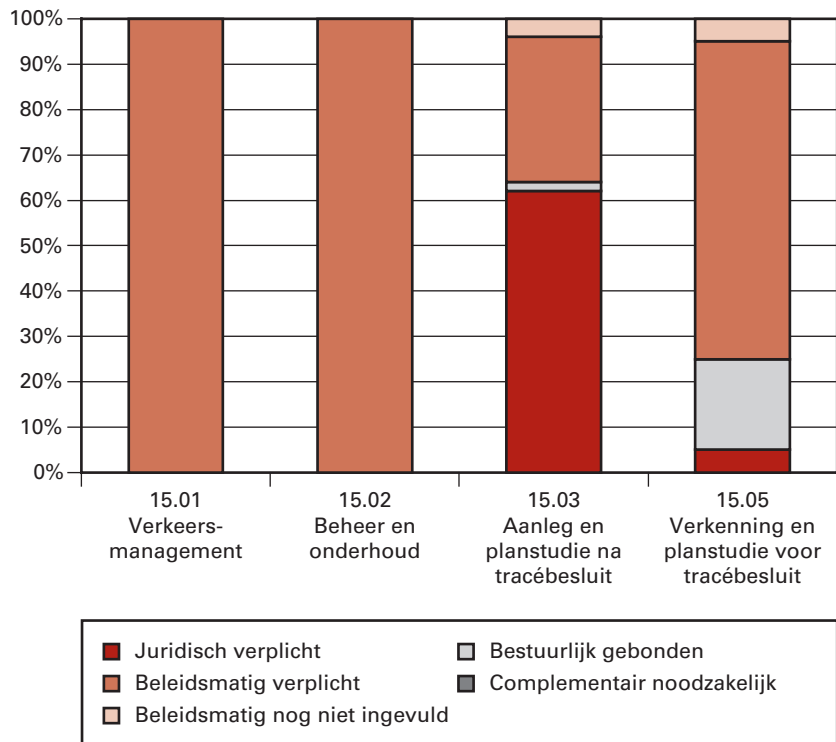
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit. Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		610 455	519 472	610 756	626 918	790 897	773 691
Uitgaven	479 040	611 788	555 291	647 297	668 630	723 359	705 993
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>72 209</i>	<i>75 041</i>	<i>81 606</i>	<i>88 221</i>	<i>84 211</i>	<i>73 242</i>	<i>76 696</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	72 209	75 041	75 615	82 231	83 212	73 242	76 696
15.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement			5 991	5 990	999		
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>296 072</i>	<i>374 075</i>	<i>347 979</i>	<i>392 959</i>	<i>386 019</i>	<i>384 503</i>	<i>374 349</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	187 541	203 654	211 889	242 949	246 139	328 146	324 893
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	20 353	39 756	29 532	29 631	29 732	29 931	15 005
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	88 178	130 665	106 558	120 379	110 148	26 426	34 451
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>92 239</i>	<i>130 077</i>	<i>104 920</i>	<i>132 310</i>	<i>85 915</i>	<i>88 415</i>	<i>74 734</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	89 608	115 639	92 923	113 116	67 892	68 681	56 696
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit	2 631	14 438	11 997	19 194	18 023	19 734	18 038
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>18 520</i>	<i>32 595</i>	<i>20 786</i>	<i>33 807</i>	<i>112 485</i>	<i>177 199</i>	<i>180 214</i>
15.05.01 Verkenningen	6 371	6 284	7 507	7 891	7 895	8 412	8 617
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	12 149	26 311	13 279	25 916	104 590	168 787	171 597
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		0	0	0	0	0	0
– Agentschapsbijdrage		336 365	356 536	407 387	432 232	468 041	461 510
– waarvan 15.03 Aanleg en planst.na tb.		15 256	14 220	13 972	9 404	11 642	12 396
– Restant		275 423	198 755	239 910	236 398	255 318	244 483
15.09 Ontvangsten	9 059	9 092	17 465	25 350	39 688	22 800	8 750



Toelichting:

Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

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

Aanleg en planstudie na tracébesluit en Verkenning en planstudie voor tracébesluit

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

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

15.01 Basispakket verkeersmanagement

Motivering

De activiteiten binnen het basispakket verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Producten

Basispakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

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

- het in stand houden van de functies van waterwegen door het achterstallig onderhoud weg te werken en nieuwe achterstanden trachten te voorkomen. De achterstalligheid van het beheer en onderhoud wordt weggewerkt (zie 15.2 Groot Variabel Onderhoud);
- het voldoen aan streefbeelden uit NOMO voor breedte, diepte en doorvaarhoogte;
- het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluizen op de hoofdvaarwegen;
- het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen op de vraag vanuit de markt.

De bediening van sluizen en beweegbare bruggen wordt conform het beheersplan Rijkswateren 2005–2008 uitgevoerd. Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht de bediening zodanig in te richten dat wachttijden en stremmingen zo veel mogelijk worden beperkt. Een goede informatievoorziening hierover aan gebruikers is daarbij van groot belang.

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

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

Coalitieakkoord

Enveloppe Investeren in (vaar)wegen.

Dit kabinet heeft in de enveloppe Infrastructuur en (vaar) wegen € 175 mln. gereserveerd in het FES voor maatregelen op het gebied van vaarwegen in de periode 2008–2012. Naar verwachting is voor een deel van de projecten voor eind 2007 meer duidelijkheid over de exacte invulling en daaraan gekoppelde financiering. Een deel van deze impuls zal worden gebruikt voor innovatieve maatregelen gericht op:

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

Meetbare gegevens bij basispakket verkeersmanagement

Ten aanzien van verkeersmanagement is er het volgende areaal:

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

Voor het jaar 2008 geldt de volgende nieuwe prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2008
Verkeersmanagement	De passeertijd. betreft de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren. Het IVS (integraal vervoerssysteem) registreert deze tijd. De passeertijd betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat voor een hoofdroute in 99%, voor een alternatieve route in 90% en voor aantakkingen/verbindingen in 85 % wordt gerealiseerd.	% waarop dit wordt gerealiseerd op een hoofdroute, een alternatieve route en op aantakkingen/verbindingen	80%, 75% en 70%

De bovengenoemde prestatieafspraken vervangt de vorige prestatie indicator uit 2006 en 2007. Qua inhoud is deze indicator meer gericht op de gebruiker; het geeft een beeld over de wachttijden als gevolg van het onderhoud.

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

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

Producten

Basispakket Beheer en onderhoud

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

Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Rijkswaterstaat voert dit beheer en onderhoud uit op basis van het Beheersplan Rijkswateren 2005–2008.

De activiteiten richten zich op het onderhoud qua diepte en breedte van de vaarweg om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed als mogelijk te faciliteren. Naast dit onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken en de vaarwegmarkeringen.

Servicepakket Beheer en onderhoud

- Overdracht Brokx-Nat

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

daarvan. Bij elke overeenstemming over de overdracht wordt apart bezien of de overdrachtsovereenkomst kan worden gesloten.

- Fries-Groningse kanalen

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

Groot variabel onderhoud

- Plan van Aanpak Beheer en onderhoud

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Ongewild heeft dit geleid tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud, waarbij geprioriteerd is naar vaarwegklasse. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot een impuls aan Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer & Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Om verkeersoverlast zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, zullen de werkzaamheden goed afgestemd worden, zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma alsmede met werkzaamheden vanuit hoofdwatersystemen. De voortgang hiervan is in 2007 als bijlage bij de begroting bijgevoegd als de zogeheten Mid Term Review Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud.

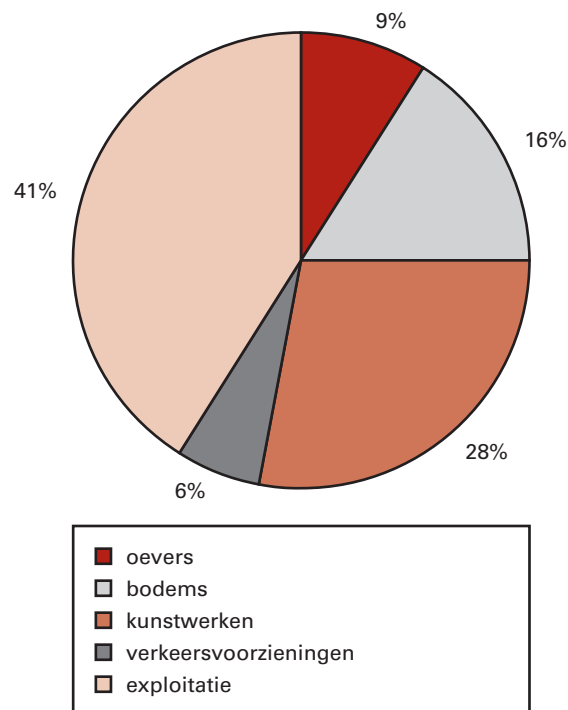
In 2007 wordt gewerkt aan een programma van groot variabel onderhoud-activiteiten voortvloeiend uit de Nota Mobiliteit. Dit programma loopt vanaf 2011 en volgt op het plan van aanpak dat tot en met 2010 loopt. De uitwerking van het programma heeft geleid tot reallocatie van de onderhoudsmiddelen. Het uitgewerkte programma zal als bijlage bij de begroting 2009 worden meegestuurd.

In de MTR is gemeld dat het achterstallig onderhoud tot 2020 blijft bestaan. Nog in 2007 wordt bezien of en hoe in de tijd invulling kan worden gegeven aan een versnelde aanpak van achterstallig onderhoud op hoofdvaarwegen.

Meetbare gegevens bij Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

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

Verdeling kosten basispakket beheer en onderhoud hoofdvaarwegennet



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

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

Voor het jaar 2008 geldt de volgende nieuwe prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Waarde 2008
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn. Dit dient voor de hoofdroute voor 100%, voor de alternatieve route voor 90% en voor de aantakkingen in 80% van de tijd het geval te zijn.	% van de tijd dat vaarbak op orde is	60%, 50% en 50%

Deze prestatieafspraken vervangt de vorige drie prestatie indicatoren uit 2006 en 2007. Wat de inhoud betreft omvat deze indicator de vorige drie en heeft als voordeel ook een beeld te geven over het wegwerken van de achterstanden in beheer en onderhoud.

- Groot variabel onderhoud

Het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud heeft betrekking op de Hoofdvaarwegen. In het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud zijn voor de Hoofdvaarwegen de volgende projecten in uitvoering:

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

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

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

Naar verwachting is het volgende project in 2008 gereed:

- Zuid-Willemsvaart: renovatie sluisen middendeel klasse II.

Ten opzichte van de begroting 2007 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIRT-projectenboek.

Planstudieprogramma na tracébesluit

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

- Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal;
- Bouw 4e sluis kolk Ternaaien;
- Wilhelminakanaal Tilburg.

Coalitieakkoord

Enveloppe Investeren in (vaar)wegen.

