

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2000

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL	2
	Wetsartikel 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
B.	ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING	3
C.	TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL	35
	1. Uitgaven en verplichtingen	35
	2. Ontvangsten	136
D.	BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING	151
Bijlage 1	Projectoverzichten	152
Bijlage 2	Economische en functionele classificatie	178

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL

Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2000 vast te stellen. Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2000. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2000.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 2000 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in de onderdelen B en C van deze memorie van toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

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

B. ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING

1.	Voorwoord	4
2.	Algemeen	4
2.1	Doelstelling	4
2.2	Reikwijdte	4
2.3	Voeding	5
3.	Actuele ontwikkelingen	5
3.1	De belangrijkste budgetveranderingen	5
3.2	Budgettair kader	6
3.3	Publiek-Private Samenwerking	7
3.4	Transparantie van de begroting en het projectenboek	8
3.5	Implementatie van de beleidslijn	9
3.5.1	Droge infrastructuur	9
3.5.2	Natte infrastructuur	14
3.5.3	Megaprojecten	17
4.	Bedrijfsvoering	19
4.1	De beheersing van infrastructuurprogramma's	19
4.2	De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat	21
4.2.1	Rijkswaterstaat	21
4.2.2	Overige uitvoeringsorganisaties	30
5.	Afkortingenlijst	32

1. VOORWOORD

Ook dit jaar verschijnt, conform de wettelijke eisen, een aangepaste publicatie met alle infrastructuurprojecten. De wijze waarop in deze uitgave kosten zijn opgenomen, verschilt van die in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Dat geeft een heldere kijk op met name de wijzigingen ten opzichte van het vorig jaar binnen het vastgestelde investeringsprogramma. Moge deze «gekantelde cijferwerkelijkheid» inzicht verschaffen en daarmee kwaliteit leveren aan de discussie en besluitvorming.

2. ALGEMEEN

2.1. Doelstelling

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

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

Door een apart fonds voor infrastructuur kunnen deze twee doelstellingen beter nagestreefd worden. Het fonds mag jaarlijkse saldi overhevelen, hetgeen de continuïteit bevordert. Hierdoor leiden vertragingen en versnellingen niet meteen tot budgettaire knelpunten.

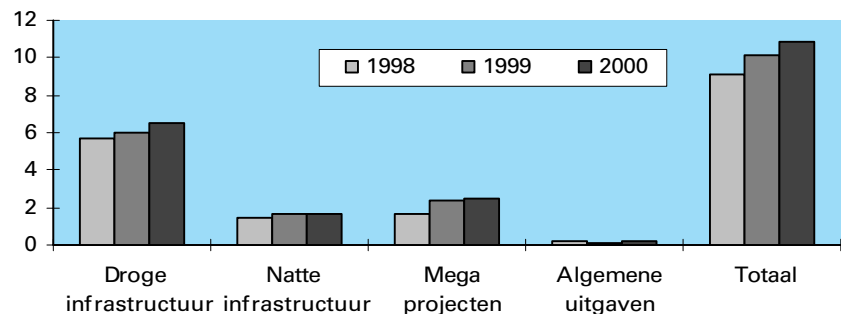
2.2. Reikwijdte

Sinds de begroting 1998 is een gewijzigde reikwijdte van het Infrastructuurfonds van kracht. Het fonds bevat de uitgaven en ontvangsten van de droge infrastructuur, de natte infrastructuur, de megaprojecten en enkele algemene uitgaven en ontvangsten.

Onderstaande figuur geeft een verdeling van het budget over de verschillende beleidsterreinen over de jaren 1998–2000.

Reikwijdte Infrastructuurfonds 1998–2000

miljard



Hieruit valt op te maken dat alle sectoren een lichte stijging ondergaan.

2.3. Voeding

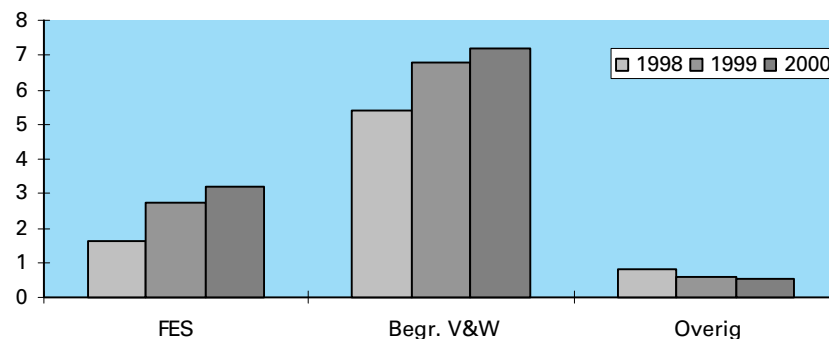
Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat en daarmee uit de algemene middelen.

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

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

Voeding Infrastructuurfonds 1998-2000

miljard



3. ACTUELE ONTWIKKELINGEN

Paragraaf 3.1 gaat in op de belangrijkste budgetveranderingen en de afwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld. Paragraaf 3.2 behandelt het budgettair kader. In paragraaf 3.3 worden de ontwikkelingen rond publiek-private samenwerking geschetst. Paragraaf 3.4 licht het projectenboek toe dat is ontstaan uit de behoefte aan transparantie van de begroting. Ten slotte beschrijft paragraaf 3.5 de maatregelen van het Infrastructuurfonds waarmee het beleid wordt uitgevoerd.

3.1. De belangrijkste budgetveranderingen

Uitgangspunt van deze begroting is dat het vastgestelde investeringsprogramma op geen enkele manier wordt aangetast. Daardoor blijft het aantal mutaties beperkt tot reeds bestaande afspraken en technische correcties. In deze begroting worden diverse budgettaire mutaties voorgesteld, onder te verdelen in drie categorieën:

- budgetverhogingen die binnen het Infrastructuurfonds zijn opgevangen;
- verhogingen van het totaal van het Infrastructuurfonds;
- bijdragen aan de algemene problematiek.

Voor budgettaire mutaties die technisch van aard zijn of overboekingen betreffen, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Budgetverhogingen die binnen het Infrastructuurfonds zijn opgevangen

Conform de toezegging aan de Tweede Kamer zal vanaf 2001 structureel f 30 mln extra besteed worden om de zandverliezen in de kustzone te compenseren. Deze gelden worden gefinancierd vanuit het Deltaplan Grote Rivieren.

Verhogingen van het totaal van het Infrastructuurfonds

In het kader van de maatregelen ter voorkoming van de wateroverlast heeft Verkeer en Waterstaat een bijdrage van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de waterschappen ontvangen. Voor de technische verwerking van deze bijdrage wordt verwezen naar artikel 02.02 in de artikelsgewijze toelichting. Verder is de loon- en prijsbijstellingstranche 1999 aan de artikelen toegeedeeld.

Bijdragen aan de algemene problematiek

De specifieke ombuigingen voor het Infrastructuurfonds betreffen ten eerste versobering van infrastructuur/voordelen uit innovatief aanbesteden. Deze ombuiging is vooralsnog geparkeerd op het budget voor de HSL-zuid. Afhankelijk van de definitieve besluitvorming over de eventuele verkorting van de boortunnel en de resultaten van IBO-innovatief aanbesteden zal de definitieve invulling plaatsvinden, zonodig op andere begrotingsartikelen uit hoofde van versobering en/of innovatief aanbesteden.

De tweede ombuiging is de versobering van de voorlichtingsuitgaven van megaprojecten. Dit zal niet ten koste gaan van de functie van draagvlakvergroting.

3.2. Budgettair kader

Het budgettair kader bevat een overzicht van de belangrijkste mutaties uit de begrotingsvoorbereiding 2000. Dit overzicht geeft inzicht in de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting van 1999. Onderstaande tabel toont de mutaties groter dan f 10 miljoen.

Beleidsmatige verschuivingen (w.o. ombuigingen) t.o.v. de raming in de vorige begroting (incl. 1e suppletoire wet 1999) groter dan f 10 mln voor de jaren 2000 t/m 2003 (in NLG1000)

Artikel	Mutatie	2000	2001	2002	2003
<i>1e suppletoire wet 1999</i>					
02.02	Bijdragen van derden voor Hardersluis	11 572	6 925		
03.04	Bijdragen van derden voor Deltaplan Grote Rivieren	28 606	4 171		
04.02	Kasschuif bodemsanering	31 500	11 500	- 23 000	- 20 000
<i>Nieuwe mutaties</i>					
01.01	Overboeking van art. 04.06 <i>Prijsbijstelling Voor projecten uit het FES</i>	20 000	31 000	51 000	40 000
	Aanpassing ontvangsten	- 32 500	- 52 600	- 9 600	
01.02	Overboeking van art. 01.03 voor de Nootdorpboog		10 000	25 000	12 000
02.01	Onderhoud primaire waterkeren	7 100	23 069	23 784	25 673
	Kustlijnzorg		30 000	30 000	30 000
02.02	Bijstelling ontvangsten	- 19 800	- 21 000	- 15 000	- 15 000
	Bijdrage maatregelen wateroverlast	2 000	3 000	36 000	34 000
03.03	Versobering infrastructuur/innovatief aanbesteden	- 50 000	- 50 000	- 50 000	- 50 000

3.3. Publiek-Private Samenwerking

Steeds meer aandacht gaat uit naar de betrokkenheid van de private sector bij de totstandkoming van infrastructuur. Dat blijkt onder meer uit het toenemende aantal projecten waarbij publiek-private samenwerking (PPS) aan de orde is, zoals de grote projecten Hogesnelheidslijn-Zuid en de Betuweroute, maar ook kleinere projecten zoals Randstadrail en een aantal wegenprojecten. Naar aanleiding van de prioriteitsstelling in het MIT 1999-2003 zijn diverse initiatieven voor PPS binnengekomen zowel vanuit marktpartijen als vanuit regionale overheden. Een aantal van deze initiatieven wordt nu onderzocht. Daarnaast heeft het kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën diverse rapporten over het onderwerp uitgebracht. PPS zal ook deel uitmaken van het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) dat begin 2000 zal verschijnen.

Voor Verkeer en Waterstaat is het van belang om op een creatieve manier met deze samenwerkingsvorm om te gaan. Daarom zijn na overleg met de regionale overheden en de Tweede Kamer en in samenwerking met het kenniscentrum PPS enkele projecten geoormerkt, die zullen worden gezien op mogelijkheden voor publiek-private samenwerking (zie de tabel hieronder). Bij de selectie is gestreefd naar een gevarieerde lijst van projecten uit verschillende sectoren, verschillende fasen in het MIT en verschillende MIT-categorieën. Ook de vorm van publiek-private samenwerking zal per project verschillen om voor het rijk een maximaal leereffect te bereiken.

Overzicht van projecten voor Verkeer en Waterstaat waarbij de mogelijkheden voor PPS worden gezien

Uit korte termijnprogramma Kenniscentrum PPS	Uit lange termijnprogramma Kenniscentrum PPS
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	A2 Passage Maastricht
A59 Rosmalen-Geffen	A4 Midden Delfland
MTC Valburg	A5 Westrandweg/2e Coentunnel/Halfweg
N11 Bodegraven-Alphen a/d Rijn	A13/16 Rotterdam-Noord
N31 Leeuwarden-Drachten	Sloelijn
N34/35 Zwolle-Almelo (Ommen)	Delft Spoorzone
Randstadrail	Noord-Zuidlijn Amsterdam
	OLS Schiphol

PPS zet naar verwachting een stap in een proces waarbij de rol van de overheid bij de totstandkoming van infrastructurele werken verandert. Het rijk zal niet meer in alle gevallen de primaire ontwikkelaar en opdrachtgever van infrastructuur zijn. Private partijen dienen vroegtijdig bij de planvorming te worden betrokken en kunnen ook als initiatiefnemer optreden. PPS vraagt dan ook om een naar buiten gerichte organisatiecultuur zodat in samenspraak met derden creatieve concepten en oplossingen bedacht kunnen worden.

Om bij projecten een andere aanpak dan de traditionele mogelijk te maken, is het noodzakelijk om projecten integraal te bekijken. Dit betekent inclusief onderhoud en exploitatie maar ook in samenhang met de omgeving. De exploitatiemogelijkheden en de kosten van instandhouding dienen de initiële investeringsbeslissing in belangrijke mate te bepalen. Dit sluit aan bij de ontwikkeling naar een zakelijker en meer bedrijfsmatig werkende overheid. Producten zullen steeds meer in termen van output en functionele eisen worden geformuleerd en in de markt worden gezet. De overheid moet vooraf haar doelstellingen helder en meetbaar formuleren en de publieke randvoorwaarden aangeven. Er zijn diverse internationale voorbeelden van deze manier van werken, onder andere bij de Britse Private Finance Initiative, de Oresund-link tussen Denemarken en Zweden en bij de brug over de Taag in Portugal.

Dankzij PPS kunnen bovendien wellicht meer projecten op de agenda worden gezet. Er is daardoor sprake van een zekere urgentie bij zowel publieke als private partijen. Voorlopig zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat de nadruk leggen op het bereiken van voortgang bij de geselecteerde projecten. Nieuwe, kansrijke initiatieven zullen daarbij niet uit de weg worden gegaan en serieus op PPS-mogelijkheden worden onderzocht. Zo onderzoekt HSL-Oost de kansen op PPS in een vroeg stadium. Daarnaast staan nog andere projecten op de agenda, zoals onder andere het Project Mainport Rotterdam.

Ook bij de nieuwe sleutelprojecten speelt PPS een belangrijke rol, zoals een nieuwe aanpak voor de ontwikkeling van de stationsgebieden. Hier beoogt de samenwerking tussen de rijksoverheid (verschillende departementen), gemeenten en private partijen een forse meerwaarde. Verkeers- en vervoersdoelstellingen kunnen daardoor samengaan met bijvoorbeeld doelen op het gebied van stedelijke ontwikkeling, milieu of sociale voorzieningen. Meer dan voorheen wordt onderkend dat deze doelen commercieel te exploiteren componenten hebben, zowel in de projectontwikkeling als in exploitatie en beheer.

3.4. Transparantie van de begroting en het projectenboek

Aan de wens om in het MIT meer duidelijkheid te geven over de (on)mogelijkheden om infrastructuurprojecten, binnen een realistische termijn, daadwerkelijk te kunnen financieren, is met het MIT 2000–2004 voldaan. Aan de hand van de zogenaamde MIT-prioritering is voor de periode tot en met 2010 duidelijk gemaakt welke infrastructuurprojecten worden uitgevoerd. Alle projecten dienen binnen aangegeven budgettaire randvoorwaarden uitgevoerd te worden. Dit betekent dat kostenstijgingen binnen een bepaald project dienen te worden gecompenseerd door een versobering binnen het desbetreffende project, danwel door het goedkoper uitvoeren van een ander project cq. het verwijderen van een project uit het programma.

Om de Tweede Kamer beter te kunnen betrekken bij de afweging tussen verschillende projecten, heeft ze meer inzicht nodig in de stand van zaken van de verschillende projecten. Hiertoe wordt momenteel gekeken of een zogenaamd projectenboek het gevraagde inzicht kan leveren. Bij brief van 16 juli 1999 heeft Verkeer en Waterstaat haar standpunt in deze reeds kenbaar gemaakt. Hierover zal verder worden gesproken met de Kamercommissie. Op basis van de opmerkingen van de Tweede Kamer zal een definitief projectenboek gemaakt worden, dat naast de begroting van 2001 zal verschijnen.

Naast het bieden van meer inzicht in de stand van zaken rond de verschillende infrastructuurprojecten, dient de procesgang transparanter gemaakt te worden. Op dit moment vindt de discussie in de Tweede Kamer over de voor- en nadelen van een project vaak plaats als het ontwerp bijna is uitgewerkt. Deze discussie dient in een eerder stadium gevoerd te worden. Met de genoemde introductie van de systematiek waarin het aantal uit te voeren projecten, gekoppeld wordt aan een budgettaire randvoorwaarde en een termijn, wordt het mogelijk de consequenties van ontwerpwijzigingen zichtbaar te maken. En dat helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging.