In het Coalitieakkoord heeft dit kabinet in de enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen € 175 mln. gereserveerd in het FES voor maatregelen op het gebied van vaarwegen in de periode 2008–2012. De zogenaamde «quick win»-maatregelen gericht op binnenhavens en vaarwegen maken daar onderdeel van uit. De middelen komen beschikbaar na besluitvorming conform het FES-kader. Naar verwachting is voor een deel van de

projecten voor eind 2007 meer duidelijkheid over de exacte invulling en daaraan gekoppelde financiering. Binnenhavens zijn een kritische succesfactor voor de concurrentiepositie van de binnenvaart. Voor een goed functionerende logistieke keten is het belangrijk dat niet alleen de vaarwegen op orde zijn, maar dat ook de binnenhavens nu en in de toekomst toegankelijk en onderhouden zijn. In overleg met het bedrijfsleven en decentrale overheden zal worden bezien welke maatregelen hier nodig zijn.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen

Bedragen in € mln											Totaal		Oplevering	
Projectomschrijving	huidig	vroeg	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vroeg		
CATEGORIE 0														
Projecten landsdeel Noord														
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	202	202	106	17	17	20	17	24			2012	2012		
Projecten landsdeel Oost														
Twentekanal, verruiming (fase 1)	62	62	39	12	9	2					2010	2010		
Projecten Landsdeel Randstad														
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	8	2	3	6					2009	2008		
Projecten landsdeel West overig														
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	15	14	5	4	3	3					2009	2009		
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	16	16	11	2	2	1	1				2010	2010		
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	235	234	223	9	3						2007	2007		
Walradar Noordzeekanaal	17	13	1	8	4	2					2009	2008		
Projecten landsdeel Zuid														
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	22	20	18	4							2007	2007		
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	72	72	70	2							2004	2004		
Maasroute, modernisering fase 2	493	485	7	20	22	50	29	16	43	305	na 2012	na 2012		
Tweede Sluis Lith	57	57	55	2							2002	2002		
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	58	37	14	5	3					2008	2008		
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	80	30	1	5	17	15	20	18	5		2010	2010		
Overig														
Walradarsystemen	65	68	10	0	6	8	1	10	9	22	n.v.t.	n.v.t.		
Kleine projecten	87	71	74	8	2	2					n.v.t.	n.v.t.		
Ligplaatsvoorzieningen	6	0	0	6							2007	n.v.t.		
TBBV/SBV	27	34	27	0							n.v.t.	n.v.t.		
Totaal categorie 0	1 542		692	115	93	112	68	68	57	327				
Begroting (IF 15.03.01)				115	93	112	68	68	57					

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

Bedragen in € mln	Raming kosten		Budget								Uitvoering periode
	min.	max.	taakstellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten landsdeel Zuid											
Bouw 4e sluisolk Ternaaien			8		uo						2012
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal			58	tb	uo						2010–2014
Wilhelminakanaal Tilburg			62		uo						2008–2012
Totaal categorie 1 na tracébesluit (IF 15.03.02)			128								
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2008											
Projecten landsdeel Oost											
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			27–42	pn	pb	uo					2009–2012
Projecten landsdeel Randstad											
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis			83–95		tb			uo			2011–2014
Projecten landsdeel Zuid											
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel			327	tb		uo					2009–2014
Tracé-/projectbesluit na 2008											
Projecten landsdeel Noord											
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va			pm				pn	pb	uo		2012–2020
Projecten landsdeel Oost											
Bovenloop IJssel			43		pn	pb	uo				2011–2013
Verruiming Twentekanal (fase 2) en cap.uitbreiding sluis Eefde			112			pn/pb	uo				2011–2016
Waal, toekomstvisie			174								2006–2012
Projecten Landsdeel Randstad											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg ¹			15								2011–2013
Projecten landsdeel West - overig											
De Zaan ¹			pm								2012–2014
Vaarweg IJsselmeer-Meppel			12		pn	pb	uo				2011–2013
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer			6			pb					na 2010
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtse Kil			8				uo				2011–2012
Projecten landsdeel Zuid											
Burgemeester Delenkanaal Oss ¹			pm	pb	uo						2008 e.v.
Totaal categorie 1 voor tracébesluit (IF 15.05.02)			807–834								
Totaal categorie 1			935–962								

¹ Rijksbijdrage is afhankelijk van onderhandelingen en planstudie.

Legenda

pn projectnota
 tb tracébesluit
 pb projectbesluit
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen vóór tracé-/projectbesluit

In 2008 worden de volgende verkenningen uitgevoerd:

- Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen;
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedese;
- Verdieping vaarwegen Eemshaven, waarbij eveneens wordt onderzocht of de vrij te komen baggerspecie kan worden gebruikt in het kader van het kustsuppletieprogramma.

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

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

- De nieuwe planstudie vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2 is gestart in 2007;
- De nieuwe planstudie Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer is gestart in 2007;
- De nieuwe planstudie capaciteitsuitbreiding sluis Eefde is toegevoegd aan de planstudie Verruiming Twentekanal (fase 2) en gestart in 2007;
- De nieuwe planstudie Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dortse Kil is gestart in 2007;
- Het tracébesluit van Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel, is enigszins vertraagd door onderhandelingen met de regio over een convenant voor de kostenverdeling tussen rijk en regio: over het convenant is overeenstemming bereikt tussen Rijk en Regio;
- Het projectbesluit Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) wordt medio 2008 verwacht;
- De voortgang van het Wilhelminakanaal is vertraagd door besprekingen over de financiële bijdrage door de regio;
- De besluitvorming rond de 3e kolk Beatrixsluis is vertraagd vanwege complexe afweging en een budgettair probleem.

Coalitieakkoord

Enveloppe Regionaal economisch beleid: Sterke regio's.

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

Projectoverzicht bij 15.05 Vaarwegen; planstudies vóór tracébesluit

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

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Nationaal			
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2008
Landsdeel Noord			
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2007
Verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Zeehavens	2007
Landsdeel Oost			
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2007
Landsdeel Randstad			
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2007
Julianasluis Gouda	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2007
Verbreding Maasgeul	Capaciteit		2007
Verkenning Zeetoegang IJmond	Capaciteit		
Landsdeel West - overig			
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merweddes	Capaciteit		2008
Landsdeel Zuid			
Verkenning Capaciteitsknelpunten bruggen Born-België	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2007
Capaciteit sluisen Oost-Westtak Maasroute	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2007
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2007

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

B. Mogelijk te starten verkenningen

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

Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek

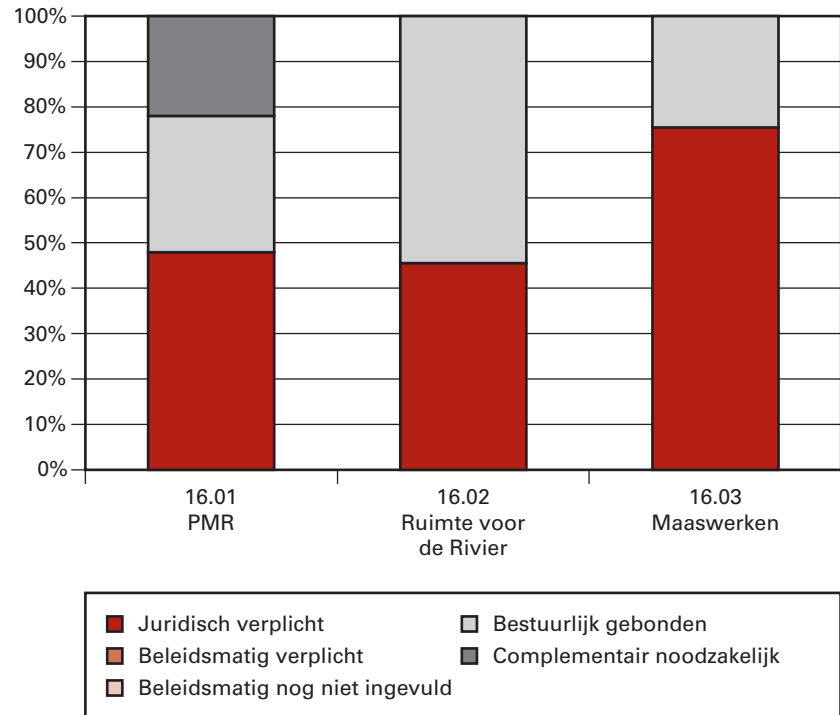
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
16. Megaproj. niet-Verk. en Verv.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen	923 593	226 466	130 356	191 419	311 172	374 542	382 880
Uitgaven	78 786	148 897	177 783	278 816	313 348	762 773	756 188
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>36 123</i>	<i>32 959</i>	<i>15 152</i>	<i>15 463</i>	<i>11 854</i>	<i>409 566</i>	<i>399 345</i>
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	36 123	32 959	15 152	15 463	11 854	409 566	399 345 ¹
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>16 160</i>	<i>66 273</i>	<i>101 786</i>	<i>210 087</i>	<i>285 145</i>	<i>320 078</i>	<i>325 020</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>26 503</i>	<i>49 665</i>	<i>60 845</i>	<i>53 266</i>	<i>16 349</i>	<i>33 129</i>	<i>31 823</i>
Van totale uitgaven:							
– Bijdrage aan baten-lastendienst	19 910	24 430	20 909	22 721	22 524	22 465	21 862
– Restant	58 876	124 467	156 874	256 095	290 824	740 308	734 326
16.09 Ontvangsten	1 629	326	7 000	0	0	20 000	20 000

¹ De Tweede en Eerste Kamer zijn in het najaar van 2006 akkoord gegaan met de herstelde PKB PMR, het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005).

De PKB PMR, deel 4, de definitieve tekst na parlementaire instemming, is uitgebracht (zie publicatie van de PKB in de Staatscourant op 19 december 2006). Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is op basis van het akkoord van de planstudie- in de realisatiefase terechtgekomen.

Budgetflexibiliteit uitgavenbudget 2008



Toelichting 16.01 (PMR)

De bijdrage aan de Groene verbinding is juridisch verplicht. Het aan de Landaanwinning verbonden product Natuurcompensatie (inclusief het product BTW Natuurcompensatie) is bestuurlijk verplicht. De kosten voor de Uitvoeringsorganisatie zijn complementair noodzakelijk.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

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

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

VenW beschouwt PMR als een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij andere partijen zijn neergelegd. Uitzondering vormt de natuurcompensatie waarvan RWS is belast met de uitvoering. LNV en VROM zijn het aan te spreken vakdepartement voor respectievelijk de 750ha en het bestaand Rotterdams Gebied (BRG). VenW is het vakdepartement voor de landaanwinning.

Verkeer en Waterstaat is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de minister van VenW verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing.

De minister van VenW heeft de projectbeheersing zodanig ingericht dat hij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder zijn verantwoordelijkheid valt.

Producten

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

Gedurende 2007 zijn de bestemmingsplan- en vergunningsprocedures en de reguliere beroepsprocedures doorlopen. De start van de daadwerkelijke aanlegwerkzaamheden van de landaanwinning staat gepland in het najaar van 2008.