De beslismomenten die in deze discussie van belang zijn – de overgang van de ene MIT-fase naar de andere MIT-fase – dienen daarom meer toetsbare politieke beslismomenten te worden. In de overgang van de ene fase naar de andere fase worden immers de afspraken gemaakt die bepalend zijn voor het vervolg van een project. De overgang van verkenningfase naar planstudiefase zal in dit kader centraal staan. Het desbetreffende knelpunt wordt dan immers erkend en dat betekent dat er aan een concrete infrastructuuroplossing – met alle verwachtingen van dien – gewerkt gaat worden.

Uiteindelijk zal op basis van een zogenaamd referentiealternatief – het ontwerp dat het probleem oplost en voldoet aan de wettelijke en beleidsmatige eisen – overlegd worden met de betrokkenen in de samenleving. Aan het referentiealternatief is een taakstellend budget gekoppeld, waarmee de financiële consequenties van wijzigingen in het ontwerp beter zichtbaar worden.

3.5. Implementatie van de beleidslijn

In hoofdstuk 3 van het algemeen deel van de Memorie van Toelichting van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) is de beleidslijn voor de komende periode toegelicht. Een deel van de beleidslijn wordt uitgevoerd met middelen uit het Infrastructuurfonds. Deze paragraaf licht dat deel nader toe. Onderscheid is gemaakt tussen droge infrastructuur, natte infrastructuur en megaprojecten.

3.5.1. Droge infrastructuur

Het economisch functioneren van Nederland is gebaat bij een goede bereikbaarheid. Het programma Samen Werken aan Bereikbaarheid is gericht op een verbetering van die bereikbaarheid, met name tot 2005. Hiertoe worden de meest urgente knelpunten in de weginfrastructuur opgelost en krijgt het openbaar vervoer en het vervoer over water een flinke impuls. In de nota Transport in Balans (TiB) is voor het goederenvervoer in aanvulling op SWAB een programma opgenomen gericht op het stimuleren van intermodaal vervoer. Daarnaast blijft Verkeer en Waterstaat werken aan de vermindering van het aantal verkeersslachtof-

fers en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen het programma Duurzaam Veilig wordt uitvoering gegeven aan verschillende projecten die de verkeersveiligheid op de weg verder verbeteren. Hierna worden de beleidsaccenten voor de komende periode nader toegelicht.

Benutting

Het efficiënter gebruiken van de bestaande weg- en railinfrastructuur staat hoog op de agenda van Verkeer en Waterstaat.

Weginfrastructuur

Meer samenhang tussen afzonderlijke benuttingsmaatregelen zoals toeritdosering maakt een betere benutting op netwerkniveau mogelijk. Naast een goede doorstroming zal ook betrouwbaarheid in toenemende mate het doel van benutting zijn. De weggebruiker moet vooral weten waar hij aan toe is. Er wordt echter niet alleen op infrastructureel niveau gestreefd naar meer samenhang; ook op bestuurlijk niveau richt Verkeer en Waterstaat zich op synergie, namelijk tussen de publieke en private partners.

In een aantal pilots wordt ervaring opgedaan met verschillende benuttingsvarianten. In 1999 is op de A15 Papendrecht–Wijngaarden een proef met dynamische wegmarkering gestart. Hiermee kan naar tijd en plaats de wegingdeling elektronisch veranderd worden. Zo veranderen twee brede rijstroken in de spits in drie smallere rijstroken. Daarnaast wordt er op de A4 Leimuiden – Hoofddorp en op de A28 Hoewelaken – Rijnsweerd gewerkt aan de herprofilering van de wegingdeling binnen de bestaande verkeersruimte. Hierdoor kan er op beide wegen ruimte voor een spitsstrook ontstaan. Op de A27 Eemnes – Everdingen en op de A28 bij Zwolle wordt een dynamische derde rijstrook aangelegd. Ten slotte start nog dit jaar op de A12/N408 Nieuwegein – Utrecht de pilot medegebruik busbaan door vrachtverkeer. Hierbij wordt eveneens de ontsluiting van een aantal bedrijfsterreinen verbeterd. In deze innovatieve benuttingsprojecten wordt uiteraard streng gelet op het waarborgen van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat er veel aandacht is voor incident management en dat de maximumsnelheid omlaag gaat. Ten slotte starten in de periode 2000–2004 drie zogenaamde samenwerkingspilots. Deze pilots richten zich op het managen van verkeersstromen in het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet bij congestie. Hierbij maken het Rijk, de provincie en/of de gemeenten afspraken over de te hanteren (verkeers)managementstrategie.

Voor een aantal wegprojecten die zich in het MIT 1999–2003 in categorie 1 en 2 in de planstudiefase bevinden, worden zogenaamde benuttingsvarianten onderzocht. Hetzelfde geldt voor projecten in categorie 3a. Hierbij geldt de volgende onderverdeling:

- voor die projecten waarvoor nog geen trajectnota is gepubliceerd loopt de uitwerking van de benuttingsvariant mee in de lopende planstudie (A15 Benelux-Vaanplein, A50 Ewijk-Valburg/Grijsoord, A12 Utrecht-Veenendaal, A12 Veenendaal-Ede, A12 Ede-Duitse grens, A1 Craag, A2/76 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek, A2 Passage Maastricht, A13/16 Rotterdam, A1 Eemnes-Barneveld, A1 Barneveld-Deventer, A1 Deventer-Hengelo, A2 Holendrecht-Oudenrijn, A2 Oudenrijn-Deil, A2 Den Bosch-Eindhoven, A2 Leenderheide-Budel, A2 Wessems-Urmond, A4 De Hoek-Prins Clausplein);
- voor de projecten Tangent en Eindhoven is de trajectnota inmiddels

gepubliceerd. Daarom wordt voor deze projecten met een quick scan nagegaan in hoeverre benuttingsvarianten een volledig alternatief zijn voor de (aanleg)varianten uit de trajectnota;

- voor het project A9 Badhoevedorp-Velsen zijn in het kader van het MIT-overleg met de regio (najaar 1998) afspraken gemaakt over het uitwerken van alleen een benuttingsvariant.

In de uitwerking van de benuttingsvarianten wordt ook gekeken naar specifieke maatregelen voor het wegvervoer, zoals bijvoorbeeld het inhaalverbod voor vrachtwagens. De komende periode zal er ook veel aandacht zijn voor de ontwikkeling en ontsluiting van terminals (overslagpunten). Mede hierdoor kan maximaal nut gehaald worden uit de beschikbare infrastructuur voor weg- en railvervoer. Daarnaast versterkt hierdoor de modal shift van weg naar water en rail.

Railinfrastructuur

Ook op het spoor wordt er gewerkt aan betere benutting. Het vervoer van personen per spoor zal volgens de prognoses blijven groeien van 14,8 miljard reizigerskilometers in 1998 naar circa 18,9 miljard reizigerskilometers in 2010 (dit is inclusief de HSL-Zuid). Deze groei vindt vooral plaats in en rond de stadsgewesten en van en naar de Randstad. Ook het vervoer van goederen zal fors blijven toenemen. In 1998 is het besluit genomen om te onderzoeken of en op welke wijze in nieuwe systemen voor beveiliging en beheersing van het treinverkeer op het spoorwegnet geïnvesteerd kan worden. De nieuwe systemen kunnen op termijn grootschalige verdubbelingen van een aantal spoorverbindingen voorkomen. Ze leiden tot een vermindering van de noodzakelijk geachte infrastructurele uitbreidingen. Naast de vergroting van de bestaande spoorcapaciteit, betekent de implementatie van de nieuwe systemen een verbetering van de veiligheid, de effectiviteit en de punctualiteit van het spoorstelsel. Omdat de systemen worden ontworpen conform de Europese standaard, levert de invoer van de systemen eveneens een positieve bijdrage aan de interoperabiliteit (het zonder problemen doorrijden bij de grens). Door gelijktijdig de energievoorziening om te bouwen van de huidige 1500 Volt gelijkstroom naar 25 kiloVolt wisselstroom, wordt een maximale benutting mogelijk. De vertrekprocedures van treinen kunnen dan bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook kunnen nog meer en zwaardere (dubbeldekkers)treinen tegelijkertijd van stations vertrekken. Railned heeft onderzocht op welke wijze de nieuwe systemen ingevoerd kunnen worden. De besluitvorming over de invoerwijze vindt komend jaar plaats. Vervolgens zal de invoering meer in detail worden uitgewerkt in een implementatienota.

Rekeningrijden

In het kabinet zijn afspraken gemaakt om rekeningrijden gefaseerd in te voeren. In de eerste fase wordt rekeningrijden in één regio ingevoerd. Deze fase start eind 2001, duurt twee jaar en zal uitvoerig worden geëvalueerd. Hierna zal rekeningrijden in de overige regio's worden ingevoerd. De opbrengst van rekeningrijden op het hoofdwegennet zal, conform het regeerakkoord, worden ingezet voor lastenverlichting. De regio waar rekeningrijden als eerste wordt ingevoerd ontvangt gedurende 2 jaar een bedrag dat overeen komt met de opbrengst van rekeningrijden op het hoofdwegennet. Dit bedrag dient besteed te worden aan openbaar vervoer en infrastructuur. Het wordt aan de regio's zelf overgelaten om ter voorkoming van sluipverkeer op het onderliggend wegennet heffings-

punten te plaatsen of andere (verkeerskundige) maatregelen te nemen. De kosten hiervan komen voor rekening van het rijk. De opbrengst van deze heffingen komt ten goede aan de regio.

Door het instellen van een heffing wil het kabinet de bereikbaarheid verbeteren. Rekeningrijden is een systeem van elektronische tolheffing. Met het systeem wordt een gedifferentieerde vorm van prijsbeleid geïntroduceerd in het Nederlandse verkeer. Op drukke wegen en tijdstippen (ochtendspits) moet de weggebruiker meer betalen dan op een andere plaats en tijd. Bij rekeningrijden worden autokosten dus afhankelijk gemaakt van de tijd en de plaats waarop men rijdt. De maatregel stimuleert weggebruikers op die manier om bij elke reis de alternatieven te overwegen, zoals andere reistijden (flexibel- en telewerken) of andere vervoerswijzen (carpoolen, openbaar vervoer). Zo maken weggebruikers in de ochtendspits minder gebruik van de schaarse wegcapaciteit. Het bevorderen van alternatief reisgedrag heeft een positief en blijvend effect op de bereikbaarheid. Onderzoek wijst uit dat een Randstadbrede invoering van rekeningrijden de verkeersintensiteit met 10 tot 15% kan afnemen; hierdoor vermindert het aantal file-uren met ongeveer 40%.

Ontsluiting vinex-lokaties

In een brief van 31 maart 1999 inzake de ontsluiting van de Vinex-lokaties aan de Tweede Kamer heeft Verkeer en Waterstaat aangekondigd in de memorie van toelichting bij de begroting van 2000 op projectniveau de actuele stand van zaken te geven van de Vinexprojecten. Echter in overleg met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is besloten deze informatie te vervatten in een afzonderlijke brief aan de Tweede Kamer. Deze zal ruim voor de behandeling van de begrotingen 2000 van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beschikbaar zijn. In deze brief zal per lokatie uitdrukkelijk worden ingegaan op de afstemming van de woningbouwplanning en die voor de openbaarvervoerinfrastructuur. De financiering van de OV-projecten die in het kader van Vinex een rol spelen is thans verzekerd. Veelal wordt voldaan aan het streefbeeld dat bij tweederde van de woningbouw de infrastructuur gerealiseerd moet zijn. Soms wordt dit zelfs in ruime mate gehaald, zoals bij Wateringseveld in Haaglanden. Opening van de tramverbinding vindt plaats op het moment dat 20% van de woningen gereed is. In sommige andere gevallen ijlt de infrastructuuraanleg echter na als gevolg van tegenvallers bij de projectvoorbereiding (overleg met bevolking, overleg over de vervoerswaarde in relatie tot de projectkosten, het nog niet voldoen aan het MIT-spielregelkader).

Light-rail

Openbaar-vervoeroplossingen met voldoende concurrentiekracht voor de automobiliteit krijgen in het mobiliteitsbeleid prioriteit. Op lokaal en regionaal niveau wordt die concurrentieslag gevoerd op afstanden van 10 tot 40 km. In het regionale openbaar vervoer gaat het vooral om hoogwaardigheid, een goede organisatie en een consequente en integrale visie van overheden op de positie van het openbaar vervoer.

Light-rail biedt goede kansen om tot een hoogwaardig en concurrerend regionaal openbaar-vervoernetwerk te komen. Het aantrekkelijke van light-railconcepten is dat ze in vergelijking met zware rail met lagere kosten een grotere vervoersmarkt kunnen bedienen. De aantrekkelijkheid

voor de reiziger uit zich onder meer in rechtstreekse verbindingen, frequentieverhoging, meer haltes en integratie met het overige regionale openbaar vervoer. Succesvolle voorbeelden in het buitenland illustreren dit. Het leveren van maatwerk op regionaal niveau staat echter voorop. Light-rail dient daarbij afgewogen te worden tegen andere openbaarvervoeralternatieven.

In het MIT 1999–2003 is opgenomen dat «het kabinet voornemens is nog eens kritisch te bezien of de effectiviteit van het huidige pakket kan worden vergroot. Hierbij wordt in overleg met regionale overheden uitwerking gegeven aan een optimalisatie op regionaal niveau. Eventuele besparingen kunnen binnen de betreffende investeringscategorie en regio worden aangewend.» Concrete mogelijkheden voor optimalisering worden aangegeven in de uitvoeringsnotitie light-rail die in het najaar van 1999 aan de Tweede Kamer wordt verstuurd. Het betrekken van marktpartijen bij projectontwerp en -vormgeving kan leiden tot nieuwe creatieve oplossingen. Momenteel worden diverse projecten voorbereid.

Intermodale terminals

In het begin van de jaren '90 vormden de aanbevelingen van de Commissie Kroes het uitgangspunt voor het knooppuntenbeleid van Verkeer en Waterstaat. Sindsdien is de intermodale vervoersmarkt echter sterk in ontwikkeling. Om het terminalnetwerk te complementeren en capaciteitsuitbreiding van bestaande terminals te faciliteren wordt de tijdelijke subsidieregeling openbare inland terminals ontwikkeld (SOIT). De regeling is gericht op terminals buiten het beheersgebied van zeehavens. Verkeer en Waterstaat kan een investeringssubsidie verstrekken onder een aantal voorwaarden, bijvoorbeeld dat de initiatiefnemer een substantiële hoeveelheid risicodragend kapitaal inbrengt en dat een investering tot daadwerkelijke modal-shift leidt. De partijen streven ernaar de Rail Service Centra Waalhaven en Maasvlakte in 2001 gereed te hebben.

De ruimtelijke reserveringen voor het concept Multimodaal Transport Centrum (MTC) Valburg zijn afgerond. De provincie Gelderland, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben vanaf 1996 in de stuurgroep MTC-Valburg samengewerkt aan de uitwerking van de plannen hiervoor.

Duurzaam Veilig

Samen met het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging Nederlandse Gemeenten werkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig. In de praktijk betekent dit dat er verschillende maatregelen ingevoerd worden, waaronder «bromfiets op de rijbaan», «voorrang voor fietsers van rechts», «voorrang op verkeersaders» en «uniformering rotondes». Daarnaast wordt het areaal 30 km-gebieden verder uitgebreid. Ook is er een begin gemaakt met de omvorming van wegen buiten de bebouwde kom tot 60 km-gebieden. Ten slotte zijn er afspraken gemaakt op het gebied van categorisering van wegennet, voorbereiding van maximaal 30 km/uur in (potentiële) verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom, intensivering van verkeershandhaving, monitoring en kennisuitwisseling, voorlichting, educatie en communicatie.