De volgende producten worden onderscheiden:

1. Landaanwinning: Dit betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour. Deze kosten zijn in deze begroting overgeboekt naar het realisatieprogramma.
2. BTW: Dit betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage en de Natuurcompensatie. Deze kosten zijn in deze begroting overgeboekt naar het realisatieprogramma.
3. Onvoorzien: Deze post dient ter dekking van die projectposten, waarvoor bij de bepaling van het budget nog onvoldoende mogelijkheden waren om een 100%-raming op te stellen (bij voorbeeld in het geval dat de ramingen nog niet voldoende hard kunnen worden gemaakt). Daarnaast kan een beroep worden gedaan op de post Onvoorzien, indien er sprake is van een volledig nieuwe situatie (zgn. Onvoorzien onvoorzien). Deze post onvoorzien heeft betrekking op alle risico's waarvoor het Rijk aan de lat staat (met name natuurcompensatie).
4. Aan- en ontsluitende infrastructuur: Vanuit het project PMR wordt een bijdrage verschaft aan de aanpassing van de achterlandverbindingen (A15).
5. Uitvoeringsorganisatie: Dit betreffen de kosten, die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing.
6. 750 ha Natuur- en recreatiegebied: Dit betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van V&W is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds.
7. Groene Verbinding: Dit betreft de kosten voor verbinding tussen Midden-IJsselmonde en stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een VenW-bijdrage.
8. Bestaand Rotterdams Gebied: Dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit budget is bij eerste Supplettoire wet 2007 overgeboekt naar VROM als eerstverantwoordelijk departement.
9. Natuurcompensatie: Dit betreft de instelling van het Zeereservaat, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma.

Meetbare gegevens Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2008: Afronding procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie;
- 2008: Afronding instelling zeerreservaat en afronding uitvoeringsvoorbereiding duincompensatie;
- 2008: Eerste plons Landaanwinning;
- 2013: Landaanwinning gereed; eerste overslag;
- 2021: deelprojecten 750 ha natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- 2033: Tweede Maasvlakte volledig gerealiseerd en in werking.

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	25	9	5	4	2	2	1	1	1	pm	pm
750 ha	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	2021	2020
Groene verbinding	29	28	0	0	7	7	7	8	0	0	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	2021	2020
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie ²	102	88	2	27	4	6	2	1	8	52	pm	pm
Landaanwinning	664	0	0	0	0	0	0	335	329	0	2013	2013
BTW Buitencontour	126	0	0	0	0	0	0	64	62	0	2013	2013
Aan- en ontsluitende infrastructuur ³	331	0	0	0	0	0	0	0	0	331	pm	pm
Onvoorzien ³	105	0	0	0	0	0	0	0	0	105	pm	pm
Totaal categorie 0	1 414		43	32	15	15	11	409	400	489		
Begroting (IF 16.01.02)				32	15	15	11	409	400			

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

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

³ Gereserveerd in het FES.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is op basis van het akkoord van de planstudiefase in de realisatiefase terechtgekomen. Deze wijziging is in bovenstaande tabel verwerkt, terwijl de tabel voor de planstudiefase niet meer wordt gepresenteerd. Het onderdeel BTW natuurcompensatie, voorheen als een apart project opgenomen in de planstudiefase, is gevoegd bij het project Voorfinanciering FES natuurcompensatie.

16.02 Ruimte voor de rivier

Motivering

In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld en samen met de milieueffectrapportage ter inzage gelegd. Na de inspraakronde (deel 2) heeft het kabinet op 22 december 2005 in deel 3 een definitief standpunt ingenomen (PKB, TK 2004–2006, 30 080, nrs. 1–6). In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB unaniem aanvaard. De fase van planstudie is ingezet en

belooft tot uiterlijk 2010. Verwacht wordt dat vanaf 2008 de eerste projecten in uitvoering zullen gaan. Vooruitlopend daarop zijn de projecten Zuiderklip en Hondsbroekse Pleij al gestart.

Met de PKB (deel 4) wil het kabinet twee doelstellingen bereiken:

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

Producten

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

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

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

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

Meetbare gegevens bij Ruimte voor de Rivier

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

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Uitvoeringskosten	1 941	1 916	63	38	75	195	273	290	295	712	2015	2015
Planstudiekosten	60	59	17	18	17	5	2				2010	2010
Projectorganisatie en projectmanagement	144	157	47	10	10	10	10	10	10	38	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	100	100							20	20	60	
Totaal categorie 0	2 245		127	66	102	210	285	320	325	810		
Begroting (IF 16.02.02)				66	102	210	285	320	325			

16.03 Maaswerken

Motivering

Op dit onderdeel worden de uitgaven van de Maaswerken verantwoord. Na de twee hoogwaters in de Rijn en de Maas, in december 1993 en januari 1995, is het Deltaplan Grote Rivieren tot stand gekomen. Voor de bestrijding van de wateroverlast langs de Maas is de Maaswerken opgestart met de twee projecten Zandmaas en Grensmaas. Belangrijkste doelstelling van de onderdelen Zandmaas en Grensmaas is het verbeteren van de bescherming van inwoners van Limburg en Noord Brabant tegen hoog water van de Maas. Binnen de Maaswerken wordt uitvoering gegeven aan de Maasroute. De Maasroute draagt bij aan een verbeterde bevaarbaarheid tussen Ternaaien en het Maas-Waalkanaal.

Producten

Het project *Zandmaas* kent de volgende doelstellingen:

- Hoogwaterbescherming, op zodanige wijze dat de bevolking achter de kaden van de Zandmaas (die aangelegd zijn in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren) een beschermingsniveau van 1:250 jaar in 2015 wordt geboden.
- Het in de periode tot 2015 realiseren van beperkte natuurontwikkeling in de Zandmaas.

Het project *Grensmaas* kent de volgende doelstellingen:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltawet Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied in de periode tot 2018. Dit gekoppeld aan het ecologisch herstel van de rivier zoals vastgelegd in de intentieverklaring voor het Maasdal in Limburg van 26 november 1992.
- Het winnen van tenminste 35 miljoen ton grind voor de nationale behoefte.

De uitvoering van de Maaswerken (de Zandmaas en de Grensmaas) loopt ook in 2008 door. Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo,

Gennep). In 2007 is daarnaast gestart met de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen. Dit loopt door in 2008. Voor de Grensmaas (oplevering 2017) ligt de nadruk op rivierkundige maatregelen. Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages.

De volgende belangrijke mutaties in de tabel Maaswerken zijn:

- Voor de Zandmaas heeft een scopewijziging plaatsgevonden voor vermindering aankoop natuurgronden (14 ha) ten bedrage van € 0,1 mln. Zie 10e voortgangsrapportage Zandmaas en Grensmaas.
- In 2006 zijn ontvangsten (0,326 miljoen) van derden gerealiseerd waarvoor in 2007 een projectbudgetverhoging plaatsvindt.

Meetbare gegevens bij Maaswerken

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

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Zandmaas	522	518	175	44	52	47	12	29	28	135	2017	2017
Grensmaas	138	136	55	6	9	6	4	4	4	50	2022	2022
Totaal categorie 0	659		230	50	61	53	16	33	32	185		
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				50	61	53	16	33	32			

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

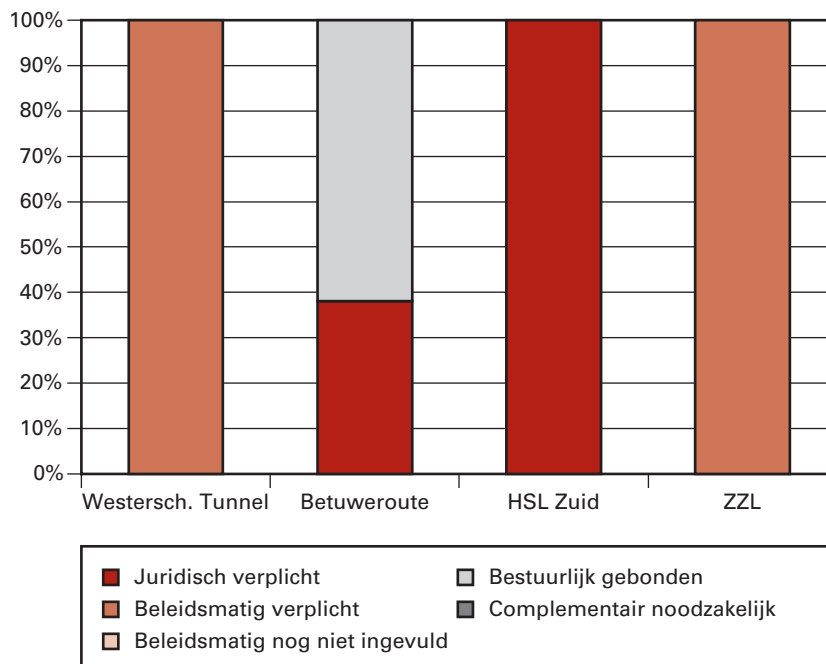
- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid
- Anders betalen voor mobiliteit
- Zuiderzeelijn

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

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		303 132	34 454	156 175	305 112	117 036	620 489
Uitgaven	705 924	587 633	132 988	153 859	305 112	122 686	620 489
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	72	7 477					
<i>17.02 Betuweroute</i>	377 496	198 413	96 186	10			
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	318 444	332 690	5 784	0	0	0	0
<i>17.03.01 Realisatie HSL-Zuid</i>	288 461	313 239	5 784				
<i>17.03.02 Realisatie HSL-Zuid spoorwegen</i>	2 932	3 589					
<i>17.03.03 Realisatie HSL-Zuid hoofdwegen</i>	27 051	15 862					
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>	3 414	18 162					
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	6 498	30 891	31 018	153 849	305 112	122 686	620 489
Apparaatsuitgaven:	1 569	11 273					
Baten-lastendiensten	58 529	11 125	2				
Restant	645 826	565 235	132 986	153 859	305 112	122 686	620 489
17.09 Ontvangsten	45 252	22 264	0	0	0	0	0



17.01 Westerscheldetunnel

Motivatie

Op 14 maart 2003 is de Westerscheldetunnel voor het publiek opengesteld. Op 10 december 2004 is de eindevaluatie in het kader van de procedureregeling Grote Projecten aan de kamer aangeboden. Thans resteren nog een 3-tal claims in het kader van claimafhandeling. Twee daarvan zijn in eerste instantie volledig in het voordeel van de Staat beslist. De aannemer heeft daartegen beroep aangetekend. Voor de zogenaamde indexeringsclaim vindt dit jaar de eerste behandeling plaats. Verwacht wordt dat de claims in 2007 worden afgewikkeld.

Producten

–

17.02 Betuweroute

Motivatie

Het project Betuweroute behelst de aanleg van een 160 kilometer lange, tweesporige lijn die exclusief bestemd en ontwikkeld is voor goederenvervoer. De route wordt aangelegd tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich. De stroom containershuttles per spoor naar het Europese achterland groeit sterk. Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en zeehavens. De Betuweroute wordt aangelegd om in de toenemende vraag naar goederenvervoer over spoor te voorzien.

Producten

De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk de havenspoorlijn en het A15 deel.

Het gedeelte Havenspoorlijn, het bestaande stuk spoor tussen de Maasvlakte en de Waalhaven in het Rotterdamse Havengebied is dubbelsporig gemaakt en wordt geëlektrificeerd, emplacements zijn uitgebreid en knelpunten opgeheven. De havenspoorlijn is op 10 juli 2004 officieel in dienst genomen, zij het voorlopig nog met dieseltractie en

beveiligingssysteem ATB-EG. Het geëlektrificeerd in dienst nemen met het beveiligingssysteem ETCS level 2 is gepland in 2008.