Inleiding

De regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding (NW4) bevat de kaders voor de verdere uitbouw van het integrale waterbeleid. Voor de implementatie van NW4 is een actiepuntenlijst opgenomen in de regeringsbeslissing. Aan de hand hiervan zal jaarlijks via de rapportage «Water in beeld» over de voortgang worden gerapporteerd. De vertaling van het regeringsbeleid naar concrete maatregelen vindt plaats in het beheersplan voor de rijkswateren. Onder de rijkswateren vallen de grote rivieren en kanalen, de Noordzee, de Delta, de Waddenzee en de grote wateren in het IJsselmeergebied. Het beheersplan geeft volgens de wettelijke vereisten (Wet op de waterhuishouding) inzicht in en uitwerking aan onder andere de functies die zijn of worden toegekend aan de oppervlaktewateren die het Rijk beheert. Ook bevat het beheersplan het programma van maatregelen en voorzieningen (inclusief tijdpad) voor de bescherming van de waterhuishoudkundige systemen en het milieu.

De programmering van de maatregelen en voorzieningen vindt plaats op basis van een integrale afweging van de functies van het betreffende watersysteem. Daarbij gelden de volgende overwegingen:

- bescherming tegen hoogwater en de afvoer van water, ijs en sediment heeft uit oogpunt van veiligheid prioriteit boven andere functies;
- een goede kwaliteit van water en bodem is voor de meeste gebruiksfuncties (zoals drinkwatervoorziening) van wezenlijk belang;
- ter versterking van de scheepvaartfunctie wordt bij de vaarwegen prioriteit toegekend aan maatregelen op de hoofdtransportassen. Dit gaat boven hoofdvaarwegen respectievelijk overige vaarwegen;
- de overige gebruiksfuncties, zoals recreatief medegebruik, bouwgrondstoffenwinning en lokale functies (zwemwater), liften mee indien deze op relatief eenvoudige wijze tegen marginale kosten kunnen worden ingepast.

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

Bij de behandeling van het evaluatierapport, de nota Beheer op Peil, in de Tweede Kamer is toegezegd dat de nota Beheer op Peil in 1997/1998 zal worden geëvalueerd. De uitkomsten hiervan worden in de loop van 1999 verwacht.

Veiligheid

De concrete maatregelen voor de beveiliging van Nederland tegen overstromingen in het begin van de eenentwintigste eeuw bestaan uit: het op peil houden en versterken van de waterkeringen, het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren en het bestrijden van de structurele kusterosie.

Het op peil houden en versterken van de waterkeringen

Voor het op peil houden van de waterkeringen worden naast het normale beheer en onderhoud van stormvloedkeringen en andere rijkswaterkeringen, ook nieuwe versterkingen doorgevoerd. Dit betreft

versterkingen die op basis van nieuwe kennis nodig worden geacht om aan de vigerende veiligheidsnormen te kunnen blijven voldoen. Met name valt hieronder het herstel van de steenbekledingen waarmee in 1997 in Zeeland is begonnen.

Het Deltaplan Grote Rivieren richt zich primair op het versterken van de waterkeringen. Dit is nodig om te voldoen aan de veiligheidsnormen die zijn gebaseerd op de aanbevelingen van de Deltacommissie uit 1960. Het ligt dan ook voor de hand om de dijkversterkingen die voortvloeien uit het aanwijzen van het Markermeer als gevaarbron, onder het Deltaplan Grote Rivieren te brengen. Onder het kopje Megaprojecten wordt nader op het Deltaplan Grote Rivieren ingegaan.

Het verlagen van de hoogwaterstanden

De verwachte hogere rivierafvoeren zullen in eerste instantie worden opgevangen door grote rivieren meer ruimte te geven. Dit gebeurt door de uiterwaarden te verdiepen en als natuurgebied in te richten, obstakels te verwijderen en door dijken naar achteren te verplaatsen. Langs de Rijn en de Rijntakken wordt verkend welke maatregelen op welke plek kunnen worden uitgevoerd. In 2000 kan hierover een besluit worden verwacht. Ook worden langs de Maas in Limburg maatregelen getroffen om hoogwaterstanden te verlagen. Deze laatst genoemde maatregelen vallen vooralsnog onder het Deltaplan Grote Rivieren. Vooruitlopend op de plannen voor de aanpak van het hele riviereengebied, worden, deels met Europese steun, onder het INTERREG Rijn Maas Activiteiten-programma (IRMA-programma) projecten uitgevoerd die onderdeel uitmaken van deze plannen.

Het bestrijden van de structurele kusterosie

Voor het bestrijden van de structurele kusterosie worden zandsuppleties uitgevoerd. Zoals in de tweede Kustnota aangekondigd (de nota Kustbalans) wordt met ingang van 2001 ook de erosie op dieper water bestreden. De derde Kustnota zal dit eind 1999 nader concretiseren. Het rijk werkt samen met de regio's aan een integrale rijksvisie op de kustontwikkeling. Deze visie zal mede richting geven aan de derde Kustnota en de vijfde Nota op de Ruimtelijke ordening.

Bij de programmering van de maatregelen voor de beveiliging van Nederland tegen overstromingen wordt onderstaande prioriteitstelling gehanteerd:

1. Kustgebieden: direct levensgevaar, korte waarschuwingstijd;
2. Bedijkt riviereengebied: levensgevaar, langere waarschuwingstijd;
3. Onbedijkte Maas: geen levensbedreigende situatie.

Voor de maatregelen ter voorkoming van wateroverlast wordt verwezen naar de «Beleidslijn Water 2000–2004» (Begroting 2000, Verkeer en Waterstaat (XII)).

Herstel, inrichting en verdroging

Onder dit programma vallen de herinrichtingsmaatregelen voor de rijkswateren ten behoeve van ecologisch herstel en de bijdrage aan de verdrogingsbestrijding. De herinrichtingsmaatregelen betreffen onder meer de aanleg van vispassages, natuurvriendelijke oevers, het bescher-

men van schorren en kwelders tegen afslag en het herstellen van zoet-zoutovergangen. De maatregelen leveren veelal een bijdrage aan de bescherming tegen oeverafslag en overstromingen en aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur. In internationaal verband is afgesproken de Rijn en de Maas passeerbaar te maken voor vis. De Nederlandse invulling hiervan betreft de aanleg van vispassages in Rijn en Maas. Dit programma wordt de komende jaren afgerond.

Emissies en waterkwaliteit

De waterkwaliteitsdoelstellingen (het Maximaal Toelaatbaar Risico) zijn nog niet voor alle stoffen gerealiseerd. De bestrijding van de waterverontreiniging dient daarom onverminderd voort te gaan. De personele inzet van de eigen organisatie zal afhangen van de eigen mogelijkheden van beïnvloeding van de bronnen van verontreiniging in het beheersgebied. Dit zal een verschuiving van de personele inzet naar de diffuse bronnen betekenen. Ook de inzet van de handhaving zal zich richten op die bronnen waar de grootste winst is te behalen. Samenwerking staat hierbij voorop; samenwerking met de handhavingpartners, de actoren bij diffuse bronnen en de industrie is de komende jaren onontbeerlijk voor het behalen van een evenwichtig ecosysteem.

Waterbodems

Voor de bodemsanering van rijkswateren stelt Verkeer en Waterstaat jaarlijks een geactualiseerd programma vast. Het programma voor de periode tot 2010 geeft een nauwkeurig overzicht van de stand van de sanering in rijkswateren, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de diverse wettelijke voorbereidings- en uitvoeringsstadia. Het betreft zowel sanering vanuit milieu-oogpunt als nautisch baggerwerk waarbij verontreinigd slib naar boven komt. Er zijn thans ruim 300 gevallen van ernstige verontreiniging gemeld. Hiervan zijn er nu 11 gesaneerd. Voor ruim 100 gevallen worden nu de wettelijke onderzoeken uitgevoerd. In de overige gevallen is het onderzoek nog niet begonnen, is sanering uitgesteld of is het geval als laag urgent gekwalificeerd.

Na het gereed komen van depot IJsseloog zal ook in de komende jaren nog additionele bergings- en verwerkingscapaciteit voor verontreinigde baggerspecie worden aangelegd of verder voorbereid. Dit betreft onder andere uitbreiding van depot Averijhaven, de afbouw van IJsseloog en de voorbereiding en aanleg van grootschalige stortcapaciteit in Zeeland en Hollandsch Diep.

Versterking van de vaarwegfunctie

Voor alle economische en maatschappelijke processen die zich in Nederland afspelen, is een goede bereikbaarheid een noodzakelijke voorwaarde. Het behouden en versterken van de rol van de transport- en distributiefunctie dient dus een belangrijk macro-economisch doel. Nederland moet daarom over een adequate vaarweginfrastructuur beschikken die deel uitmaakt van een netwerk en in staat is de groei van de binnenvaart op efficiënte wijze op te vangen. Bottlenecks moeten worden aangepakt en aansluitingen met andere modaliteiten moeten worden gefaciliteerd.

De doelen van de overheid ten aanzien van de binnenvaart komen tevens voort uit het algemene doel de modal shift (van weg naar water) te

bevorderen. Het verbeteren van de vaarweginfrastructuur draagt hiertoe bij aangezien een adequate vaarweginfrastructuur de concurrentiepositie van de binnenvaart bevordert. Investerings in vaarweginfrastructuur richten zich daarom op het verbeteren van de vlotheid (vermindering van wachttijden bij kunstwerken), efficiëntie (schaalvergroting) van de binnenvaart en handhaving en verbetering van de veiligheid.

Naast het beheer en onderhoud van de bestaande vaarwegen en de bediening van sluisen en bruggen kent het programma voorbereidende planstudies en verkenningen. Bijvoorbeeld de planstudie voor de modernisering van de Maasroute, de Waal, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de Zuid-Willemsvaart. In het kader van de aansluiting met andere modaliteiten en de modal shift worden natte overslagpunten gestimuleerd. Dit geschiedt in het kader van de beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen.

Benutting vaarwegen

De binnenvaart kan sterk groeien zonder dat daar nieuwe vaarwegen voor nodig zijn. Het grootste gedeelte van de vaarweginvesteringen heeft tot doel het bestaande netwerk van vaarwegen beter te benutten. Met uitzondering van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch (planstudiefase) hebben alle geplande investeringen in het vaarwegennet betrekking op de verbetering van de bestaande vaarwegen. Knelpunten bij kunstwerken (sluisen en bruggen) worden opgelost voor een vlotte doorstroming van beroeps- en recreatievaart. Daarnaast worden vaarwegen verdiept en verbreed zodat de huidige vloot efficiënt ingezet kan worden. Ten slotte wordt bij de nieuwe projecten bekeken in hoeverre verkeersmanagement zinvol kan zijn.

3.5.3. Megaprojecten

Naast de informatie in de begroting wordt de Tweede Kamer ook apart over de megaprojecten geïnformeerd. Conform de voorschriften in de procedureregeling Controle Grote Projecten ontvangt de Kamer voortgangsrapportages.

Deltaplan Grote Rivieren

De rivierdijkversterkingen naderen hun voltooiing. De urgente rivierdijkversterkingen en de aanleg van de Maaskaden zijn gereed. De tweede tranche rivierdijkversterkingen (en versterkingen in het kader van de Deltawet) dient veilig te zijn in 2000. Hierop zijn de volgende uitzonderingen:

- na 2000 resteert nog de afwerking en versterking van enkele dijkvakken die worden gecombineerd met het programma Ruimte voor de Rivier;
- er is vertraging in de uitvoering van de IJsselmeerdijken (verwacht veilig: uiterlijk eind 2002), enkele werken langs de Waddenzee kust (in verband met problematiek steenzettingen; veilig in 2001) en in het benedenrivierengebied (in verband met draagvlak en procedures; veilig in 2002).

Recent is het Markermeer als gevarenbron gekwalificeerd. De versterkingen die hieruit voortvloeien zullen aan het Deltaplan Grote Rivieren worden toegevoegd. Eerst zullen de dijken in Flevoland aan het Markermeer worden aangepakt. Deze waterkeringen zouden toch al versterkt worden omdat door het niet aanleggen van de Markerwaard deze dijken

onvoldoende veilig zijn. Voor de overige Markermeerdijken wordt eerst nader onderzoek naar de stabiliteit en de bewezen sterkte afgewacht.

Na het hoogwater van 1995 heeft het kabinet besloten de Maas in Noord- en Midden-Limburg te verdiepen («project Zandmaas») en de Grensmaas te verbreden met de gelijktijdige ontwikkeling van nieuwe natuur- en landschapswaarden («project Grensmaas»). Beide projecten tezamen vormen de Maaswerken. Op basis van het beschikbare budget is bij de uitvoering onderscheid gemaakt tussen twee pakketten. In het eerste (prioritaire) pakket heeft de hoogwaterbeschermingsdoelstelling prioriteit. Doelstelling is dat in 2005 70–80% van de beoogde bescherming zal zijn bereikt en dat de volledige hoogwaterbeschermingsdoelstelling in 2015 is gerealiseerd. Daarbij is tevens sprake van een beperkte natuurontwikkeling.

In het tweede pakket zijn alle overige maatregelen opgenomen die samen met het eerste pakket leiden tot realisatie van advies IIb van de Commissie Boertien. Welke maatregelen dit precies zijn, is afhankelijk van de uitkomsten van de besluitvormingsprocedure. Voor dit pakket zijn vooralsnog geen financiële middelen beschikbaar.

Het «project Grensmaas» zal door vergunningen aan ontgronders worden gerealiseerd. De ontgronders generen zelf opbrengsten uit onder meer grind, onder voorwaarde dat zij aan bepaalde inrichtingseisen voldoen.

HSL-Zuid

Nadat het parlement de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid had goedgekeurd, is op 15 april 1998 het Tracébesluit genomen door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De minnelijke verwerving van de benodigde gronden is inmiddels in volle gang en tevens kunnen de administratieve onteigeningsprocedures van start gaan. Gezien de sterke samenhang van de aanleg van de hogesnelheidslijn en de verbetering van de rijkswegen A4 en A16 worden deze projecten tegelijkertijd gerealiseerd. Hierbij zal nauw samengewerkt worden met de directies Noord-Brabant en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat.

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. Publiek-private samenwerking komt aan de orde bij de onderdelen infraprovider, vervoer en stations. Het vervoer over de HSL-Zuid wordt aanbesteed in twee trajecten, één voor nationaal en één voor internationaal vervoer. De ontwikkeling van de HSL-stations komt in aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking tot stand. Voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van het spoor-technische systeem van de HSL wordt een langlopend contract voorbereid met een particuliere «infraprovider».

Naast de aanbestedingsprocedures voor de civiele werken aan de lijn is ook de procedure voor het infraprovidercontract in gang gezet. In 1999 zal met de bouwwerkzaamheden worden begonnen. Medio 2005 wordt de HSL-Zuid opgeleverd.

Aanleg van de Betuweroute

Het grootste deel van de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de Havenspoorlijn en de A-15 lijn zal in 2000 zijn afgerond. Vanaf 2000 hebben over het gehele traject van de Betuweroute bouwactiviteiten

plaats. Het streven is binnen de randvoorwaarden van tijd, geld, kwaliteit en functionele specificaties de gehele Betuweroute ultimo 2005 te realiseren. De Betuweroute vormt dan de ruggengraat van het goederenvervoer per spoor. Bij de aanleg van de Betuweroute worden de mogelijkheden nagegaan van publiek-private samenwerking via aanbesteding door een Design, Build, Finance & Maintenance-contract voor de bovenbouw. Daarbij is ook de relatie met een eventuele ontwikkelingsmaatschappij aan de orde.

Exploitatie van de Betuweroute geschiedt idealiter door een bedrijfsmatige exploitant die een zelfstandig belang heeft bij meer railgoederenvolume. Private betrokkenheid bij de verdere ontwikkeling van infra-exploitatie binnen de railgoederenmarkt lijkt daarbij noodzakelijk. Door middel van een consultatie wordt dit streven aan private partijen voorgelegd. Vanwege de fase van ontwikkeling wordt vooralsnog het nu tenderen van de rechten voor infra-exploitatie niet opportuun geacht. Eerst beginnen de voorbereidingen voor een eventueel op te richten Ontwikkelingsmaatschappij. Deze Ontwikkelingsmaatschappij zal zich richten op het ontwikkelen van het railgoederenvervoer in het algemeen en van de economische entiteit Betuweroute in het bijzonder. Het oprichten van de Ontwikkelingsmaatschappij vormt een expliciet onderdeel van de marktconsultatie. Tot de consultatie behoort ook een verkenning van de wijze, het moment en de voorwaarden voor private betrokkenheid. Afhankelijk van de uitkomsten van de consultatie en concrete politieke besluitvorming zal inhoud worden gegeven aan private betrokkenheid. De Ontwikkelingsmaatschappij kan hierbij een rol spelen. De overheid zal uiteindelijk bepalen welke producten, onder welke randvoorwaarden, wanneer, op welke wijze en binnen welke structuur voor private exploitatie in aanmerking komen.

4. BEDRIJFSVOERING

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

4.1. De beheersing van infrastructuurprogramma's

Kostenbeheersing en referentiealternatief

Voor de projecten in de realisatiefase en de projecten waarvoor reeds een tracébesluit is genomen, gelden sinds het vorige MIT taakstellende budgetten. Dit om kostenstijgingen zoveel mogelijk te beperken. In het huidige MIT zijn deze budgetten opgenomen onder de kolom ijkpunt in de tabellen. Voor de overige projecten geldt een taakstellend budget op programmaniveau.

Eén van de hoofdoorzaken voor kostenstijgingen is de externe druk op verdere optimalisatie van een project-ontwerp. Het komt ook regelmatig voor dat tot ver in de planstudiefase de probleemstelling weer ter discussie wordt gesteld. En een gewijzigd probleem vraagt veelal om een andere (vaak duurdere) oplossing. Bij de afronding van de verkenningen-

fase dient Verkeer en Waterstaat nog scherper dan nu vast te stellen welk (deel van een) probleem opgelost moet worden. Alleen politiek erkende problemen worden vervolgens opgelost. Momenteel wordt er gewerkt aan het zogenaamde referentiealternatief. Dit is het project-ontwerp dat aangeeft wat de rijksoverheid over heeft voor de oplossing van een probleem. Dit ontwerp houdt rekening met de ernst van het probleem, de wettelijke eisen en de beleidsmatige uitgangspunten. Uit rendementsoverwegingen kan deze afweging leiden tot de keuze voor een gedeeltelijke oplossing van het probleem. Het referentiealternatief wordt in een vroegtijdig stadium vastgesteld. Hiermee worden de oorzaken en gevolgen van kostenstijgingen meer transparant gemaakt. En daarmee beter beheersbaar.

Ook extra inpassingswensen leiden tot kostenstijgingen. Ook hier zoekt Verkeer en Waterstaat een open en transparante benadering. De brief met het kabinetsstandpunt over inpassing zal in het najaar van 1999 aan de kamer worden aangeboden. De wijze van inpassing vraagt om een afweging van de belangen die gemoeid zijn met de aanleg van infrastructuur en de belangen van de omgeving waarin deze infrastructuur wordt aangelegd. Een referentiealternatief maakt ook wat betreft inpassing de besluitvorming rond een infrastructureel project transparanter. Zo wordt de afweging minder complex.

In het kort komt kostenbeheersing erop neer dat eventuele kostenstijgingen worden gecompenseerd door versoering van het project zelf of door een kostendaling bij een ander project.

Verkenningen nieuwe stijl

Volgens de MIT-systematiek vormt een verkenning de basis van elke infrastructuuringreep. Een goed uitgevoerde verkenning geeft inzicht in de aard en omvang van verkeers- en vervoersproblemen in een regio of op een verbinding. De ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied kunnen aanleiding zijn voor, maar ook gevolg zijn van een infrastructurele ingreep. Tot op heden is daar nog onvoldoende zicht op bij de aanvang van de planstudie. Dit is reden om de verkenning als instrument nog eens goed onder de loep te nemen.

Daarbij wordt gedacht aan een gebiedsgerichte aanpak waarbij bestuurlijke en private partners in een vroeg stadium betrokken worden. De wensen ten aanzien van infrastructuur, inpassing en andere inrichtingsproblemen staan in de «Verkenningen nieuwe stijl centraal.» Aan de hand van een te ontwikkelen beleidskader zal getracht worden de meest fundamentele problemen op het gebied van verkeer en vervoer te identificeren. Hiermee zal een zekere prioritering van nieuw uit te voeren verkenningen gegeven worden, zodat het aantal te starten verkenningen hanteerbaar en realistisch blijft.

Er zal in de Verkenningen Nieuwe Stijl bijvoorbeeld met meer partijen en betrokkenen gecommuniceerd en eventueel onderhandeld gaan worden. Zoals genoemd gaat het daarbij dan om de meest fundamentele gevolgen van mobiliteit. De uitkomsten van dergelijke processen worden, na politieke besluitvorming, zoveel mogelijk vastgelegd in bestuurlijke convenanten en contracten. Dit maakt de verkenning en de besluitvorming daarover transparanter.

De Verkenningen Nieuwe Stijl wordt zodoende vormgegeven aan de hand van een procesontwerp en een inhoudelijk beleidskader waarin aangegeven wordt welke aspecten rond een mobiliteitsprobleem minimaal onderzocht dienen te worden. In de besluitvorming rond de overgang van een project van de verkenningfase naar de planstudiefase worden de alternatieven voor een infrastructurele oplossing zwaar meegewogen. Bij de besluitvorming zal het referentiealternatief een belangrijke rol spelen.

4.2. De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat

4.2.1. Rijkswaterstaat

Het eerste deel van deze paragraaf presenteert kengetallen die op hoofdlijnen inzicht geven in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat 2000–2004. Het tweede deel gaat in op de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van de outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie. In vergelijking met voorgaande jaren zal blijken dat de aandacht in de bedrijfsvoering verschuift van het bedrijfsvoeringsinstrumentarium naar kengetallen en analyses. In de reguliere bedrijfsvoering zijn reeds vele nieuwe concepten en werkwijzen (van input- naar outputsturing) opgenomen. De komende periode zal, naast het verder opnemen van de outputfilosofie in de reguliere bedrijfsvoering, de aandacht steeds meer uitgaan naar de ontwikkeling van trend- en bedrijfseconomische analyses en bedrijfsvergelijkingen.

Deze begroting is de derde productbegroting van de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat stuurt op de output (projecten/producten) en kent daaraan input (middelen) toe. De projecten zijn gekoppeld aan verschillende artikelonderdelen (bijvoorbeeld Aanleg Rijkswegen: realisatie; Beheer & Onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen: voorbereiding). De artikelonderdelen bij elkaar opgeteld vormen de werksoorten (bijvoorbeeld Aanleg, Beheer & Onderhoud). De artikelonderdelen zijn terug te vinden in zowel de begroting van Verkeer en Waterstaat als de begroting van het Infrastructuurfonds.

Bedrijfsvoering Rijkswaterstaat op hoofdlijnen

Onderbouwing van de werksoorten

Onderstaande tabel presenteert een aantal kengetallen dat op hoofdlijnen inzicht biedt in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. Per werksoort (en voor de beleidsterreinen «droog» en «nat» afzonderlijk) geeft de tabel de input en de output op hoofdlijnen weer. In essentie biedt de tabel aanknopingspunten voor het programma (wat levert Rijkswaterstaat op welke werksoorten) en de bedrijfsvoering (outputgegevens en een koppeling tussen het programma en de directe- en indirecte uitvoeringsuitgaven). Voor onderliggende informatie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting. Dit jaar wordt deze informatie voor de jaren 1998 (realisatie), 1999 en 2000 gepresenteerd; zowel een terug- als vooruitblik. De megaprojecten en de indirecte uitvoeringsuitgaven worden afzonderlijk gepresenteerd. Na de tabel volgt een korte toelichting.

Werksoorten*		Totale**	waarvan	Output	Totale	waarvan	Output	Totale	waarvan	Output	Omschrijving van de output (eenheid product)***
		uitgaven	PU	(eenheid	uitgaven	PU	(eenheid	uitgaven	PU	(eenheid	
		real.	real.	Product)	1999	1999	product)	2000	2000	product)	
		1998	1998	real.			1999			2000	
				1998							
Aanleg	Droog	1 791	84%		1 636	84%	34,5	1 531	83%	7	open te stellen RW in km
	Nat	458	77%		453	79%		533	84%	—	—
Beheer en onderhoud	Droog	1 089	63%		1 126	70%	6 436	1 136	63%	5 645	areaal rijbaan in km
	Nat	1 043	54%		1 011	56%	6,74/2601	1 048	59%	6,15/2601	m ³ zand-suppl. langs de kust en areaal vaargeul in km
Bediening	Droog	15			16		48	17		48	aantal bedien. obj.
	Nat	93			102		190	103		190	aantal bedien. obj.
Subsidies	Droog	649	90%		1 022	94%		1 263	95%		
	Nat	0			0			0			
Basisinformatie	Droog	49			52			53			
	Nat	82			77			77			
Anticiperend onderzoek	Droog	26			20			16			
	Nat	14			13			13			
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	Droog	0			0			0			
	Nat	67			59			48			
Mega-projecten	Droog	551	98%		317	98%		333	98%		
	Nat	171	77%		277	82%		240	87%		
Indirecte uitgaven		352			384			389			
Totaal		6 450			6 565			6 800			

* Artikelonderdelen die in de begrotingsvoorbereiding niet door RWS worden meegenomen, zijn ook bij de berekening van de cijfers achterwege gelaten.

** Cijfers 1998 gebaseerd op Slotwet/Verantwoordingsrapportage 1998.

*** De uitgaven hebben, naast het aantal open te stellen km rijksweg, ook betrekking op de onderhanden werken. Voor een volledig overzicht van de output wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting en de in bijlage 1 opgenomen projectenoverzichten.

Het jaar 1998 is voor Rijkswaterstaat het eerste echte outputgerichte begrotingsjaar geweest. In dit jaar is voor het eerst gewerkt met outputgegevens, aansturing op producten/projecten en een nieuwe begrotingsindeling. Tevens is in dit jaar voor de eerste keer gewerkt met het onderscheid in productuitgaven en directe- en indirecte uitvoeringsuitgaven. De realisatiegegevens zijn dan ook de eerste echte resultaten, waarmee voor de komende jaren ervaringen en meerjarige historische reeksen opgebouwd kunnen gaan worden. Naar het oordeel van Rijkswaterstaat is het op dit moment nog te vroeg conclusies te trekken uit de eerste realisatiegegevens. Met name voor de verhoudingen tussen de verschillende uitgavencategorieën bestaat veel aandacht en interesse. De eerste (financiële) realisatiestanden bieden zeker aanknopingspunten om de verhoudingen tegen het licht te gaan houden. De verdere verbetering van de toerekening van de uitgaven naar de producten en het werken met het onderscheid tussen de uitgavencategorieën verdient nog zeker

aandacht. Nader onderzoek is nodig om de eerste voorzichtige conclusies te kunnen trekken. Daarbij wordt ook de relatie tussen de middelen en de output betrokken.

Kwaliteit van de organisatie

Naast de gegevens in bovenstaande tabel zijn voor inzicht in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat ook kengetallen van belang. Deze geven een beeld van de kwaliteit van de organisatie. Dergelijke kengetallen worden performance-indicatoren genoemd. Onder de kwaliteit van de organisatie wordt verstaan: de effectiviteit en de efficiëntie van de taakuitvoering. Voor een toelichting op de recente ontwikkelingen op het gebied van kwaliteit van de organisatie wordt verwezen naar de volgende paragraaf.

Informatievoorziening op het gebied van de organisatiekwaliteit is in ontwikkeling binnen Rijkswaterstaat. De gegevens die op dit moment worden gegenereerd, bevinden zich nog in een pril en experimenteel stadium. In de komende periode zal worden getracht de gegevens over kwaliteit van de organisatie in de bedrijfsvoeringsparagraaf uit te breiden.

Kwaliteit van de organisatie	(realisatie)		(raming)		(raming)	
	1998		1999		2000	
totale product-uitgaven¹ (PU)	4 322	67%*	4 572	70%	4 785	70%
totale directe-uitvoerings-uitgaven (DUU)	1 806	28%*	1 609	24%	1 626	24%
totale indirecte uitvoerings-uitgaven (IUU)	322	5%*	384	6%	389	6%

* PU/DUU/IUU-percentages 1998 (en daarvan afgeleid de cijfers) zijn gebaseerd op de kostensoorten RWS 1998.

¹ Onder *productuitgaven* wordt verstaan: uitgaven die nodig zijn om het product te maken (uitbesteding in het kader van besteksuitgaven).

Onder *directe uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken (uitgevoerd door Rijkswaterstaat of derden, zoals ingenieursbureaus voor voorbereiding, die toezicht op de uitvoering van werken houden, inclusief hieraan gerelateerde uitbesteding) die nodig zijn om taken uit te voeren, de productie voor de bereiden, aan te sturen en te controleren.

Onder *indirecte uitvoeringsuitgaven* wordt verstaan: uitgaven die niet direct aan een product zijn toe te rekenen. Daarbij gaat het vooral om management, staven, Rijkswaterstaatsbrede activiteiten (bijvoorbeeld automatisering) en per 1 januari 1999 ook de huur van panden in het kader van de stelselherziening Rijkshuisvesting.

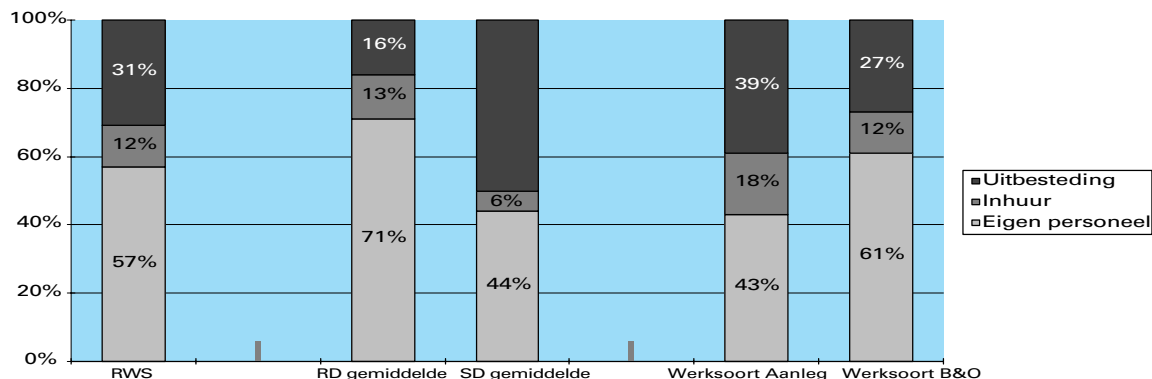
Rijkswaterstaat kijkt op een bedrijfseconomische manier naar de bedrijfsvoering. Op het gebied van kengetallen en outputgegevens wordt dit teruggezien in de eerste bedrijfseconomische analyses en vergelijkingen. In deze analyses is getracht, door gebruik te maken van kengetallen en prestatiegegevens, een relatie te leggen tussen input en output. Ook zijn vergelijkingen gemaakt, bijvoorbeeld tussen de verschillende diensten van Rijkswaterstaat. De prikkel om efficiënter te gaan werken en het inzicht in de efficiency van de organisatie neemt op deze manier toe.