Op 16 juni 2007 is de nieuwbouw van het A15 trace geopend en is beperkt gebruik van de Betuweroute mogelijk. Naast commerciële ritten door goederenvervoerders vinden gedurende de tweede helft van 2007 testritten plaats om de betrouwbaarheid van het beveiligingssysteem (ERTMS) te borgen. Tevens krijgen de vervoerders geleidelijk de beschikking over gecertificeerde locomotieven en machinisten. 2007 is dus een ingroei-jaar. In 2007 zal gestart worden met de implementatie van de nieuwe systemen (25 kV en ERTMS) op de bestaande infrastructuur van de havenspoorlijn. Zodra deze rijbanen in bedrijf zijn genomen, is het Betuwerouteproject voltooid. Daarmee wordt het Betuweroute-project voltooid.

Financiering:

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt thans uitgegaan van een bedrag van € 167 mln.

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

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

Tot en met 2006 is door de Europese Unie € 154 mln. betaald. De bijdrage van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

Meetbare gegevens bij 17.02 Betuweroute

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute:

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2007	2006
Reguliere SVV-middelen	719	719	480	147	92							
FES-middelen	2 814	2 814	2 814									
Privaat	843	843	832	7	4							
Financiering Prorail	97	97	66	31								
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	167	167	154	13								
Totaal categorie 0	4 662		4 470	198	96	0	0	0				
Begroting (IF 17.02.01)				198	96	0	0	0				

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Motivatie

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

Producten

Hogesnelheidslijn-zuid

Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit genomen door de ministers van VenW en VROM. In december 1999 is het boortunnelcontract gegund, in juli 2000 zijn de 5 contracten voor de civiele onderbouw gegund, en begin 2001 ook het contract railaansluitingen. Langs het tracé zijn de bouwwerkzaamheden aan het zuidelijke deel tussen Rotterdam en de Belgische grens nagenoeg gereed. De bouwwerkzaamheden aan het noordelijke deel tussen Rotterdam en de aansluiting op het bestaande spoor bij Hoofddorp zijn bijna afgerond. Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiekprivate samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de 20e Voortgangsrapportage.

Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

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

Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen

Bij de verbreding en verlegging van de A16 (Moerdijk–Galder) en de A4 (Burgerveen–Leiden) bestaan grote raakvlakken met de planning en bouw van de HSL-Zuid. Daarom is besloten dat de verbreding en verlegging van de A16 en het deel van de A4 waar deze parallel loopt met de HSL-Zuid, worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie HSL-Zuid.

Financiering:

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

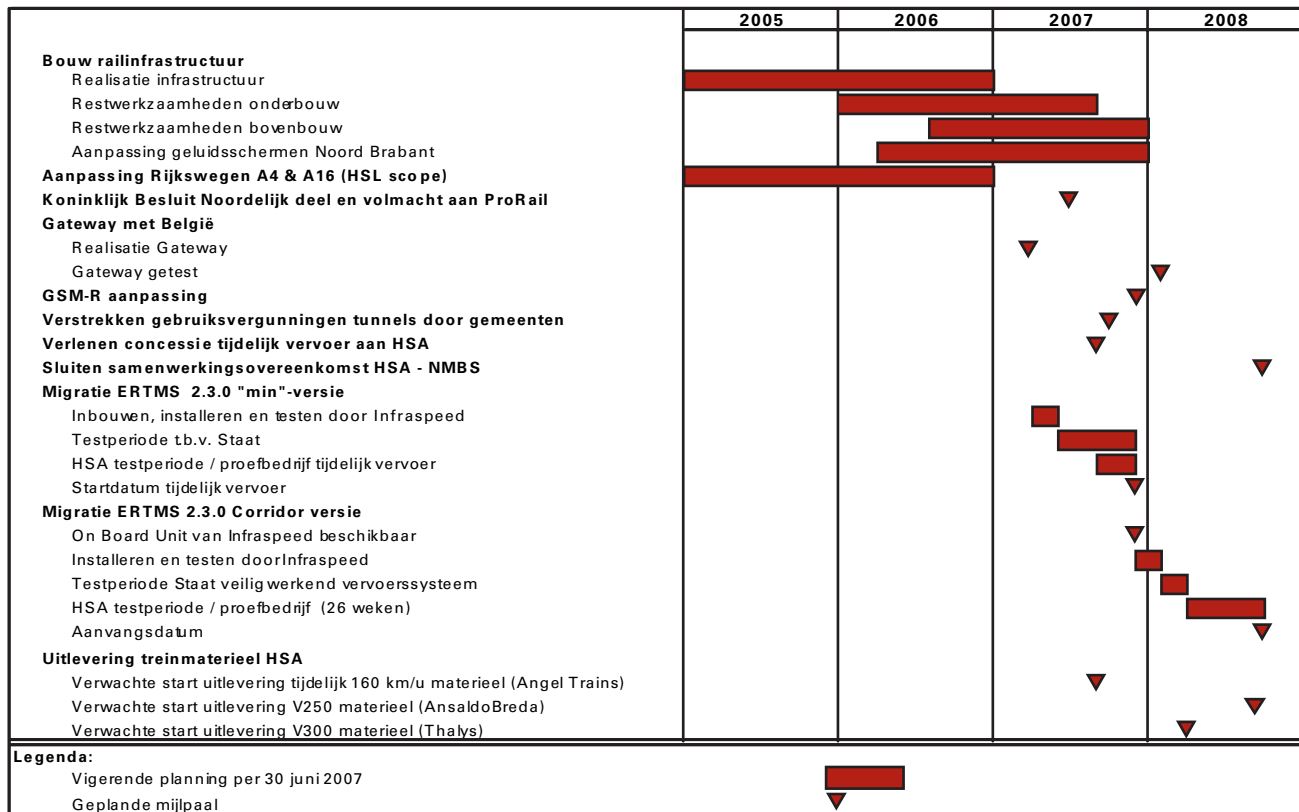
- reguliere SVV-middelen;
- een bijdrage uit het FES;
- de bijdrage uit private financiering;
- de bijdragen van de Europese Unie;
- ontvangsten derden;

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

Meetbare gegevens bij 17.03

Vanaf begin 2002 wordt de risico-analyse per kwartaal geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De planning van de aanleg van de HSL-Zuid is weergegeven in het onderstaande balkenschema, en is conform de 20e Voortgangsrapportage.

Figuur 1: vigerende planning



Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5 978	5 802	5 659	313	6	-	-	-			-	2006/ 2007	2006/ 2007
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 561	2 530	2 358	197	6								
- Fes regulier	1 710	1 710	1 710										
- Privaat	940	940	939	1									
- EU-ontvangsten	192	176	192										
- Ontvangsten derden	93	79	93										
- Risicoreservering	482	367	367	115									
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	118	115	114	4									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1 017	991	1 001	16									
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	7 112		6 774	332	6	-	-	-	-				
Begroting (IF 17.03)				332	6	-	-	-					

17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit

Motivering

Gezien de ernst van de fileproblematiek kiest het kabinet ervoor om al in deze kabinetsperiode een start te maken met Anders Betalen voor Mobiliteit: met betalen voor gebruik in plaats van bezit. In het najaar van 2007 besluit het kabinet hoe die start er precies uit gaat zien. Tegelijkertijd, conform het coalitieakkoord, zullen de bestaande autobelastingen naar rato worden afgeschaft. De netto opbrengsten van de kilometerprijs vloeien via het Infrastructuurfonds terug naar de verkeersinfrastructuur. De lasten worden daarmee eerlijker verdeeld over de weggebruikers, doordat mensen die veel rijden meer betalen dan mensen die minder rijden. Over het geheel genomen gaan alle automobilisten samen niet méér betalen. Deze eerste stap moet passen binnen het eindbeeld dat door de leden van het Platform Nouwen is ontwikkeld en is een wezenlijk onderdeel is van de Nota Mobiliteit: een landelijke kilometerprijs voor alle wegen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken.

Producten

Deze eerste stap is een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap, onder de hierboven genoemde condities. Daartoe zal de noodzakelijke uitwerking plaatsvinden. Tegelijkertijd wordt het eindbeeld uitgewerkt binnen de randvoorwaarden die in het coalitieakkoord zijn opgenomen. Daarnaast zal, om schokeffecten door een abrupte omzetting van de aanschafbelasting (BPM) in de kilometerprijs tegen te gaan, een deel van de BPM in het Belastingplan 2008 en daarna worden omgebouwd in de Motorrijtuigenbelasting (MRB).

Het kabinet hecht eraan het maatschappelijk draagvlak – dat dankzij het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is bereikt te behouden. Daarvoor is het belangrijk dat weggebruikers weten waarvoor zij straks betalen en wat het ze oplevert: een betere doorstroming en een eerlijkere verdeling van lasten. Daarom zal het kabinet in 2008 – als de voorstellen voldoende zijn uitgewerkt – hierover met de weggebruiker in gesprek gaan.

17.05 Zuiderzeelijn

Motivering

Na het TCI debat heeft de Tweede Kamer in juni 2005 ingestemd met het Plan van Aanpak voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Doel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is om op basis van onderzoek en een breed maatschappelijk proces duidelijk te krijgen of een Zuiderzeelijn voldoende bijdraagt aan de projectdoelstellingen, onder andere: versterken van ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland en verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad.

Producten

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is in april 2006 afgerond. Op grond van de Structuurvisie heeft het Kabinet het beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn, vanwege onvoldoende nut en noodzaak. Het kabinet zette toen in op:

- voor Noord-Nederland: een regiospecifiek pakket, bestaand uit een ruimtelijk-economische programma (onder andere innovatie, kennis, verstedelijking) en regionale bereikbaarheidsprojecten (wegen en OV);
- voor de Noordvleugel: kosteneffectieve OV maatregelen, nader uit te werken in de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL).

In juni 2006 is de Structuurvisie Zuiderzeelijn besproken met de Tweede Kamer. De Kamer steunt de inzet voor de Noordvleugel: het uitvoeren van de Planstudie OV SAAL.

De Tweede Kamer nam tijdens het debat in juni 2006 een motie (van Hijum c.s., 27 658, nr. 28) aan met als strekking: werk voor Noord-Nederland naast een regiospecifieke pakket ook een goedkopere variant van een Zuiderzeelijn uit en breng in beeld welk van beide alternatieven de grootste bijdrage levert aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van deze regio.

De motie van de Tweede Kamer is in samenwerking met Noord-Nederland uitgevoerd in de vorm van een Aanvulling op de Structuurvisie. Deze Aanvulling is in oktober 2006 afgerond. In Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland werd geconstateerd dat alle relevante aspecten zijn onderzocht (er is geen aanvullend onderzoek nodig), maar dat het niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies te komen. Besluitvorming werd daarom overgelaten aan een volgend Kabinet.

In juni 2007 is het overleg tussen het Kabinet en Noord-Nederland – na de Provinciale Statenverkiezingen – weer opgestart. Doel van het overleg is te bezien of tot gezamenlijke conclusies kan worden gekomen met het oog op besluitvorming door het Kabinet.

Het Rijk heeft voor de Zuiderzeelijn een maximale bijdrage gereserveerd van € 2,88 mld. (prijsspeil 2007, NCW 2010). De allocatie van deze reservering maakt onderdeel uit van besluitvorming over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Bedragen in € mln incl. btw	Raming Budget										Uitvoering	
	min.	max.	taakstellend	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later		Periode
Projectomschrijving												
CATEGORIE 1												
Projecten nationaal												
Zuiderzeelijn		2 882		tn ¹								pm
Totaal categorie 1		2 882										

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

Legenda

tn trajectnota of projectnota

Artikel 18 Overige uitgaven

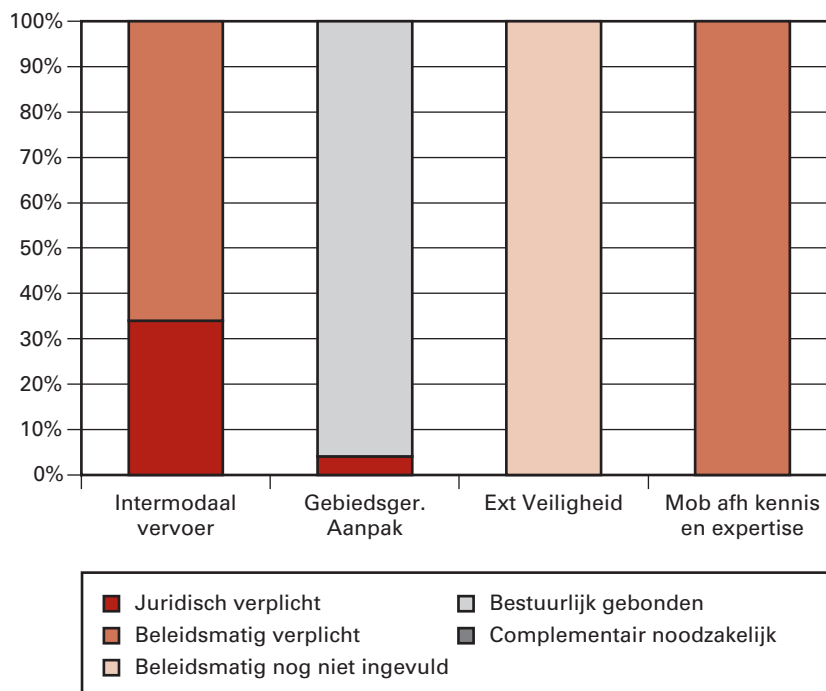
Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen		54 560	51 880	51 730	50 159	530 461	242 831
Uitgaven	75 688	52 563	53 618	53 040	54 089	533 081	242 831
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.02 Bodemsanering</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	423	3 401	2 168	1 778	3 930	2 620	
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	1 012	4 655	1 700	1 700	1 700		
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	68 397	35 089	34 987	35 142	34 966	517 995	237 139
<i>18.06 Extreine veiligheid</i>		3 320	8 430	7 835	7 240	6 875	
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	5 856	6 098	6 333	6 585	6 253	5 591	5 692
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	5 856	6 098	6 333	6 585	5 253	5 591	5 692
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>							
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven:</i>	44	641	585	585	585		
<i>Baten-lastendiensten</i>	5 658	5 992	6 221	6 470	6 203	5 546	5 647
<i>Restant</i>	69 788	45 930	46 812	45 985	47 301	527 535	237 184
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	68 397	35 089	34 987	35 142	34 966	517 995	237 138
18.10 Ontvangsten							
Voordelig saldo		469 655					



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

18.01 Saldo van afgesloten rekeningen

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Producten

–

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

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

Producten

Terminalbeleid

Uit de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR) studie blijkt dat er een behoefte bestaat aan enkele grote terminals op de primaire assen van het spoornetwerk, voornamelijk ten behoeve van het faciliteren van de overslag van weg naar spoor en omgekeerd, maar ook ten behoeve van het accommoderen van innovatieve mogelijkheden als «trailers-on-trains». Nieuwe industriegebieden, zoals Maasvlakte II, dienen te worden ontsloten.

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

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

Doel van de Subsidieregeling Openbare Inland terminals was het bieden van de mogelijkheid om de capaciteit van het infrastructurele netwerk optimaal te benutten. Door het verstrekken van subsidies aan de openbare overslagterminals is het terminalnetwerk versterkt en is een modal shift gestimuleerd. Met behulp van deze subsidies zijn nieuwe openbare overslagterminals gerealiseerd en is de capaciteit van bestaande overslagterminals vergroot.

De uiterste termijn om aanvragen op grond van de SOIT in te kunnen dienen, is reeds op 1 januari 2004 verstreken. Alle ingediende aanvragen zijn inmiddels in beschikkingen vastgelegd. De afwikkeling van alle gehonoreerde projecten zal afhankelijk van de planning en uitvoering naar verwachting doorlopen naar 2009.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln; prijspeil 2007							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer SOIT	21	21	16	3	2						divers	divers
Totaal categorie 0	21		16	3	2	0	0					
Ruimte voor planstudies						2	4	3				
Begroting (IF 18.03.01)				3	2	2	4	3				

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Urgentieprogramma Randstad)

Motivering

Met het Urgentieprogramma Randstad (UPR) wil het kabinet eraan bijdragen dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.

De Randstad is voor Nederland, mede door de twee mainports Schiphol en de Rotterdamse haven, de belangrijkste internationaal concurrerende regio en concurreert met stedelijke regio's als Barcelona, München en Frankfurt. Maar de Randstad kan beter. Een aantal knelpunten en onderbenutte kwaliteiten hebben de concurrentiepositie van de Randstad aangetast. Het gaat dan om bijvoorbeeld de dagelijkse files, de kwaliteit van het openbaar vervoer, te weinig aantrekkelijke woongebieden, werklocaties en recreatiemogelijkheden en mogelijk onvoldoende bescherming tegen de effecten van snelle klimaatverandering. Het oplossen van deze problemen wordt bemoeilijkt door de bestuurlijke drukte in de Randstad, waardoor de vele projecten weinig samenhang kennen en moeilijk tot besluitvorming en uitvoering komen. Het kabinet wil meer snelheid door selectiviteit en samenhang. Doel is een slagvaardiger besluitvorming over en uitvoering van de meest urgente en economisch belangrijke projecten in de regio. De Randstad kan dan op termijn meer functioneren als één netwerk van steden met verschillende specialisaties.

Het Urgentieprogramma Randstad bouwt voort op het beleid in de vorige kabinetsperiode in de grote nota's is vastgelegd. Voor de Randstad zijn de volgende nota's met name van belang:

- Nota Ruimte
- Nota Mobiliteit (en Kabinetsstandpunt Schiphol, Nota Zeehavens)
- Pieken in de Delta
- Agenda voor een Vitaal Platteland

Andere uitgangspunten zijn de afspraken die in het kader van de Nota Ruimte programma's zijn gemaakt en verwoord in bijv. de Noordvleugel-brief voor het programma Noordvleugel.

Producten

De projecten die in het Urgentieprogramma worden opgenomen, hebben betrekking op een urgent probleem of een bijzondere kans. Ze zijn van Randstedelijk, nationaal of internationaal belang.

In hoofdstuk 3 van het het MIRT is een kaart opgenomen met daarin alle projecten van het UPR. In het hoofdstuk alsmede op de projectbladen zijn deze nader beschreven.

18.05 Railinfrabeheer

Motivering

De aandelen van Railinfrabeheer B.V. (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Met ingang van 2005 opereert RIB met Railverkeerleiding en Railned onder de naam ProRail. ProRail kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen op de kapitaalmarkt. Daarom was de mogelijkheid geschapen dat ProRail gebruik kon maken van zogenaamde schatkistleningen via een lening van het ministerie van Financiën aan VenW.

Producten

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

De uitgaven betreffen de betalingen van rente (en aflossing) van VenW aan Financiën en de ontvangsten betreffen de betalingen van rente (en aflossing) door ProRail aan VenW. In 2005 is € 65 mln vervroegd afgelost, conform afspraken in het voorjaarnota overleg tussen de bewindslieden van VenW en Financiën. In 2006 is nomaals € 32 mln vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie. De resterende schuld aan Financiën bedraagt thans € 709 mln.

18.06 Externe veiligheid

Motivering

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

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

18.07 Modaliteitsafhankelijke kennis en expertise

Motivatie

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

Producten

Voorbeelden van nationale basisinformatie zijn:

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

De overige uitgaven betreffen de uitgaven voor grensoverschrijdende netwerkoeverleg.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2007 van Verkeer en Waterstaat (XII).

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds. Daarnaast wordt op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ontvangsten	6 334 845	6 488 566	6 885 131	7 396 747	7 885 787	6 556 800	6 843 944
19.09 T.I.v. begroting VenW	4 705 018	4 972 028	5 620 809	6 112 464	6 482 727	6 131 541	6 365 068
19.10 T.I.v. FES	1 629 827	1 516 538	1 264 322	1 284 283	1 403 060	4 25 259	478 876

19.09 Ten laste van begroting VenW

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Producten

–

19.10 Ten laste van het FES

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Betuwerroute	3 840					
HSL-Zuid	859					
Impuls f 1,9 mld	4 763					
12 mld impuls	1 095 311	974 542	1 067 053	1 064 020		
Bor	316 826	237 178	230 839	343 039		
Voorfinanciering GIS		- 32 000	- 33 000	- 34 000		- 35 000
BISK/Proces en systeem innovatie	2 610	2 030	3 890			
A2 Maastricht	5 000	5 000	5 000	5 000		
Amsterdam Zuid-as				15 000	25 000	60 000
Versterking dijken (amendement 18 Snijder-Hazelhoff)	23 140					16 000
Compartmentering dijken	1 513	500				
Haaglanden	1 520	1 000	500			
Benutting HWN: Progr. Filevermindering	41 086	21 914				
Benutting HWN: DVM	20 000	30 000				
Benutting Spoor: Moordrecht			10 000	10 000		
FES kasschuif met IF:						
- Versnelling hoofdwegen	- 3 414					
W4-Leiderdorp		24 158				
PMR					400 259	437 876
Bescherming OV tegen terroristische aanslagen	3 483					
Totaal art 19.10	1 516 538	1 264 322	1 284 283	1 403 060	425 259	478 876

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

5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11 Hoofdwatersystemen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
11 Hoofdwatersystemen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007		530 791	675 107	743 838	800 733	719 375	595 055
Mutatie NvW 2007							
Mutatie amendement 2007							
1e suppletore wet 2007		36 469	43 069	22 228	44 528	7 583	26 177
Nieuwe mutaties		10 259	6 447	6 680	7 213	6 162	8 084
Stand ontwerpbegroting 2008		577 519	724 623	772 746	852 474	733 120	629 316

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2011
nieuwe mutaties:						
1. Loonbijstelling	2 364	2 696	2 610	3 021	3 219	3 228
2. Prijsbijstelling	2 525	3 119	3 439	3 764	3 480	3 664
3. Ontvangsten bijstelling	1 045	1 051	964	883		
4. Correctie leenfaciliteit RWS	4 325					
5. Huisvestingstaakstelling		- 419	- 433	- 455	- 537	- 539
Overige mutaties			100			1 731
Totaal	10 259	6 447	6 680	7 213	6 162	8 084

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2007.

Ad 3. Voor het project Integratie Inrichting Veluwe randmeer is het projectbudget aangepast voor de ontvangstenbijstelling voor de bijdragen van derden op basis van het in 2001 afgesloten convenant (tussen 17 overheden).