In de afgelopen periode is de aandacht voor analyses naar de product-uitgaven en de (directe en indirecte) uitvoeringsuitgaven toegenomen. Met behulp van verschillende bedrijfsvoeringssystemen (onder andere de

bedrijfsadministratie) is de onderbouwing van deze uitgaven beter te analyseren. Dit gebeurt mede door het gebruik van kengetallen, historisch vergelijkingsmateriaal en kostensoorteninformatie. De uitvoeringsuitgaven zijn op deze wijze beter te beheersen en vergelijken (benchmarking). Over de jaren heen zien we dat de inschatting van de verhouding tussen de product- en (directe en indirecte) uitvoeringsuitgaven een lichte lijn naar meer productuitgaven vertoont. De inschatting en realisatie voor 1998 zijn in feite te beschouwen als een eerste oefening. De inschatting voor 1999 en 2000 is dat Rijkswaterstaat meer product- en minder uitvoeringsuitgaven zal maken. Dit is geheel in lijn met de wens om als uitvoeringsorganisatie efficiënter te gaan functioneren. In het eerste outputgerichte jaar 1998 blijkt echter wel hoe lastig het is de inschattingen om te zetten in realisatie. Er wordt in ieder geval de nodige aandacht besteed aan het efficiënter vormgeven en uitvoeren van de activiteiten en werkenpakketten. Binnen de directe uitvoeringsuitgaven zijn, onder andere door te kijken naar de arbeidsmix, verschuivingen en aanpassingen in de uitgaven mogelijk.

Het hanteren van de arbeidsmix (zie grafiek en visie op de arbeidsmix hieronder) stelt Rijkswaterstaat in staat om adequaat te kunnen reageren op de ontwikkelingen in de vraag naar producten en diensten. De capaciteitsuitbreiding, nodig voor de verhoogde productie, is hierdoor op beheerste manier tot stand gekomen. Bovendien zal de arbeidsmix voldoende flexibiliteit moeten genereren om ook in de toekomst te kunnen inspelen op fluctuaties in de vraag naar producten en diensten.

Arbeidsmix 1998 Rijkswaterstaat*



* De verhoudingen eigen personeel-inhuur-uitbesteding zijn gebaseerd op geld (gegevens afkomstig uit realisatiestanden kostensoorten 1998).

De realisatie van de arbeidsmix in het eerste outputgerichte jaar 1998 leert dat de regionale directies (RD) 84% zelf doen en 16% uitbesteden. Het totale flexibele deel van de arbeidscapaciteit (uitbesteding en inhuur) is gemiddeld 29%.

Bij de specialistische diensten (SD) is de verhouding zelf doen (eigen personeel en inhuur) versus uitbesteden in 1998 50%-50%. De specialistische diensten zijn voor het grootste deel van het werkenpakket afhankelijk van hun (interne) opdrachtgevers.

De werksoort Aanleg laat een flexibelere arbeidsmix zien dan de werksoort Beheer en Onderhoud. Het werkenpakket van Beheer en Onderhoud is gelijkmatiger en laat zich beter plannen dan het werkenpakket van Aanleg. Op Beheer en Onderhoud kan de flexibele arbeidscapaciteit dan

ook kleiner zijn. Op Rijkswaterstaatsniveau wordt 57% met eigen personeel gewerkt, waarvan 53% vast en 4% tijdelijk (ambtelijk) personeel.

Overigens wordt de arbeidsmix uiteindelijk voor een belangrijk deel bepaald door externe factoren. De schaarste op de arbeidsmarkt leidt ertoe dat sommige disciplines alleen via inhuur beschikbaar zijn. Tevens kunnen nieuwe medewerkers veelal slechts binnen worden gehaald als Rijkswaterstaat een vast dienstverband aanbiedt.

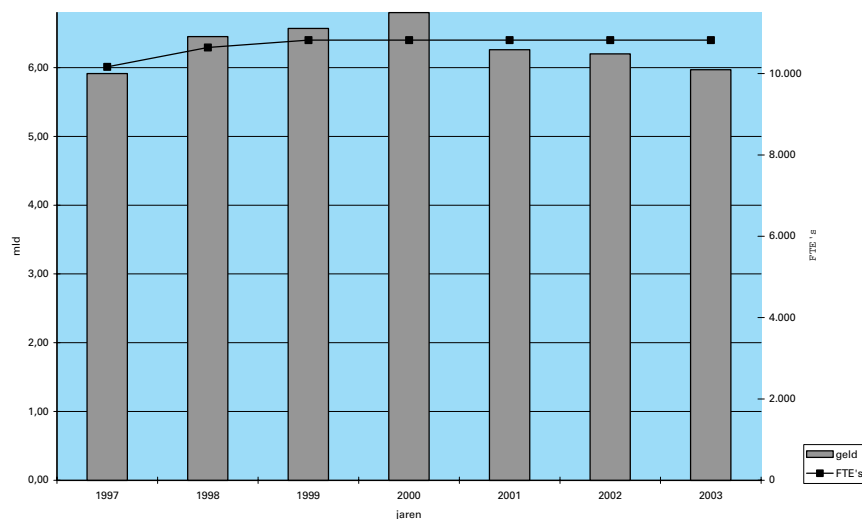
Werksoorten 1998 Rijkswaterstaat

Werksoorten	1998 (realisatie in NLG mln)	1998 fte's*
Aanleg	2 249	2 331
Beheer en onderhoud	2 132	4 078
Bediening	108	1 057
Subsidies	649	21
Basisinformatie	131	479
Anticiperend onderzoek	40	76
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	67	611
Mega-projecten	722	97
Indirecte uitgaven	352	1 891
Overige uitgaven RWS	0	0
Totaal	6 450	10 641

* FTE'S: gemiddelde bezetting over 1998, vast en tijdelijk (ambtelijk) personeel.

Rijkswaterstaat wil een meerjarig bestand gaan tonen met de inzet van de medewerkers (vast en tijdelijk ambtelijk personeel; gemiddeld per jaar) ten opzichte van de (financiële) realisatiestanden in die jaren. De toe- en afname van het personeel en de fluctuaties in de omvang van het werkenpakket op de werksoorten kunnen, zeker in samenhang met de arbeidsmixgegevens, een indicatie geven van de flexibiliteit en de personele inzet.

Omvang Rijkswaterstaat financieel* en personeel



* artikelonderdelen die in de begrotingsvoorbereiding niet door RWS worden meegenomen, zijn ook bij de berekening van de realisatie- en meerjarencijfers achterwege gelaten.

In bovenstaande grafiek kan gezien worden dat tot 2000 het werkenpakket en daarmee de totale financiële omvang van de dienst toeneemt. De personele omvang van Rijkswaterstaat neemt over die jaren, afgezet tegenover de financiële omvang, minder snel stijgend toe.

Ontwikkeling bedrijfsvoeringsinstrumentarium

Sinds de start van de vernieuwingen in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat, is gestaag meer inzicht verkregen in wie de producten levert en voor wie de producten worden gemaakt. De producten zijn helder gedefinieerd, waarbij veel energie is gestoken in de aansluiting tussen de concrete producten en de artikelonderdelen. Tevens is de toerekening van de uitgaven (productuitgaven en directe- en indirecte uitvoeringsuitgaven) aan de producten met behulp van de bedrijfsvoeringssystemen inzichtelijker geworden. Nadere analyses van deze gegevens zullen steeds frequenter en diepgaander plaatsvinden.

De transparantie, één van de speerpunten van vorig jaar, is verbeterd. Dit komt onder andere door de doorberekening van uitgaven van opdrachtnemer aan opdrachtgever en de daarbij behorende verantwoordelijkheidsverdeling. De nadere uitwerking van de opdrachtgever- en opdrachtnemerrelatie binnen Rijkswaterstaat is één van de speerpunten voor de komende periode.

Daarnaast is vooruitgang geboekt in het vaststellen van de benodigde informatie op het gebied van het programma (wat en wanneer produceert Rijkswaterstaat?) en de kwaliteit van de organisatie (hoe en waarmee produceert Rijkswaterstaat dit?). Het afstemmen van de stuurinformatie uit de bedrijfs- en begrotingsadministratie en het zoeken naar de juiste performance-indicatoren en de plaatsing daarvan in het primaire sturingsproces, zijn belangrijke onderwerpen voor de komende periode. Daarbij zal de sturing binnen Rijkswaterstaat daadwerkelijk meer op output, efficiëntie en effectiviteit moeten gaan plaatsvinden.

Op het gebied van het strategisch personeelsmanagement zijn verschillende acties ondernomen om een optimale afstemming te bewerkstelligen tussen enerzijds de missie en strategie van de organisatie en anderzijds de inzet, kwaliteit en motivatie van het personeel.

In het jaar 2000 zal daarom voortdurende aandacht blijven uitgaan naar de ontwikkeling van de volgende aspecten: de opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties, de kwaliteit van de Rijkswaterstaat-organisatie (strategisch personeelsmanagement en performance-indicatoren) en de versterking van de inspanningen op het gebied van kostenbeheersing, innovatief aanbesteden en publiek-private samenwerking. Op deze aspecten wordt hierna nader ingegaan.

Opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties

Voor elk product van Rijkswaterstaat moet duidelijk zijn wie de opdrachtgever is. Er worden daarbij drie opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties onderscheiden:

- de beleidsdirecties van de bestuurskern als opdrachtgever voor Rijkswaterstaat;
- het Hoofdkantoor van Rijkswaterstaat als opdrachtgever voor haar regionale en specialistische diensten;
- de regionale diensten als opdrachtgever voor de specialistische diensten.

Alledrie de opdrachtgever-opdrachtnemerrelaties boekten de afgelopen periode vooruitgang. De beleidsdirecties van het ministerie vervullen steeds beter hun rol als opdrachtgever voor de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat: het vertalen van beleid in concrete gewenste producten. Het Hoofdkantoor van Rijkswaterstaat is op haar beurt opdrachtgever voor de regionale en specialistische diensten. Aansturing vindt plaats op het niveau van deelprogramma's of op artikelonderdeelniveau. Hierbij is het streven het totale productenpakket zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin te optimaliseren.

De derde relatie betreft de doorberekening van de uitgaven van een opdrachtnemer (specialistische dienst) aan een opdrachtgever (regionale dienst). Dat levert doelmatigheidsprikkels op binnen Rijkswaterstaat: de goede producten leveren tegen een redelijke prijs. Daarnaast moeten de specialistische diensten hun toegevoegde waarde aan de opdrachtgever duidelijk kunnen maken.

De aandacht zal verder vooral uitgaan naar de administratieve ondersteuning van de relaties en de benodigde cultuurverandering (verzakelijking en «afsprake is afspraak»).

Strategisch personeelsmanagement

Strategisch personeelsmanagement (SPM) is gericht op een optimale afstemming tussen de missie en strategie van Rijkswaterstaat aan de ene kant en de inzet, kwaliteit en motivatie van het personeel aan de andere kant, met als doel nu en in de toekomst te beschikken over het juiste personeel. In het SPM worden voor de komende vijf jaar de volgende zes thema's verkend: omvang, kwaliteit en leeftijdsopbouw van het personeelsbestand, de arbeidsmix, de positie van Rijkswaterstaat op de arbeidsmarkt en ten slotte de motivatie van de medewerkers.

Met ingang van 1998 is het SPM een onderdeel geworden van de jaarlijkse bedrijfsvoeringscyclus. In dat jaar is de eerste Rijkswaterstaatsbrede SPM-verkenning tot stand gekomen, gevoed vanuit de SPM-verkenningen van de individuele Rijkswaterstaatsdiensten. In 1999 vindt verdere verbetering plaats door de SPM-verkenning nog meer aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen in de diverse programma's van Rijkswaterstaat. Tevens worden relevante externe ontwikkelingen betrokken bij de opstelling van het SPM.

Een belangrijk onderdeel van het SPM is de visie op de arbeidsmix. Deze mix bestaat uit drie strategische keuzen, die bepaald worden door bedrijfseconomische overwegingen en aspecten als goed werkgeverschap en de integriteit van het openbaar bestuur:

- de eerste keuze is die tussen taken zelf doen of uitbesteden aan het bedrijfsleven. Belangrijke overweging hierbij is dat Rijkswaterstaat deskundig opdrachtgever is en moet blijven. Kennis en ervaring blijven behouden binnen de eigen organisatie en routinematige werkzaamheden worden in toenemende mate uitbesteed. Rijkswaterstaat opereert daarin als de regisseur van de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur;
- de tweede keuze is die tussen taken zelf doen met eigen personeel of met ingehuurde krachten. De vaste taken in het programma worden met eigen personeel uitgevoerd en inhuur vindt plaats als er sprake is van tijdelijke taken of wanneer zeer specifieke kennis nodig is;
- de derde keuze is die tussen eigen personeel in vaste of tijdelijke dienst. De juiste balans geeft de flexibiliteit om in te spelen op fluctuaties in omvang en intensiteit van het takenpakket.

De arbeidsmarkt voor civiel technici is nog steeds erg krap. Rijkswaterstaat heeft daarom, met succes, een pool van dertig startende civiel technici opgezet die na een tweejarig traineeship in vaste dienst komen op verschillende plaatsen in de organisatie. Samen met andere werkgevers in de GWW-sector (grond, weg- en waterbouw) en met de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Economische Zaken zijn campagnes opgestart om de aantrekkingskracht van technische opleidingen te versterken. Doelgroep voor deze campagnes is de jeugd op middelbare scholen, maar ook de jeugd op lagere scholen en hun ouders. Naast het werven van medewerkers is het ook van belang goede medewerkers te behouden voor de organisatie. Dit betekent dat er voldoende doorstroombmogelijkheden moeten zijn voor nieuwe medewerkers. Instrumenten hiervoor zijn een gericht opleidingsbeleid, het vroegtijdig signaleren van potentieel, begeleiding van medewerkers, functieroulatie, etcetera.

Performance-indicatoren

Het sturingsmodel van Rijkswaterstaat berust op twee samenhangende pijlers: het programma (welke producten levert Rijkswaterstaat) en de kwaliteit van de organisatie (hoe en waarmee levert Rijkswaterstaat dat). Performance-indicatoren kunnen de kwaliteit van het functioneren van de organisatie (en dus ook de productie, efficiency en effectiviteit) meetbaar maken.

Momenteel wordt gewerkt aan het implementeren van een kader voor de performance-indicatoren. Bij de ontwikkeling van dit kader is aansluiting gezocht bij de missie van Rijkswaterstaat. Het kader voorziet in streefbeelden (middellange-termijndoelstelling) waaraan een «goede organisatie» zou moeten voldoen (onder andere aanpassing aan maatschappelijke ontwikkelingen, kostenbeheersing en productlevering conform afspraak).

De performance-indicatoren die bij elk streefbeeld ontwikkeld kunnen worden (zoals bijvoorbeeld arbeidsmix, % realisatie binnen planning, productiviteit, arbeidssatisfactie), dienen het meerjarentraject naar dat streefbeeld meetbaar te maken. Op deze wijze kan het traject worden beoordeeld en gemonitord. De planning is erop gericht dat de nieuwe werkwijze volledig opgenomen zal zijn in de managementcontracten tussen de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat en de Hoofdingenieur-Directeuren van de decentrale diensten voor het uitvoeringsjaar 2001.

Op dit moment richten de inspanningen zich met name op het vinden van draagvlak binnen Rijkswaterstaat voor bovengenoemde werkwijze en uitgangspunten. Het verleden heeft namelijk geleerd dat een te vroege instrumentele benadering de acceptatie van het onderwerp niet ten goede komt. Daarnaast wordt de plaatsing van dit onderwerp in het primaire sturingsproces verbeterd.

Kostenbeheersing

Er is erg veel aandacht voor de beheersing van de (project)kosten op de vele uit te voeren infrastructurele projecten. Verschillende maatregelen en instrumenten zijn geïmplementeerd om deze kosten goed te kunnen beheersen en volgen, voor zover Rijkswaterstaat deze kan beïnvloeden. Zo wordt gewerkt met de Project Ramingen Infrastructuur (PRI)-systematiek en zijn met de diensten van Rijkswaterstaat harde afspraken gemaakt over de taakstellende budgetten. Dit mede naar aanleiding van de afspraken die de minister en de regio maakten in het kader van het MIT 1999.

Kostenstijgingen die niet met scopeveranderingen te maken hebben, dienen binnen een project opgevangen te worden door besparingen op datzelfde project of een kostenbesparing op een ander project. Daarnaast wordt gewerkt conform de strikt noodzakelijke kosten op basis van verkeerskundige en wettelijke afspraken en beleidsmatige uitgangspunten. Alle uitgaven die hier bovenuit komen, dienen op politiek niveau te worden gezien op wenselijkheid en aanvaardbaarheid.

Innovatief aanbesteden

Onlangs is een interdepartementaal beleidsonderzoek Innovatief Aanbesteden¹ bij Rijkswaterstaat afgerond. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat innovatief aanbesteden maatschappelijke en bedrijfseconomische voordelen met zich mee kan brengen. De volgende meest belangrijke voordelen, voor projecten die zich qua karakteristieken lenen voor innovatief aanbesteden, kunnen genoemd worden: beter beheersen van risico's door een betere allocatie conform kerncompetenties van markt en overheid, vergroten innovatiekracht en (internationale) concurrentiepositie van de markt; daarbij hoort een verlaging van het projectbudget en een verkorting van de doorlooptijd tot de mogelijkheden door een directere afstemming tussen ontwerp en aanleg en een vergroting van de (plannings)flexibiliteit tijdens de aanleg. Ook is gebleken dat de potentie van innovatief aanbesteden bij Rijkswaterstaat veelbelovend is.

De precieze invulling van het opdrachtgeverschap is bij innovatief aanbesteden nog niet geheel uitgekristalliseerd. In het kabinetsstandpunt over het interdepartementaal beleidsonderzoek Innovatief Aanbesteden zal hiertoe een eerste aanzet gegeven worden. Naar verwachting zal dit kabinetstandpunt tesamen met het IBO-rapport «Innovatief Aanbesteden bij Rijkswaterstaat» eind 1999 worden aangeboden aan de Staten-Generaal.

Publiek-private samenwerking (PPS)

Bij de ontwikkelingen op het gebied van nieuwe contractvormen gaat het uiteraard ook om de ontwikkelingen op het gebied van publiek-private samenwerking, de discussie over «Markt & Overheid» (voorkomen van ongelijke concurrentie veroorzaakt door het marktoptreden van publieke partijen) en Private Financiering. Op al deze terreinen zijn veel ontwikkelingen gaande, waarbij de vraag centraal staat waar en in hoeverre samenwerking tussen private partijen en de (rijks)overheid mogelijk en wenselijk is. Rijkswaterstaat, als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is als opdrachtgever van vele infrastructurele projecten sterk bij deze ontwikkelingen betrokken. Binnen Rijkswaterstaat is een PPS-platform opgericht, waarin vertegenwoordigers van de decentrale diensten zitting hebben. Dit platform legt de verbinding met het PPS-kenniscentrum van het ministerie van Financiën. Eén van de doelstellingen van dit platform is het aanbrenge van consistentie in het optreden van Rijkswaterstaat binnen PPS-constructies. Naar aanleiding van de uitnodiging van de minister van Verkeer en Waterstaat aan regio en marktpartijen om met PPS-voorstellen te komen, zijn er op dit moment verschillende voorstellen binnengekomen. Enkele projecten worden reeds in PPS-achtige constructies tot stand gebracht. De inschatting is dat in de toekomst steeds meer projecten in nauwe samenwerking tussen overheid en de «markt» uitgevoerd en gefinancierd zullen gaan worden.

¹ Innovatief aanbesteden wordt hierbij als volgt gedefinieerd: «het in meerdere mate zoeken naar en toepassen van modernere vormen van aanbesteding, met een nadruk op het streven naar meer geïntegreerde contractvormen (in discipline, tijd en omvang), die kunnen bijdragen aan een betere kwaliteit en scherpere prijscalculatie van projecten».

4.2.2. Overige uitvoeringsorganisaties

Voor railwegen: NS Railinfrabeheer

Voor de aanleg, het beheer en onderhoud van railinfrastructuur werkt NS Railinfrabeheer (RIB) als taakorganisatie voor de rijksoverheid.

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

Als gevolg van de overeenkomst met NS van 29 juni 1995 over de verzelfstandiging van de NS maakt NS-RIB nog deel uit van het NS-concern. Deze hybride positie van NS-RIB als overheidstaakorganisatie binnen NS zal zo spoedig mogelijk beëindigd worden door ontvlechting van NS-RIB, tezamen met de andere taakorganisaties Railned en NS-verkeersleiding. De huidige positie van NS-RIB maakt de begroting ongeschikt als instrument om te rapporteren over de bedrijfsvoering van taakorganisaties. Dit heeft onder andere tot gevolg dat in deze Memorie geen kengetallen over de bedrijfsvoering van NS-RIB zijn opgenomen. Daarnaast is bij de programma's die NS-RIB uitvoert het onderscheid tussen productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven niet zichtbaar.

Voor megaprojecten: de projectdirecties Betuweroute, HSL-Zuid en Westerscheldetunnel

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

Voor regionale en lokale infrastructuur: provincies, gemeenten en Kaderwetgebieden

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

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

- *Financiële sturing van kleine projecten (minder dan f 25 miljoen).* Vanaf 1 januari 1996 is de sturing van Verkeer en Waterstaat op kleine projecten gewijzigd. Provincies, gemeenten en besturen van Kaderwetgebieden ontvangen de Gebundelde Doeluitkering (GDU) voor kleine projecten. Daarmee zijn ze zelf verantwoordelijk geworden voor

prioritering, voorbereiding en uitvoering van de projecten. Verkeer en Waterstaat beheert het budget en de uitkering wordt door de Minister vastgesteld.

Over de financiële verantwoording is in het Besluit Infrastructuurfonds een bepaling opgenomen. Gedeputeerde Staten brengt voor november van het jaar, volgend op het jaar waarin de doeluitkering is betaald, een financieel verslag uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit verslag bevat de besteding van de GDU voor dat jaar en een accountantsverklaring. De voorziene overheveling van deze middelen naar provincie- en gemeentefonds is conform de motie Remkes (kamerstukken II, 1997/98, 25 337, nr. 9) uitgesteld. Eerst zal het ijkpuntenonderzoek naar de kostenstructuur van gemeenten op het terrein van de infrastructuur worden afgerond. Op basis daarvan wordt een keuze voor verdeling van deze middelen gemaakt, die vervolgens aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd. Overheveling zal derhalve op zijn vroegst per 1 januari 2001 aan de orde zijn.

- *Financiële sturing van grote projecten (groter dan f 25 miljoen)*
Voor investeringen groter dan f 25 miljoen blijft de regeling conform de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds van kracht. De regionale partners kunnen voor subsidiëring van deze projecten een beroep doen op het infrastructuurfonds. De projecten volgen dan de normale MIT-systematiek. Ze worden door Verkeer en Waterstaat getoetst, gesubsidieerd en geprogrammeerd op basis van strategische planvorming en overleg daarover met betrokken regionale partners. Verkeer en Waterstaat is dus niet voor deze projecten verantwoordelijk, maar uitsluitend voor de (mede-)financiering.

5. Afkortingenlijst

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
B.	
BER	= Beleidseffectrapportage
BLS	= Besluit lokatieverbonden subsidies
B&O	= Beheer en onderhoud
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheersplan voor de rijkswateren
BR	= Betuweroute
C.	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
D.	
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EFRO	= Europees fonds voor regionale ontwikkeling
EU	= Europese unie
F	
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G.	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H.	
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
ICES	= Interdepartementale commissie voor economische structuur
IF	= Infrastructuurfonds
IFS	= Intermodal freightport Schiphol
IPO	= Interprovinciaal overleg
IRMA	= INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IUU	= Indirecte uitvoeringsuitgaven

L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LNV	= Landbouw natuurbeheer en visserij
M.	
MD	= Meetkundige dienst
MER	= Milieu effectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	= Motorrijtuigenbelasting
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N.	
NOV	= Noord-oostelijke verbinding
NMP	= Nationaal milieu beleidsplan
NS	= Nederlandse spoorwegen
NURG	= Nadere uitwerking riviereengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O.	
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerp-tracébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Overige wegennet
P.	
AGE	= Plan van aanpak goederen emplacementen
PEMBA	= Wet Premiedifferentiatie en marktwerking bij arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
PKB	= Planologische kernbeslissing
PMA	= Personeel, materieel en automatisering
PRI	= Project ramingen infrastructuur
PPS	= Publiek private samenwerking
PU	= Productuitgaven
R.	
RIB	= NS Railinfrabeheer
RSC	= RAILSERVICE center
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SOIT	= Subsidieregeling openbare inland terminals
SN	= Startnotitie
SPM	= Strategisch personeelsmanagement
STOV	= Stadsgewestelijk openbaar vervoer
STOWA	= Stichting toegepast onderzoek water
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid

T.	
TB	= Tracébesluit
TBBV	= Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTP	= Tweede tactisch pakket
U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijks-wateren
UvW	= Unie van waterschappen
V.	
VERDI	= Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	= Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht
W.	
WST	= Westerscheldetunnel
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Z.	
ZOAB	= Zeer open asfaltbeton

C. TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL

Inleiding

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

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 1999. De loon- en prijsbijstellingstranche 1999 is in zijn geheel verdeeld naar de loon- en prijsgevoelige artikelen.

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

- Amendementen/Nota van Wijziging:
dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 1999;
- 1e Suppletoire wet:
deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 1999 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe Mutaties:
dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

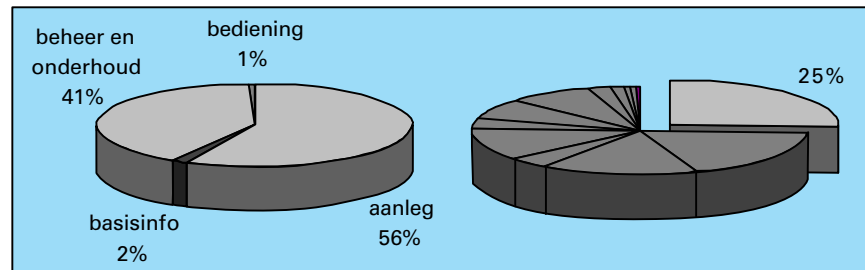
1. Uitgaven en verplichtingen

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

01.01 Rijkswegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën Rijkswegen Aandeel Rijkswegen in Infracfonds 2000



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

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

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

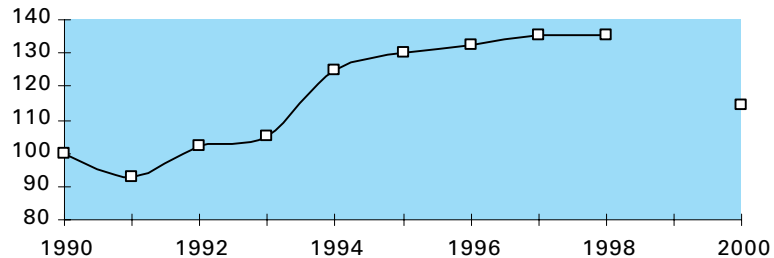
b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Rijkswegen?

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

● Voertuigverliesuren

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

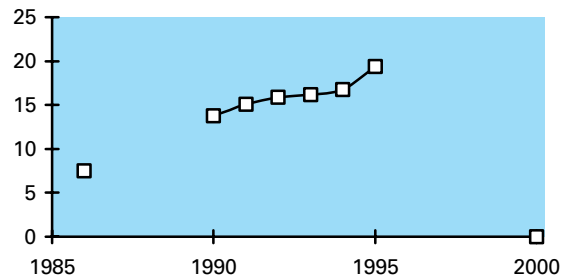
Index voertuigverliesuren 1990=100



● Congestiekans op de rijkswegen

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

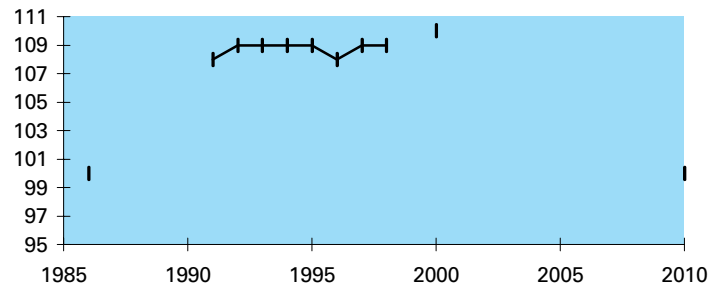
Percentage rijkswegen dat congestiekans overschrijdt



● Oppervlakte met > 50dBA geluidsniveau

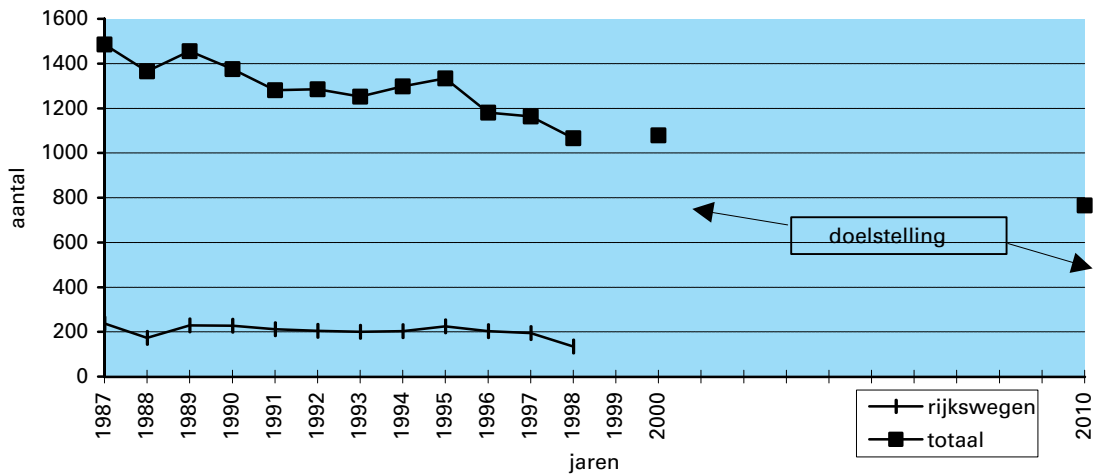
De oppervlakte waarvan de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op rijkswegen groter was dan 50 dBA was in 1986 ongeveer 2660 km². De doelstelling voor deze indicator is een index van maximaal 110 in 2000 en maximaal 100 in 2010. De grafiek toont de ontwikkeling tot en met 1998.

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



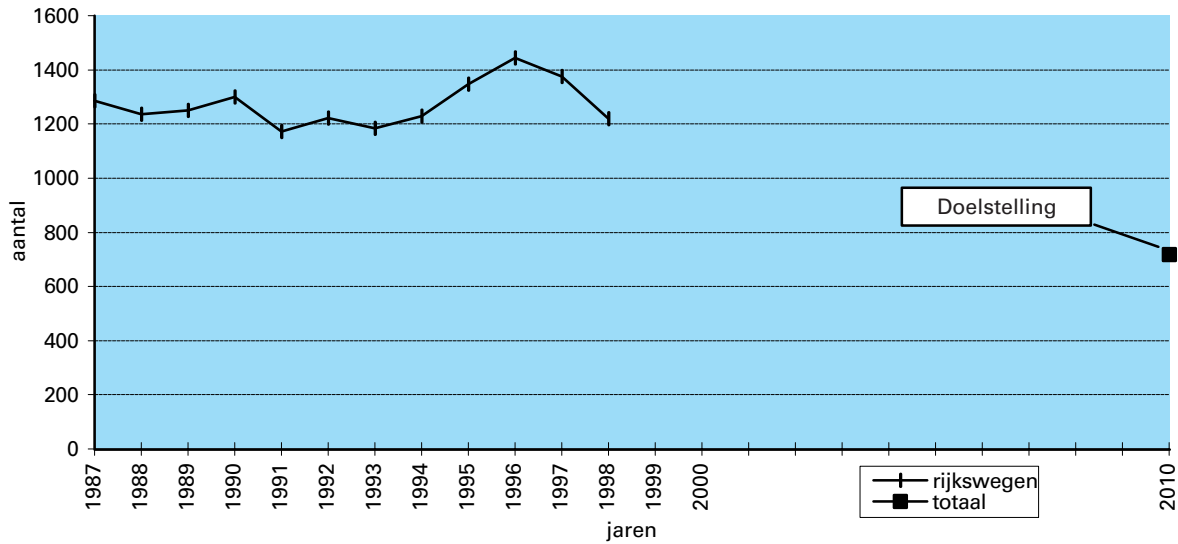
● Doden en verkeersgewonden op de rijkswegen
Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer.

aantal verkeersdoden



¹ Op dit moment loopt er een AVV/CBS-onderzoek, waarbij het AVV-bestand o.m. wordt gekoppeld aan de doodsoorzakenstatistiek. Doel daarvan is te komen tot een werkwijze die jaarlijks een zo nauwkeurig mogelijke registratie oplevert van het aantal doden in het verkeer. De resultaten van dat onderzoek worden najaar 1999 verwacht.

aantal ziekenhuisgewonden



In de grafieken zijn tevens de doelstellingen voor de jaren 2000 en 2010 opgenomen.