Ad 4. Tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt het beroep van Rijkswaterstaat op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak heeft een technische verwerking plaatsgevonden.

Ad 5. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
11 Hoofdwatersystemen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007		1 293	966	66	66		
Mutatie NvW							
Mutatie amendement							
1e suppletore wet 2007		3 822				0	0
Nieuwe mutaties		1 045	4 051	964	883		
Stand ontwerpbegroting 2008		6 160	5 017	1 030	949	0	0

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)							
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
1. Ontvangstenbijstelling	1 045	1 051	964	883			
2. Bestuursakkoord Rijk-Provincies 2008		3 000					
Totaal	1 045	4 051	964	883	0	0	

1. Zie toelichting 3 bij de uitgaven.
2. In het bestuursakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de Infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

12 Hoofdwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	2 755 041	3 345 027	3 136 201	2 979 964	1 373 659	1 637 086
Amendement nr. 25, leden van der Staaij/Gerkens	- 20 000					
Amendement nr. 43, leden van van Hijum/Hofstra	50 000					
1e suppletore wet 2007	- 391 297	- 477 561	- 223 589	58 237	429 844	249 967
Nieuwe mutaties	186 533	10 421	26 078	52 106	56 927	82 737
Stand ontwerpbegroting 2008	2 580 277	2 877 887	2 938 690	3 090 307	1 860 430	1 969 790

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling 2007	8 070	7 905	7 122	7 307	4 851	8 850
2. Prijsbijstelling 2007	13 202	15 775	14 729	14 065	6 680	13 529
3. Luchtmaatregelen					35 000	35 000
4. Quick wins netwerkanalyses	- 37 162	- 29 127				
5. Dekking Anders Betalen voor Mobiliteit	- 13 649					
6. Dekking Noordvleugel	- 2 800	- 1 700	- 1 700	- 1 700		
7. Omlegging Zuid-Willemsvaart		1 000	1 000	5 000		
8. Desalderingen		- 11 898	6 700	29 200	12 000	15 000
9. FES-bijdragen		30 370				8 831
10. Correctie leenfaciliteit	23 872					
11. Rente RWS vanaf 2012						5 145
12. Huisvestingstaakstelling		- 1 904	- 1 773	- 1 766	- 1 604	- 1 618
13. Overdracht Noordzeekanaalveren	195 000					- 2 000
Totaal	186 533	10 421	26 078	52 106	56 927	82 737

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2007.

Ad 3. In de Nota Mobiliteit (NoMo) is voor lokatiespecifieke knelpunten op het terrein van luchtkwaliteit € 300 mln gereserveerd. Door middel van deze overboeking vanuit artikel IF 13 Spoorwegen komt de volledige € 300 mln op dit artikel beschikbaar voor wegenknelpunten.

Ad 4. De op dit artikel gereserveerde € 66 mln voor quick-wins uit de netwerkanalyses wordt overgeheveld naar artikel IF 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen en komt op deze wijze beschikbaar voor regionale overheden.

Ad 5 en 6. Dit betreft de dekking voor de uitgaven voor de projecten Anders Betalen voor Mobiliteit en Noordvleugel (zie IF artikelen 17 en 18).

- Ad 7. Deze mutatie betreft een overboeking vanuit artikel IF 15 voor gecombineerde werkzaamheden voor de A2 (ophoging A59) en omlegging van de Zuid Willemsvaart.
- Ad 8. Dit betreft de verhoging van de kosten van projecten als gevolg van het opnemen van activiteiten die worden uitgevoerd in opdracht van decentrale overheden (zie ook mutatie 2 bij de ontvangsten).
- Ad 9. Het betreft hier mutaties die gefinancierd worden vanuit het FES (artikel IF 19.10 FES). Het gaat om de volgende zaken.
- In 2006 is voor het programma Filevermindering minder uitgegeven dan was begroot, waardoor in de Slotwet 2006 ten behoeve van dit programma is € 6,2 mln. teruggegeven aan het FES. Dit bedrag wordt met deze mutatie weer opgevraagd in 2008.
 - Voor € 24,2 mln. betreft dit de FES-bijdrage aan het project W4-Leiderdorp in 2008.
 - De toevoeging in 2012 van € 8,8 mln. aan artikel 12 Hoofdwegennet komt uit de terugbetaling van de door Verkeer en Waterstaat voorgefinancierde kosten voor natuurcompensatie PMR.
- Ad 10. Tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt het beroep van Rijkswaterstaat op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak heeft een technische verwerking plaatsgevonden.
- Ad 11. Dit betreft de rente op de initiële lening van Rijkswaterstaat. Deze is naar rato van de agentschapbijdragen over de verschillende artikelen verdeeld. Voor de jaren 2007 tot en met 2011 is dit al in de begroting 2007 verwerkt.
- Ad 12. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.
- Ad 13. VenW heeft het voornemen de verantwoordelijkheid voor de exploitatie (inclusief Beheer en Onderhoud) en de vervanging van drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal volledig over te dragen aan de gemeente Amsterdam. Hiervoor is een afkoopsom overeengekomen van € 220 mln. Dit voornemen is een uitvloeisel van langdurig onderhandelen en sluit aan bij de uitgangspunten in het Coalitieakkoord (verantwoordelijkheden waar mogelijk decentraal beleggen). Als gevolg van vrijvallende beheers- en onderhoudskosten en exploitatiebijdragen, leidt deze overdracht in 2007 tot een tekort op artikel 12 van ca. € 190 mln. Indien rekening wordt gehouden met de structurele vrijval van deze kosten en bijdragen vanuit Wegen en Regionaal/lokaal, is de afkoop budgettair neutraal.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	40 403	94 527	22 001	7 665	0	30 000
1e suppletore wet 2007	- 858	5 800	- 10 724	- 6 029		
Nieuwe mutaties	0	79 102	6 700	29 200	12 000	15 000
Stand ontwerpbegroting 2008	39 545	179 429	17 977	30 836	12 000	45 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. VROM bijdrage Rw4 Leiderdorp		- 24 158				
2. Desaldering projecten		12 260	6 700	29 200	12 000	15 000
3. Bestuursakkoord Rijk-Provincies 2008		91 000				
Totaal	0	79 102	6 700	29 200	12 000	15 000

- Ad 1. Dit betreft de omzetting van de VROM-bijdrage voor het project RW4 Leiderdorp in een bijdrage vanuit het FES. Hierdoor wordt de ontvangst naar beneden bijgesteld.
- Ad 2. Dit betreft ontvangsten als gevolg van bijdragen van decentrale overheden voor de uitvoering van de projecten.
- Ad 3. In het bestuursakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de Infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

13 Spoorwegen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	2 387 983	2 277 381	2 370 591	2 333 747	2 604 743	2 095 363
Amendement nr. 18, leden van Huijtm/Dijkema	0					
1e suppletore wet 2007	- 50 450	137 359	118 433	275 961	- 356 666	47 118
Nieuwe mutaties	- 99 065	2 324	- 5 775	- 24 811	11 729	39 871
Stand ontwerpbegroting 2008	2 238 468	2 417 064	2 483 249	2 584 897	2 259 806	2 182 352

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
1. Loonbijstelling 2007	4 740	4 741	4 741	4 741	4 739	4 739
2. Prijsbijstelling 2007	9 215	8 712	9 108	8 942	10 143	7 912
3. Externe veiligheid	2 380	3 570	4 165	4 760	5 125	
4. Risicoreservering HSL-Zuid	- 115 400					
5. NoMo reeks luchtmaatregelen					- 35 000	- 35 000
6. FES/GIS						35 000
7. FES/Zuidas		- 15 000	- 25 000	- 45 000	25 000	60 000
8. Correctieboeking met artikel 18.05					- 34 800	
Overige mutaties		301	1 210	1 746	1 722	2 020
Totaal	- 99 065	2 324	- 5 775	- 24 811	11 729	39 871

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2007.

Ad 3. Vanuit het ministerie Van VROM heeft een overboeking plaatsgevonden voor Externe Veiligheid. Deze middelen zijn beschikbaar gekomen voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS).

Ad 4. Dit betreft een overboeking uit de «afdekking risico's spoorprogramma's» op dit artikel naar artikel IF 17 voor de in 2006 door de TK geaccordeerde toevoeging aan het HSL-Zuid budget (4e en 5e tranche) ad € 75 mln. Verder wordt de uit de risicoreservering aangevraagde zesde tranche van € 31,1 mln voor het contract meerwerk ERTMS en de kosten van de organisatie RWS HSL-Zuid alsmede de zevende tranche van € 9,3 mln voor de meerkosten van contract ERTMS in deze begroting verwerkt. De Kamer is hierover geïnformeerd met mijn brieven van respectievelijk 23 januari 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 260) en 15 mei 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 265). De bedragen zullen worden toegevoegd aan het projectbudget van de HSL-Zuid.

- Ad 5. In de NoMo is voor lokatiespecifieke knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit € 300 mln gereserveerd. Met deze overboeking naar artikel IF 12 Hoofdwegen komt de volledige € 300 mln beschikbaar voor wegenknelpunten.
- Ad 6. Dit betreft de (FES) terugbetaling voor GIS. De tijdelijk aangebrachte dekking op dit artikel wordt definitief aangebracht op artikel 12.
- Ad 7. Het project Zuid-as/WTC en station (NSP) is met 2 jaar vertraagd, omdat het tracébesluit pas in 2010 genomen zal worden en de start van de bouw pas daarna kan plaatsvinden. De bijdrage van FES (artikel 19.10) aan het project Zuid-as is hiermee in overeenstemming gebracht.
- Ad 8. Dit betreft een correctieboeking met artikel 18 voor de juiste verwerking van de extra aflossing in 2006 in het kader van schuldreductie ProRail.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	80 900	101 600	123 000	131 000	148 000	148 000
1e suppletore wet 2007	- 44 811	- 68 855	- 37 881	- 36 248	- 29 055	- 5 183
Nieuwe mutaties	0	301	1 210	1 746	1 722	2 020
Stand ontwerpbegroting 2008	36 089	33 046	86 329	96 498	120 667	144 837

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Overige mutaties		301	1 210	1 746	1 722	2 020
Totaal	0	301	1 210	1 746	1 722	2 020

14 Regionale, lokale infrastructuur

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionaal/lokale infra	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	328 365	253 154	234 054	296 917	171 014	151 028
1e suppletore wet 2007	- 61 246	- 28 511	- 225	- 78 375	83 225	41 000
Nieuwe mutaties	39 117	29 782	1 049	1 325	768	682
Stand ontwerpbegroting 2008	306 236	254 425	234 878	219 867	255 007	192 710

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling 2007	28	24	25	25	20	19
2. Prijsbijstelling 2007	1 439	1 109	1 025	1 301	749	661
3. Quick wins netwerkanalyses	37 162	29 127				
4. Huisvestingstaakstelling		- 1	- 1	- 1	- 1	- 1
Overige mutaties	488	- 477				3
Totaal	39 117	29 782	1 049	1 325	768	682

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2007.

Ad 3. De middelen voor de quick-wins netwerkanalyses worden overgeboekt vanuit artikel 12 Hoofdwegenet naar dit artikel (14.02 Regionale Mobiliteitsfondsen).

Ad 4. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionale, Lokale Infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	0	0	0	0		0
1e suppletore wet 2007	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	29 000	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2008	0	29 000	0	0	0	0

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Bestuursakkoord Rijk-Provincies 2008		29 000				
Totaal	0	29 000	0	0	0	0

- Ad 1. In het bestuursakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de Infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

15 Hoofdvaarwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	516 586	524 861	581 120	639 437	711 146	693 406
Amendement nr. 25, v.d. Staaij/Gerkens	20 000					
1e suppletore wet 2007	67 810	24 091	53 205	6 891	- 13 103	1 692
Nieuwe mutaties	7 392	6 339	12 972	22 302	25 316	14 279
Stand ontwerpbegroting 2008	611 788	555 291	647 297	668 630	723 359	705 993

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling tranche 2007	4 147	4 287	4 870	5 409	5 725	5 779
2. Prijsbijstelling tranche 2007	2 239	2 269	2 530	2 769	3 010	2 941
3. Verschuiving Schelderadarketen	- 4 414	- 306	1 755	- 4 435	2 500	2 650
4. Nettering specifieke uitkeringen		- 2 320	- 2 320	- 2 320	- 2 320	- 2 320
5. Overboeking naar artikel 12 tbv A2		- 1 000	- 1 000	- 5 000		
6. Desaldering ZWV Maas Berlicum Den Dungen			14 000			
7. Desaldering Vaarweg Ketelmeer	600	600				
8. Desaldering ZWV Renovatie sluizen 4, 5 en 6		4 500	9 000	13 500	18 300	4 800
9. Correctie leenfaciliteit RWS	5 645					
10. Rente initiele lening						2 314
11. Huisvestingstaakstelling		- 544	- 656	- 654	- 732	- 718
12. Overboeking naar het ministerie van Defensie	- 825	- 1 147	- 1 207	- 967	- 1 167	- 1 167
Totaal	7 392	6 339	12 972	22 302	25 316	14 279

- Ad 1. Deze mutatie betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2007.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2007.
- Ad 3. De besluitvorming over investeringen in de Schelderadarketen (SRK) is uitgesteld doordat er plannen in voorbereiding zijn voor de aanleg van een windmolenpark voor de Zeeuwse kust. Er bestaat namelijk de mogelijkheid tot synergie tussen de aanleg van een windmolenpark en investeringen in de SRK. In de loop van 2007 zal hierover verdere besluitvorming plaatsvinden. Zowel de uitgaven- op het artikel Walradarsystemen als de ontvangstenramingen worden daardoor aangepast.
- Ad 4. In het kader van de evaluatie van het BTW-compensatiefonds (BCF) is een onderzoek uitgevoerd, waarvan een onderdeel bestond uit het in kaart brengen van de BTW die door gemeen-

ten, provincies en kaderwetgebieden bij het BCF wordt gedeclareerd voor zover die wordt gefinancierd met specifieke uitkeringen.

De opgenomen reeks betreft de structurele overboekingen van BTW-gelden via het ministerie van Financiën naar het BCF.

- Ad 5. Ten behoeve van de gecombineerde werkzaamheden voor de A2 (onderdeel ophoging A59) en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart (Onderdeel bouw viaduct gelegen in deze ophoging), wordt in totaal € 7 mln. overgeboekt naar artikel 12 in het Infrastructuurfonds.
- Ad 6. Van de gemeente Den Bosch wordt een bijdrage verwacht van € 14 mln. in verband met de meerkosten van de door hen gewenste as-verlegging;
- Ad 7. Deze desaldering heeft betrekking op een EU-subsidie in het kader van de TEN (Trans Europees Netwerken).
- Ad 8. De desaldering heeft betrekking op bijdragen van de Provincie Noord-Brabant, betrokken gemeenten en waterschap zoals afgesproken in de ondertekende bestuursovereenkomst.
- Ad 9. Tussen de ministeries van Financiën en Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt om het beroep van RWS op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak vindt een technische verwerking plaats.
- Ad 10. De rente op de initiële lening van RWS is naar rato van de agentschapbijdragen over de verschillende artikelen verdeeld. Voor de jaren 2007 tot en met 2011 is dit al in de begroting 2007 verwerkt.
- Ad 11. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.
- Ad 12. Ten behoeve van financiering van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl worden de in de Raad voor de Kustwacht afgesproken budgetten overgeboekt naar het ministerie van Defensie.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	12 523	11 623	11 923	13 323		
Mutatie NvW						
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2007	383	1 048	2 672	3 300	2 000	1 300
Nieuwe mutaties	- 3 814	13 794	10 755	23 065	20 800	7 450
Stand ontwerpbegroting 2008	9 092	26 465	25 350	39 688	22 800	8 750

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Verschuiving Schelderadarketen	- 4 414	- 306	1 755	- 4 435	2 500	2 650
2. ZWV Maas Berlicum Den Dungen				14 000		
3. ZWV Renovatie sluisen 4, 5 en 6		4 500	9 000	13 500	18 300	4 800
4. Vaarweg Ketelmeer	600	600				
5. Bestuursakkoord Rijk-Provincies 2008		9 000				
Totaal	- 3 814	13 794	10 755	23 065	20 800	7 450

Ad 1. Zie hiervoor het gestelde onder de uitgaven (ad 3).

Ad 2. Zie hiervoor het gestelde onder de uitgaven (ad 6).

Ad 3. Zie hiervoor het gestelde onder de uitgaven (ad 8).

Ad 4. Zie hiervoor het gestelde onder de uitgaven (ad 7).

Ad 5. In het bestuurakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de Infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	137 973	167 078	269 038	288 873	362 637	339 784
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	9 401	9 355	7 743	22 371	- 2 625	17 232
Nieuwe mutaties	1 523	1 350	2 035	2 104	402 761	399 172
Stand ontwerpbegroting 2008	148 897	177 783	278 816	313 348	762 773	756 188

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verplichtingen/uitgaven						
1. Prijsbijstelling 2007	578	692	1 117	1 212	1 531	4 037
2. Loonbijstelling 2007	460	690	1 053	925	1 005	1 018
3. Prijsbijstelling FES (PMR)					15 543	16 851
4. Bijdrage FES (PMR)					384 716	377 194
5. Huisvestingstaakstelling		- 32	- 35	- 33	- 34	- 34
Overige mutaties	485		- 100			106
Totaal	1 523	1 350	2 035	2 104	402 761	399 172

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2007.

Ad 3. Deze mutatie betreft de toevoeging van prijscompensatie aan de FES gerelateerde onderdelen.

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

Ad 5. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	0	0	0	0	20 000	20 000
Mutatie NvW						
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2007	243					
Nieuwe mutaties	83	7 000				
Stand ontwerpbegroting 2008	326	7 000	0	0	20 000	20 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ontvangsten						
1. Bestuursakkoord Rijk Provincies 2008		7 000				
Overige mutaties	83					
Totaal	83	7 000	0	0	0	0

- Ad 1. In het bestuurakkoord van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de Infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	338 620	42 732	67 992	303 778	309 214	518 214
1e suppletore wet 2007	118 291	90 067	85 569	0	- 187 885	100 000
Nieuwe mutaties	130 722	189	298	1 334	1 357	2 275
Stand ontwerpbegroting 2008	587 633	132 988	153 859	305 112	122 686	620 489

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Prijsbijstelling 2007	1 487	189	298	1 334	1 357	2 275
2. Anders Betalen voor Mobiliteit	13 649					
3. Onttrekking aan risicoreservering tbv HSL-Zuid	115 400					
Overige mutaties	186					
Totaal	130 722	189	298	1 334	1 357	2 275

- Ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2007.
- Ad 2. Dit betreft een overboeking uit artikel IF 12 Hoofdwegen voor uitgaven van het werkprogramma 2007 van het project Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Ad 3. Dit betreft een overboeking uit artikel IF 13 Spoorwegen voor de in 2006 door de TK geaccordeerde toevoeging aan het HSL-Zuid budget (4e en 5e tranche) ad € 75 mln. Verder wordt de uit de risicoreservering aangevraagde zesde tranche van € 31,1 mln. voor het contract meerwerk ERTMS en de kosten van de organisatie RWS HSL-Zuid alsmede de zevende tranche van € 9,3 mln. voor de meerkosten van contract ERTMS in deze begroting verwerkt. De Kamer is hierover geïnformeerd met mijn brieven van respectievelijk 23 januari 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 260) en 15 mei 2007 (Kamerstukken II, 22 026, nr. 265). De bedragen zullen worden toegevoegd aan het projectbudget van de HSL-Zuid.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007						
1e suppletore wet 2007	22 264					
Stand ontwerpbegroting 2008	22 264	0	0	0	0	0

18 Overige uitgaven

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	49 075	45 437	43 772	42 862	525 233	276 164
1e suppletore wet 2007	- 1 214	- 383	1 310	3 930	2 620	- 34 800
Nieuwe mutaties	4 702	8 564	7 958	7 297	5 228	1 467
Stand ontwerpbegroting 2008	52 563	53 618	53 040	54 089	533 081	242 831

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling 2007	99	72	74			
2. Prijsbijstelling 2007	62	52	43	50	45	45
3. Noordvleugel	2 800	1 700	1 700	1 700		
4. Externe Veiligheid: gevaarlijke stoffen	3 320	8 430	7 835	7 240	6 875	
5. Correctieboeking met artikel 13						3 090
6. Huisvestingstaakstelling		- 10	- 10	- 9	- 9	- 9
Overige mutaties	- 1 579	- 1 680	- 1 684	- 1 684	- 1 683	- 1 659
Totaal	4 702	8 564	7 958	7 297	5 228	1 467

Ad 1 en 2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2007.

Ad 3. Voor de aansturing van het programma Noordvleugel zijn voor de periode 2007–2010 apparaatuitgaven nodig. Tevens is voor de planstudie OV-SAAL € 1,1 mln. in 2007 benodigd. De dekking van beide posten komt uit art IF 12 Hoofdwegen.

Ad 4. Vanuit het ministerie van VROM zijn middelen beschikbaar gekomen voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS). Over de inzet van de middelen zal nog nadere besluitvorming moeten plaatsvinden. Zie ook het gestelde onder het product-artikel 13.

Ad 5. Dit betreft een correctieboeking met artikel 18 voor de juiste verwerking van de extra aflossing in 2006 in het kader van schuldreductie ProRail.