De landelijke doelstelling is een daling te bewerkstelligen van het aantal verkeersdoden van 50% in 2010 ten opzichte van 1986. Het aantal ziekenhuisgewonden moet in die periode zijn gedaald met 40%. De regionale en lokale wegen zijn relatief onveiliger dan het hoofdwegennet. Mede om die reden kunnen ook de aanleg en verbetering van rondwegen en tangenten in aanmerking komen voor subsidie (zie ook artikel 01.03).

De daling van het aantal verkeersdoden in 1998 tot 1066 is aanzienlijk. Hiermee lijkt definitief een periode van stabilisering afgesloten die in 1991 begon. De daling is zelfs zo fors dat de doelstelling voor het jaar 2000 nu al gehaald is. Belangrijke oorzaken voor de daling zijn verkeersveiligheidsmaatregelen zoals de toename van het aantal 30km-zones en rotondes. Ook de toegenomen inspanningen op het gebied van de handhaving werpen hun vruchten af. Een deel van de daling kan ook verklaard worden door het weinige zomerweer dat ons in 1998 ten deel viel. Dit levert meer kilometers op in de auto en openbaar vervoer en minder op kwetsbare vervoermiddelen als (brom-, snor)fiets of motor.

De doelstelling voor het aantal gewonden is zeker nog niet gehaald. Hier is een jarenlange stabilisatie nog niet omgebogen naar een daling. Destijds werd de doelstelling voor 2000 geformuleerd als een daling van het aantal slachtoffers en dus ook het aantal gewonden. Tevreden achterover leunen is daarom niet aan de orde. Mede omdat de doelstelling voor 2010 van – 50% doden en – 40% gewonden ten opzichte van 1986 zeer ambitieus is.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

Op dit artikelonderdeel worden de personele en materiële uitgaven van Rijkswaterstaat (directe uitvoeringsuitgaven) verantwoord voor het doen van verkenningen en planstudies. In de planstudietabel worden de productuitgaven van de projecten vermeld.

In het onderstaande wordt kort ingegaan op de mutaties in het verkenningen en planstudieprogramma.

Verkenningen (zie bijlage 1, punt 1)

Naar aanleiding van het Regeerakkoord 1998 en de besluitvorming in december 1998 over de brief (Kamerstukken II 1998/1999, 26 263, nr. 3), waarin de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen met de regio en de herijking van de kaders van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT1999–2003) zijn vastgelegd, zijn extra middelen aan de begroting 1999–2003 van het Infrastructuurfonds toegevoegd. Met deze besluitvorming is het infrastructuurprogramma in beginsel tot en met 2010 ingevuld.

Mede gelet op dit vastgestelde programma is in zijn algemeenheid ten aanzien van het opnemen van nieuwe verkenningen geconstateerd dat zeer voorzichtig zal worden omgegaan met het toevoegen van nieuwe verkenningen. Daarnaast zal voor verkenningen sterker de nadruk worden gelegd op een onderzoek van de integrale problematiek in samenwerking met alle betrokkenen. De kaders daartoe, inclusief de criteria waaraan een verkenning dient te voldoen om te worden opgenomen in het programma, worden thans in overleg tussen de ministeries van V&W en VROM uitgewerkt.

Sterker dan voorheen zal de problematiek bij Rijkswegen in eerste instantie integraal bezien worden (verkenning nieuwe stijl). Als blijkt dat een infrastructurele oplossing op een rijksweg noodzakelijk is wordt eerst bezien of benuttingsmaatregelen mogelijk zijn. Pas als ook dat niet voldoende is, wordt aanleg overwogen.

Voor de begroting 2000 is uitgegaan van de verkenningen, die onderdeel uitmaken van de besluitvorming over het totale infrastructuurprogramma. Op grond van de besluitvorming over de brief (Kamerstukken II 1998/1999, 26 263, nr. 3) naar aanleiding van de uitkomsten van de regio-overleggen is een tweetal verkenningen toegevoegd aan het programma (ten opzichte van de begroting Infrastructuurfonds 1999).

Het betreft hier de volgende verkenningen:

- A28 Utrecht–Hoevelaken
- A27 Utrecht–Eemnes

Met betrekking tot de A28 Utrecht–Hoevelaken en de A27 Utrecht–Eemnes is met de provincie Utrecht afgesproken dat deze trajecten door de provincie omgevingsbreed verkend worden. Met de omgevingsbrede verkenning A28 Utrecht–Hoevelaken is in het voorjaar 1999 begonnen. De ervaringen die hiermee worden opgedaan zullen worden gebruikt voor de hierboven genoemde kaders voor integrale verkenningen. De start van de verkenning A27 Utrecht Eemnes is afhankelijk van de ervaringen die met de verkenning A28 Utrecht–Hoevelaken worden opgedaan.

Planstudieprogramma (zie bijlage 1, punt 2)

De keuze tot de in de bijlage opgenomen planstudies is gebaseerd op de besluitvorming in december 1998 over de begroting Infrastructuurfonds 1999 en de brief naar aanleiding van o.a. de uitkomsten van de regio-overleggen (Kamerstukken II 1998/1999, 26 263, nr. 3).

Op grond van de besluitvorming over de brief (Kamerstukken II 1998/1999, 26 263, nr. 3) over de uitkomsten van de regio-overleggen is het planstudieprogramma gewijzigd (ten opzichte van de besluitvorming over de (gewijzigde) begroting 1999), omdat nu een aantal zgn. pakket-afspraken is gemaakt. Het betreft hier de volgende pakket-afspraken:

- De A1 CRAAG Benutting en de A9 Badhoevedorp Velsen Benutting zullen in de periode van 2008 tot en met 2010 worden gerealiseerd; hiervoor is een bedrag van f 670 mln beschikbaar.
- Limburg: De volgende projecten zullen voor een totaalbedrag van f 1522 mln worden gerealiseerd:
 - de A73 Venlo–Maasbracht, inclusief omleiding Haelen (aanleg A73 in de periode 2003–2007 voor een budget van f 1307 mln);
 - de A74 Venlo (aanleg A74 voor 2008 voor een budget van f 125 mln);
 - de N68 (f 60 mln);
 - de Oosttangent Roermond (f 30 mln)

Deze projecten zullen voor een totaalbedrag van f 1522 mln worden gerealiseerd. Tussen de projecten kan egalisatie plaatsvinden, waarbij de totale som van f 1522 mln niet mag worden overschreden. In het totale bedrag van f 1522 mln is een bijdrage van de regio van f 100 mln inbegrepen.

- Ten aanzien van de oplossing van de knelpunten in de RW 35, te weten Wierden–Almelo en Nijverdal en de Omlegging Ommen (N34/36) is een zgn. «packagedeal» gesloten. Door de rijksoverheid wordt een bedrag van totaal f 375 mln gulden beschikbaar gesteld in de periode 2007 tot en met 2010. Afgesproken is dat beide projecten binnen het beschikbare budget van f 375 mln totaal dienen te worden gerealiseerd; de bedragen zijn derhalve taakstellend.
- Voor de A12-oost (Utrecht-Duitse grens) is in de periode 2005 t/m 2008 f 600 mln beschikbaar gesteld voor benuttingsmaatregelen. Uit deze f 600 mln wordt ook de (mogelijke) aansluiting Veenendaal bekostigd.

Daarnaast zijn de planstudies A59 Rosmalen-Geffen, A15 Maasvlakte-Vaanplein/aansluiting Vondelingenplaat en Hoogvliet, N57 VeersedamMiddelburg, en N9 Koedijk-De Stolpen naar aanleiding van de regio-overleggen in het programma opgenomen. Tevens zijn er n.a.v. het bestuurlijk overleg projecten opgenomen in de zogenaamde categorie 3a (status waarbij de planstudie wordt gecontinueerd om voor PPS-constructies te dienen). Het betreft hier de volgende projecten:

- A10 Coentunnel, N200 Halfweg, A5 Westrandweg
- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, noordelijk deel
- A13/A16 Rotterdam
- A2 Passage Maastricht

Naar aanleiding van de motie van Heemst en Giskes (TK 98–99, 26 263, nr.13 – gew. bij nr. 39) is de A4 Delft-Schiedam ook in categorie 3a opgenomen.

De A16 Moerdijk-Breda-Galder zal voor een bedrag van f 1100 mln worden opgenomen in het realisatieprogramma.

Overig

Voor een aantal planstudieprojecten is het niet mogelijk een betrouwbare planning te vermelden. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat er naar aanleiding van de afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen de minister en de regio's van december 1998 nog nadere afspraken moeten worden gemaakt over o.a. scopes van projecten. Dit heeft mede zijn invloed op de planning van desbetreffende projecten. Na besluitvorming hieromtrent zullen ook de (definitieve) planningen voor de projecten kunnen worden vermeld.

Ten opzichte van de begroting 1999–2003, inclusief de uitkomsten van de regio-overleggen (Kamerstukken II 1998/1999, 26 263, nr. 3), treedt er voor een aantal planstudieprojecten vertragingen op in de stappen van de planstudieprocedure (binnen de planstudiefase). De verwachting is dat deze vertragingen in de planstudiefase kunnen worden ingelopen en derhalve geen gevolgen zullen hebben voor de afgesproken jaren, waarin de uitvoering zal starten, dan wel voor de afgesproken opleverdata.

Als uitvloeisel van hetgeen in de begroting 1999 en het MIT 1999–2003 is vermeld over benuttingsvarianten, worden binnen de meeste studies uit de planstudietabel benuttingsvarianten uitgewerkt. Voor die trajecten waar het een nieuwe verbinding betreft of waarvan het tracébesluit reeds is genomen gebeurt dit niet.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

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

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

In het realisatieprogramma wordt de planning van de uitvoering van de projecten afgestemd op de beschikbare begrotingsmiddelen. Om tegenvallers in de planning op te vangen wordt een overplanning gehanteerd in 1999, 2000 en 2001. De in het MIT genoemde opleverdata van de projecten zijn gebaseerd op deze overplanning. Het valt niet op voorhand te zeggen welke projecten met vertraging in de uitvoering te maken zullen krijgen.

Benuttingsmaatregelen

Het programma benutting omvat een grote hoeveelheid verschillende maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen zijn te onderscheiden in:

- maatregelen ter beperking van structurele files, zoals Toeritdoseerinstallaties, inhaalverbod vrachtverkeer, kleine infrastructurale verbeteringen en de inzet van extra politie (de zogenaamde verkeers-assistenten);
- maatregelen ter bestrijding van incidentele files, zoals de DRIP's (dynamische route informatie paneel), verbetering van netwerkmanagement;
- innovatieve projecten;
- verbeteren van de reisinformatie.

V&W zal met voorstellen komen voor onderzoek naar en ontwikkeling van innovatieve benuttingsprojecten. Daartoe zullen de volgende innovatieve benuttingsprojecten in de periode 1999–2001 gestart worden:

1. Rw 27 Lunetten–Everdingen: dynamische derde rijstrook;
2. Rw 4 Leimuiden–Hoofddorp: spitsstrook;
3. Rw 15 Papendrecht–Wijngaarden: dynamische markering;
4. Rw 28 Hoevelaken–Rijnsweerd: spitsstrook;
5. Rw 28 Zwolle: dynamische derde rijstrook.

Naast de bovengenoemde maatregelen wordt een deel van het budget besteed aan het opzetten van een goede beheersorganisatie en aan internationale afstemming. Ondoelmatig beheer en slechte kostenbeheersing zijn de grootste risico's voor het beoogde hoogwaardig verkeersmanagement. Voor een doelmatig beheer is in de toekomst naast een adequate organisatie vooral nodig een goede architectuur (afgestemd binnen Connekt en Europa) en een testcentrale, waarbinnen de ontwikkeling en het testen van nieuwe versies van hard- en software kan plaatsvinden.

De internationale afstemming van dynamisch verkeersmanagement (DVM) vindt op het gebied van de systemen plaats in Europees kader (ontwikkeling en standaardisatie) en op maatregelenniveau met onze bureaus in het kader van Centrico. Via dit laatste project worden ook Europese bijdragen ontvangen.

Met de meer dan 70 verschillende benuttingsmaatregelen wordt de benutting van het hoofdwegennet verder verbeterd. Dit is noodzakelijk om de netwerkcapaciteit te maximaliseren en de gevolgen van onverwachte files en files ten gevolge van wegenonderhoud te minimaliseren.

Wegenaanleg

Een aantal nieuwbouwprojecten is gereed gekomen (het jaar van openstelling is vermeld). Deze zijn daarom niet meer opgenomen in het programma. Het betreft de volgende projecten:

- Rw 10 aanleg aansluiting IJ-boulevard (1997);
- Rw 32 Havelterberg–Bergweg (1997);
- Rw 8 reconstructie knooppunt Zaandam (1998);
- Rw 4 Prins Clausplein–knooppunt Ypenburg Harnaschknooppunt–Delft (1998);
- Rw 54 Rijswijk–Wateringen (1998).

Nieuw opgenomen is het project Rw 16 Moerdijk–Breda–knooppunt Galder. De uitvoering van dit project zal in 2000 starten. De uitvoering wordt gecombineerd met de uitvoering van de HSL-zuid.

Eén project zal eerder gereed komen dan in het MIT 1999, conform de bestuurlijk gemaakte afspraak, namelijk Rw 50 Eindhoven–Oss (2003 in plaats van 2006).

Vijf projecten zullen later gereed komen dan voorzien in het MIT 1999. Het betreft de volgende projecten:

- Rw 20 Giessenplein reconstructie, 2002 in plaats van 2001:
Besteksvorbereiding door gemeente Rotterdam vertraagd als gevolg van te late aanlevering van gegevens en aanvullende eisen.
- Rw 11 Leiden–Alphen, 1999 in plaats van 1998:
Als gevolg van grondmechanische problemen (zetting) zal de verharding van een gedeelte van de weg pas eind 1999 zijn afgerond.
- Rw 44 Aanpassing traject Wassenaar, 2001 in plaats van 1999:
Vertraging als gevolg van standpuntbepaling gemeente Wassenaar.
- Rw 12 Lunetten–Bunnik, 1999 in plaats van 1998:
Feitelijk geen vertraging; de openstelling voor het verkeer heeft eind 1998 plaatsgevonden.
- Rw 9 Heiloo–Alkmaar, 2001 in plaats van 1999:
Om voldoende ruimte te hebben voor de voorbereiding van projecten die conform bestuurlijke afspraken binnenkort starten, zal de start van het project Rw 9 Heiloo-Alkmaar 2 jaar later plaatsvinden.

Planstudieprogramma Rijkswegen na tracébesluit

Het voorbereidingsprogramma betreft nieuwbouwprojecten in de voorbereidingsfase (planstudiefase na tracébesluit). De projectkosten in deze fase komen ten laste van het budget realisatie Rijkswegen en zijn in het realisatieprogramma opgenomen in de verzamelpost Voorbereidingskosten (productuitgaven).