Ad 6. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	36 768	36 667	36 826	36 650	519 678	270 536
1e suppletore wet 2007						
Nieuwe mutaties	- 1 679	- 1 680	- 1 684	- 1 684	- 1 683	- 33 398
Stand ontwerpbegroting 2008	35 089	34 987	35 142	34 966	517 995	237 138

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Correctieboeking met artikel 13						- 31 710
Overige mutaties	- 1 679	- 1 680	- 1 684	- 1 684	- 1 683	- 1 688
Totaal	- 1 679	- 1 680	- 1 684	- 1 684	- 1 683	- 33 398

Ad 1. Dit betreft een correctieboeking met artikel 18 voor de juiste verwerking van de extra aflossing in 2007 in het kader van schuldreductie ProRail.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

19.09 Ten laste van begroting Verkeer en Waterstaat

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.09 Ten laste van begroting VenW	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	4 695 319	5 234 864	5 398 138	5 499 459	5 379 019	5 523 285
1e suppletore wet 2007	- 690 562	- 156 871	91 743	351 157	- 26 316	416 522
Nieuwe mutaties	967 271	412 816	622 583	632 111	778 838	425 261
Stand ontwerpbegroting 2008	4 972 028	5 620 809	6 112 464	6 482 727	6 131 541	6 365 068

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

19.10 Ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.10 Ten laste van het fonds economische structuurversterking	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
Stand ontwerpbegroting 2008	2 059 741	1 847 926	1 854 652	1 998 148	710 324	302 279
Nvw	61 364	16 364	18 864	21 364	16 364	16 364
Amendement nr. 43, Van Hijum en Hofstra	50 000					
1e suppletore wet 2007	27 156					16 000
Nieuwe mutaties	- 681 723	- 599 968	- 589 233	- 616 452	- 301 429	144 233
Stand ontwerpbegroting 2008	1 516 538	1 264 322	1 284 283	1 403 060	425 259	478 876

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NvW						
1. Nota van Wijziging, 2006–2007, 30 800 XII, nr. 37	61 364					
Amendement:						
2. Amendement nr. 43, Van Hijum en Hofstra	50 000					
Mutaties:						
3. Programma filevermindering		6 212				
4. PMR					400 259	437 876
– PMR basis bedrag					384 716	377 194
– PMR prijsbijstelling					15 543	16 851
– PMR terugbetaling voorfinanciering						43 831
5. W4-leiderdorp		24 158				
6. Zuid-As		– 15 000	– 25 000	– 45 000	25 000	60 000
7. FES-brug	– 406 134	– 300 927	– 245 233	– 215 276	– 216 364	– 204 364
8. Fileplan ZSM	– 246 000	– 246 000	– 246 000	– 246 000	– 246 000	– 246 000
9. Versnelling Infrastructuur	– 29 589	– 68 411	– 73 000	– 110 176	– 264 324	96 721
Totaal	– 681 723	– 599 968	– 589 233	– 616 452	– 301 429	144 233

Nota van Wijziging:

Ad 1. Door middel van de Nota van Wijziging, 2006–2007, 30 800 XII, nr. 37, wordt de FES-brug aangepast ter financiering van de Kostenvergoedingsregeling en de Overgangsfaciliteit Milieu-kwaliteit Elektriciteitsproductie (MEP).

Amendement:

Ad 2. Door middel Amendement van Hijum en Hofstra, 2006–2007, 30 800 A, nr. 43 wordt de FES-brug verhoogd met € 50 mln. ter financiering van de Netwerkanalyses.

Nieuwe mutaties:

Ad 3. In 2006 is voor het programma Filevermindering minder uitgegeven dan was begroot, waardoor in de Slotwet ten behoeve van dit programma € 6,2 mln. is teruggegeven aan het FES. Dit bedrag wordt met deze mutatie weer opgevraagd in 2008.

Ad 4. Deze mutatie betreft de FES-bijdrage aan het project Mainport Rotterdam (PMR) voor de onderdelen: Landaanwinning, BTW buitencontouren en Natuurcompensatie. Een bedrag van ca € 44 mln. betreft de terugbetaling van de door Verkeer en Waterstaat voorgefinancierde kosten voor natuurcompensatie PMR. Een belangrijk deel van deze gelden (ad € 35 mln.) wordt aangewend voor compensatie van de in 2012 op artikel 13 Spoorwegen aangebrachte tijdelijke verlaging (terugbetaling FES in verband met de GIS-problematiek). Het restant van de gelden (ad € 8,8 mln.) wordt toegevoegd aan artikel 12 Hoofdwegennet.

Voor de onderdelen Achterlandverbindingen en de project-reservering onvoorzien blijven de gelden vooralsnog gereserveerd binnen het FES.

- Ad 5. Deze mutatie betreft de FES-bijdrage aan het project W4-Leiderdorp.
- Ad 6. Door middel van deze mutatie wordt de bijdrage van FES aan het project Zuid-as in overeenstemming gebracht met de uitgavenplanning van het project op artikel 13 Spoorwegen.
- Ad 7 en 8. Mede naar aanleiding van het advies van de Studiegroep Begrotingsruimte heeft het kabinet besloten de FES-brug af te schaffen. Enerzijds omdat dit ongewenste weglek van middelen voor economische structuurvaststelling betreft die niet meer past bij een vaste voeding van het fonds, anderzijds omdat het veelal structurele financiering betreft waarvoor het FES niet bedoeld is. Vanwege het laatste punt, de structurele financiering, is eveneens de reeks Fileplan ZSM als FES-bijdrage afgeschaft. Deze middelen worden nu via artikel 39 van Hoofdstuk XII en 19.09 IF aan de Infrastructuurbegroting toegevoegd. Het betreft hier budgettaire neutrale verschuivingen.
- Ad 9. In de begroting 2007 is € 545 mln. aan FES gelden uit de jaren na 2012 naar voren gehaald voor onder meer de versnelling van aanleg en onderhoud infrastructuur, waterkeren en zwakke schakels kust. Als gevolg van een opschoningsactie van het FES van voorfinancieringsconstructies zal deze schuif niet meer via het FES worden gerealiseerd, maar via artikel 39 van Hoofdstuk XII en 19.09 IF.

6. OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND NIEUWE STIJL

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

Het onderstaande overzicht kan worden beschouwd als de basis voor het door Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2008–2012 en is door VenW samengesteld in de rol van coördinerend ministerie. De cijfers en toelichtingen zijn door de betreffende departementen bij VenW aangeleverd. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten. Het is de bedoeling dat de budgetten benodigd voor de schepen en de vliegtuigen in het komende jaar worden overgeheveld naar de begroting van de Kustwacht Nederland.

Zoals gemeld in de onlangs verschenen Voortgangsrapportage Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl, bestaat er nog onduidelijkheid over de financiering van een aantal voor de versterking van de Kustwacht Nederland noodzakelijke zaken. De hiervoor benodigde bedragen maken nog geen onderdeel uit van de begroting van de Kustwacht en de overzichtsconstructie.

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

Justitie

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

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

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

Defensie

- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum, nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatie-

centrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.

- De kosten van de vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen staat nog op pm. Na de introductie van de nieuwe vliegtuigen zullen de totale kosten van de bemanningen in de begroting worden weergegeven.
- De bijdrage van de Koninklijke Marechaussee bedraagt structureel 11 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht.
- De aanvullende bijdrage van Defensie voor de vorming van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl staat als aparte regel («controllersorganisatie») vermeld onder de bijdragen van Defensie.

Verkeer en Waterstaat

- Met ingang van juli/augustus 2007 beschikt de Kustwacht Nederland over twee (nieuwe) vliegtuigen. De inzet van de vliegtuigen is gericht op beheer over de Noordzee, naleving wetgeving, opsporen drenkelingen en bestrijding van milieuverontreinigingen. De vliegtuigen komen in eigendom van Defensie. De budgetten benodigd voor de exploitatie van de vliegtuigen wordt in de loop van het jaar overgeheveld van VenW naar de begroting van de Kustwacht Nederland.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Visserijtoezicht betreft de inzet van de Algemene Inspectiedienst (AID) op het Nederlands Continentaal Plat (NCP) inclusief de acties die in samenwerking met andere lidstaten in overige Europese wateren worden uitgevoerd. De LNV-opgave is exclusief de inzet van de AID en de Barend Biesheuvel buiten de Europese Wateren.
- De uitgaven voor de exploitatie voor de Barend Biesheuvel maken deel uit van de totale exploitatiekosten van LNV voor de Rijksrederij. Dit wordt nader uitgewerkt in de implementatieplan Rijksrederij.

Overzichtskonstructie Kustwacht Nieuwe Stijl

Departement	Begroting en hoofdproduct	Activiteit	Doel	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Defensie/kustwacht	X	Kustwachtcentrum	Het Kustwachtcentrum is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps)activiteiten, (veiligheids)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.	5 326+pm	5 200+pm	5 255+pm	5 169+pm	5 165+pm	5 165+pm
subtotaal eigen uitgaven				5 326+pm	5 200+pm	5 255+pm	5 169+pm	5 165+pm	5 165+pm
VenW	XII	Schip de Waker	Continu beschikbaar voor Kustwacht	2 191	2 191	2 191	2 191	2 191	2 191
	IF	Instandhouden, binnen de internationale kaders, van een infrastructuur aan drijvende en vast (haven-)lichten, vuurtorens) markeren	Vaarwegmarkeren draagt bij aan veilig en vlot scheepvaartverkeer door het markeren van vaarwegen en gevaren voor de scheepvaart	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
	IF	Verkeersmaatregelen afkondigen en handhaven in geval van nieuw gevaar of calamiteit	Door middel van geven van verkeersbegeleiding bijdragen aan een veilig scheepvaartverkeer	300	300	300	300	300	300
	IF	Vliegende surveillance: schouwen van beheersgebied RWS Noordzee; handhaving diverse wetgeving, Search and Rescue, rampen en incidentenbestrijding (o.a. coördinatie olieruimen)	Beheer van de Noordzee, naleving van wetgeving, opsporen van drenkelingen, bestrijding van milieuverontreiniging bij rampen en incidenten	18 999	4 612	4 612	4 612	4 612	4 612
Defensie	IF	Personele inzet	Uitvoeren luchtwaarneming	373	373	373	373	373	373
	IF	Diversen	Inhuur loodsen en onderhoud systemen	250	250	250	250	250	250
	X	Koninklijke Marechaussee	Uitvoeren toezichtstaken KIMAR	669	669	669	669	669	669
	X	Koninklijke Marine	vliegers KW-vliegtuigen	pm	pm	pm	pm	pm	pm
	X	Controllersorganisatie	167	167	167	167	167	167	167
BZK	VII	Inzet helicopters op afroep en inzet luchtwaarnemers en planner	Politietoezicht boven de Noordzee en opsporing van strafbare feiten op de Noordzee	1 230	1 230	1 230	1 230	1 230	1 230

Overzichtskonstructie Kustwacht Nieuwe Stijl

Departement	Begroting en hoofdproduct	Activiteit	Doel	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Financiën	IXB	Schip Visarend	Inzet t.b.b. inspectie- en handhavingstaken	2 062	1 874	2 163	1 881	1 881	1 881
IXB	Schip Zeearend IXB	Inzet t.b.b. inspectie- en handhavingstaken Douane	1 978	1 872	2 109	1 879	1 879	1 879	1 879
LNV	XIV	Schip Barend Biesheuvel	Uitvoeren toezichtstaken Douane	1 195	1 195	1 195	1 195	1 195	1 195
			Controle NL-visserij-schepen door AID op NCP of, in overleg met andere lidstaten, andere wateren	1 494	1 494	1 494	1 494	1 494	1 494
	XIV	Visserij-toezicht	Bevorderen naleving GVB, voldoen aan EU-afspraken	1 313	1 313	1 313	1 313	1 313	1 313
subtotaal uitgaven andere departementen				33 821	19 140	19 429	19 384	19 154	19 154
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				pm	pm	pm	pm	pm	pm

Er bestaat er nog onduidelijkheid over de financiering van een aantal voor de versterking van de Kustwacht Nederland noodzakelijke zaken. De hiervoor benodigde bedragen maken nog geen onderdeel uit van de begroting van de Kustwacht en de overzichtsconstructie.