Er hebben zich bij de nieuwbouwprojecten in uitvoering en voorbereiding geen kostenstijgingen voorgedaan. De projectkosten zijn op prijspeil 1999 gebracht.

Het projectbudget van het project Rw 14 Wassenaar-Leidschendam (Norah) is ten opzichte van het MIT99 verhoogd met f 48 mln als gevolg van de overheveling van de bijdrage aan de HOV Sijtwende welke integraal wordt gebouwd met de Rijksweg ter plaatse. Samen met de prijsbijstelling voor dit project van f 9 mln komen de totale projectkosten op een bedrag van f 674 mln.

In het MIT-programma Aanleg Rijkswegen Realisatie worden per project de productuitgaven (PU) gepresenteerd. De directe uitvoeringsuitgaven (DUU's) worden voor het programma als geheel gepresenteerd en worden geraamd op 20% van de totale productuitgaven (exclusief de productuitgaven voor de betaling van de aflossing van de tunnels).

01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding

Het voorbereidingsprogramma ten behoeve van beheer en onderhoud van Rijkswegen bevat directe uitvoeringsuitgaven om een zo goed mogelijk onderhoudsprogramma op te stellen. Het gaat hier onder andere om het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders

waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits.

Uit dit artikelonderdeel worden uitgaven bekostigd voor onder andere de opstelling van instandhoudingsplannen en landschapsplannen, de uitvoering van verkeers- en geluidshinderonderzoeken en het verrichten van inspecties en inventarisaties.

In het kader van Wegbeheer 2000 worden tevens het landelijk beheerplan en de regionale en lokale beheerplannen opgesteld. Hiermee wordt beoogd om op systematische wijze de knelpunten in het hoofdwegennet in kaart te brengen en oplossingen op programmaniveau inzichtelijk te maken. Als uitvoeringskaders gelden enerzijds de SVV-doelstellingen met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het hoofdwegennet en anderzijds de (technische) richtlijnen, normen en interventie niveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg.

Om de onderhoudsfilosofie beter op de bovengenoemde beleidsdoelstellingen te kunnen afstemmen, wordt door de Specialistische Diensten geregeld onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop deze doelstellingen in de huidige structuur van de Rijkswegen geïmplementeerd kan worden.

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

Uit dit artikelonderdeel worden uitgaven bekostigd voor het beheer en onderhoud van wegverhardingen, bruggen, viaducten, tunnels en aquaducten, verkeersvoorzieningen, voor de exploitatie van het Rijkswegennet en voor het uitvoeren van werkzaamheden die voortkomen uit een goede zorg voor het landschap en het milieu rond de Rijkswegen. Tevens dient dit artikelonderdeel voor de financiering van kleine verbeteringswerken; vaak hebben deze ten doel de leefbaarheid en/of veiligheid te verbeteren.

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

Vast onderhoud betreft de werkzaamheden met een cyclisch karakter. De frequentie van de werkzaamheden varieert van enkele keren per jaar tot eens in de vier jaar. Werkzaamheden die hieronder vallen zijn bijvoorbeeld het herstel van schade aan verhardingen, verlichting, geleiderails en dergelijke, de aanschaf, vervanging en onderhoud van bewegwijzering, het kleinschalig conserverwerk van kunstwerken, het onderhouden van waterafvoeren, het maaien van bermen, het exploiteren van de openbare verlichting langs Rijkswegen.

Variabel onderhoud betreft de voorzienbare werkzaamheden aan verhardingen en kunstwerken, over het algemeen groot onderhoud. Dit betreft onder andere de aanleg of vervanging van openbare verlichting, het grootschalig onderhoud aan bruggen, tunnels of viaducten, het uitvoeren van levensduur-verlengend onderhoud, het vervangen van de verharding, de vervanging van verkeersbeheersingssystemen, het aanleggen van een ecoduct over een bestaande Rijksweg, het aanpassen en vervangen van geluidsschermen.

01.01.05 Bediening Rijkswegen

Het artikelonderdeel Bediening Rijkswegen omvat de bediening van tunnels en verkeerssystemen in het Rijkswegennet. Daarnaast vallen ook de zogenaamde «droge bruggen» onder dit artikel. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de kosten van bediening betreffen alleen personeel (PMA). In de kosten voor de bediening zijn ook de verkeersmanagers opgenomen;
- de voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij dit artikelonderdeel ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, etc.);
- in de personeelskosten is tevens een post opgenomen voor onderhoud aan de systemen in de centrale, alsmede de opleiding van de operators.

In het programma bediening zijn de afgelopen jaren veel veranderingen opgetreden als gevolg van de toename van het aantal te bedienen tunnels en de snelle toename van het aantal verkeerssystemen (bijvoorbeeld verkeerssignalering van circa 50 km in 1992 naar circa 1000 km eind 2000). Dit heeft geleid tot een snelle groei van het aantal operators en systeembeheerders. Inmiddels zijn deze werkzaam in een vijftal centrales in de provincies Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant.

De te bedienen objecten zijn ondermeer:

- tunnels;
- bruggen;
- verkeerssignalering;
- Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP);
- toeritdosering;
- spitsstrook;
- wisselstrook;
- dynamisch inhaalverbod.

Daarnaast vervult het personeel in de verkeerscentrale een onmisbare rol inzake de regionale coördinatie van Incident Management.

01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid

Informatie over land-, spoor- en vaarwegen, benutting, verplaatsingsgedrag en verkeersongevallen maakt het mogelijk op een adequate wijze nieuw beleid voor te bereiden (bijv. het NVVP) en bestaand beleid te evalueren. Tevens staat de informatie ten dienste van wegontwerp en aanleg-, beheer- en onderhoudsprogramma's van Rijkswegen, voor dit doel aangevuld met informatie over de ondergrond van wegen, verkeersgeleiding en -beheersing. Het programma Basisinformatie Rijkswegen en Veiligheid verzamelt de benodigde gegevens in samenhang, welke voor genoemde processen onontbeerlijk zijn. Het betreft het vastleggen en beschrijven van eigenschappen van de genoemde modaliteiten en het voor direct gebruik beschikbaar stellen aan grote groepen gebruikers. Daarbij gaat het in toenemende mate om het tijdig, met behulp van modellen, onderkennen van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beslissingen.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudie

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

	Prognose 1998	realisatie 1998	prognose 1999	bijgestelde prognose 1999	prognose 2000
aantal verkenningen	5	4	6	1	1
aantal trajectnota's	11	6	7	4	14
aantal tracébesluiten	10	6	5	2	5
aantal realisatiebesluiten	0	0	1	-	1*1
uitgaven in NLG 1 mln	51	102	74	76	47

*1: betreft de A16 Moerdijk-Breda-Galder

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

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

Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 1998, 1999 en 2000

wegnr	wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstro- ken	totaal aantal rijbanen	toelichting	PU x NLG 1 mln
54	Rijswijk (Harnaschknooppunt)- Wateringen	1998	april	1,7	4	2		37
8	Knooppunt Zaandam	1998	juni					46
15	Vaanplein-Ridderster	1998	sep.	3,5	6	2		321
4	Leiden-Pr. Clausplein	1998	sept.	11,5	6	2	verbreding	263
4	Pr.Clausplein-Ypenburg							454
	Ypenburg-Harnaschknooppunt			4	div.	div.	totaal wegvak is	
	Harnaschknooppunt-Delft			3	6	2	deels verbr./deels	
	(Kruithuisweg)	1998	juli	4	4	2	nieuwb.	
12	Lunetten-Bunnik	1999	juni	5	6	2	verbreding	68
4	Badh'.dorp Hoofddorp (Rec. Aansl. Schiphol)	1999	sept.	4	4	2	verbreding	253
29	Rotterdam-Heinenoord inclusief langzaamverkeerstunnel	1999	sept.	1			langzaam verkeerstunnel	258
32	Wolvega noord-Heerenveen incl. knooppunt	1999	juli	12	4	2	verbreding	168
58	Knooppunt De Baars	1999	dec.				reconstructie	27
27	Knooppunt Eemnes-Almere	1999	dec.	11	4	2		199
58	Omlegging Etten-Leur	1999	dec.	8	4	2		184
2	Aansluiting Meibergdreef	2000	mei					71
9	Alkmaar-Den Helder lokale aanpassingen	2000	nov.					73
16	Ridderkerk-Hendrik Ido Ambacht	2000	dec.	7	8	2	herprof.+geluid.	56

OUTPUT Aanleg Rijkswegen
Openstellingen van deeltrajecten in 1998, 1999 en 2000

wegnr	wegvak	jaar	maand	aantal km	totaal aantal rijstroken	totaal aantal rijbanen	toelichting
2	Deil-Zaltbommel	1998	oktober	8	6	2	verbreding
11	Alphen aquaduct	1998	november	1,4	4	2	
11	Burg.Smeetsweg-Alphen a.d. Rijn	1999	september	7,1	4	2	
34	Holsloot-Emmen	1999	september	4	4	2	
15	Aansluiting Merwedeweg (Europaweg)	1999	september				reconstructie
33	Omlegging Holwierde	1999	december	2,5	2	1	

Benuttingsmaatregelen	eenheid	1998	1999	2000
- Verkeerssignalering	km	180	196	0
- Toeritdoseerinstallaties (TDI's)	aantal	6	25	17
- Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	15	14	12
- Monitoring	km	15	930	470
- VerkeersManagement-centrales	aantal	1	0	0
- Inhaalverbod vrachtverkeer	wegvakken	3	29	8
- Spitsstroken	wegvakken	1	2	0
- Doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen)	aantal	6	4	1
- Videocamera's t.b.v. Incident Management (excl. tunnels e.d.)	aantal	14	16	0

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Aangezien vast onderhoud jaarlijks plaatsvindt aan het gehele areaal, vormt de tabel eveneens een prestatie-indicator voor het jaar 2000.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud (in NLG 1000)

Soort beheer en onderhoud	1998	1999	2000
- rijbaanlengte (in km)	5 575	5 610	5 645
- zwart onderhoud (in km ²)	76	77	78
- groen onderhoud (in km ²)	167	168	169

01.01.05 Bediening Rijkswegen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het bedieningsareaal voor zover het DVM-systemen (dynamisch verkeersmanagement) betreft.

specificatie bedieningsareaal (in NLG 1000)

Systeemsoort	Eenheid	1998	1999	2000
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	807	1 003	1 003
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	15	945	1 415
Verkeerscentrales	aantal	1	3	3
DRIP's	aantal	51	65	77
Toeritdoseringen	aantal	21	46	63
Spitsstroken	wegvakken	3	5	5
Inhaalverbod vracht	wegvakken	38	67	75
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	30	34	35
Videocamera's t.b.v. incident management	aantal	17	33	33

01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid

De volgende thema's worden onderscheiden:

- **Netwerken (verplaatsingsgedrag).** Het betreft digitale representaties van het Nederlandse (vaar-, spoor- en land-)wegennet dat als basis dient voor beleidsvoorbereiding en -uitvoering. Bij het beschrijven van het verkeer speelt de systematiek van het Nationaal Wegen Bestand (NWB) een belangrijke rol.
- **(Vaar)wegkenmerken.** Naast bovengenoemde wegbestanden wordt ook over diverse kenmerken, zoals wegbreedten, doorrijhoogten, van de Rijkswegen beschikt. De gegevensverzameling strekt zich uit tot de Nederlandse vaarwegen, waarbij o.m. opgenomen zijn de openingstijden van (spoor-)bruggen en sluizen.
- **Verkeersgegevens.** Het betreft hier de gegevens met betrekking tot congestie, snelheid en benutting van Rijkswegen. Het betreft eveneens gegevens met betrekking tot de Nederlandse en Europese binnenvaartschepen, alsmede de intensiteiten op de Nederlandse vaarwegen. Eén en ander voor zowel de beroeps- als de recreatievaart.
- **Vervoersgegevens.** Deze gegevensgroep is onder te verdelen in goederen- en personenvervoer, waarbij wordt opgemerkt dat goederenvervoer zowel de droge als de natte gegevens bevat. Naast eigen gegevens worden ook verwijzingen naar andere bronnen onderhouden.
- **Informeren.** Activiteiten die verricht worden met als doel klant- en resultaatgericht te kunnen opereren.
- **Modellen.** Betreft een toenemend aantal verkeers- en vervoersmodellen ten behoeve van prognotiseren.
- **Veiligheid (verkeersongevalgegevens).** De producten uit dit thema, gebaseerd op verkeersongevallen die door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer worden ingewonnen en verwerkt, zijn toegesneden op de diverse gebruikersbehoeften. De gegevens betreffen ook ongevallen die plaatsvinden op de Nederlandse binnenwateren, alsmede andere incidenten zoals vastlopen en watermaken.
- **Basisgegevens geometrische infrastructuur.** Betreft het implementeren van ontwikkelde hulpmiddelen en systemen, het uitwerken van de informatiebehoeften tot eisen aan meetprogramma's, het ontwerp en evaluatie van meetnetten, het inwinnen en valideren van

gegevens, het beschikbaar stellen van de gegevens. Als voorbeeld wordt hier genoemd het Actuele Hoogtebestand Nederland (AHN).

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 412 398	1 719 466	2 631 990	2 163 112	2 420 012	
Amendementen/ N.v.W.			114 000	234 000	244 000	282 000	- 169 000	
1e suppl. wet 1999			45 171	2 737	2 737	2 737	2 737	
Nieuwe mutaties			272 206	66 846	54 146	87 333	83 133	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 514 497	3 936 976	2 843 775	2 023 049	2 932 873	2 535 182	2 336 882	2 173 322
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	2 956 150	1 786 522	1 290 449	918 020	1 330 880	1 150 415	1 060 431	986 211

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 694 284	2 521 991	2 709 650	2 605 860	2 966 860	
Amendementen/ N.v.W.			114 000	234 000	244 000	282 000	81 000	
1e suppl. wet 1999			96 371	- 37 463	- 51 463	- 45 463	2 737	
Nieuwe mutaties			33 450	59 816	47 145	72 332	112 175	
Stand ontwerp-begroting 2000		3 046 200	2 938 105	2 778 344	2 949 332	2 914 729	3 162 772	2 743 395
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		1 382 304	1 333 254	1 260 758	1 338 348	1 322 646	1 435 203	1 244 898

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	10 952	14 154	13 491	13 073	14 283	
2. Prijsbijstelling 1999	28 240	28 562	34 154	32 459	35 392	
3. Overboeking van art. 04.06	3 300	24 600	36 200	56 400	42 500	
4. Aanpassing ontvangsten RW5		- 7 300	- 7 300	- 7 400		
5. Aanpassing ontvangsten RW73			- 20 000			
6. Aanpassing overige ontvangsten		- 25 200	- 25 300	- 2 200		
7. Overboeking i.v.m. Sijtwende		40 000	8 000			
8. Overboeking NACO	-9 042					
9. Overboeking van voordelig saldo			22 900			
10. Extrapolatie						- 419 377
11. Oplossing kasritme problematiek		- 15 000	- 15 000	- 20 000	20 000	
Totaal	33 450	59 816	47 145	72 332	112 175	- 419 377

- ad 1. Deze mutatie betreft de toegekende loon- en prijsbijstellingstranche 1999.
- ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.
- ad 3. Deze mutatie betreft een overboeking van artikel 04.06 *Prijsbijstelling voor projecten uit het Fonds Economische Structuurversterking*. Als gevolg van een lagere inschatting van de prijsmutatie van 3% naar 2% kunnen de, voor prijsbijstelling gereserveerde gelden, deels vrijvallen. Deze worden ten gunste gebracht aan artikel 01.01 *Rijkswegen*. In deze mutatie is tevens de tranche 1999 vanuit artikel 04.06 opgenomen.
- ad 4. Deze mutatie betreft een lagere bijdrage van derden voor het project RW5 Verlengde Westrandweg.
- ad 5. De bijdrage voor de RW73 komt te vervallen en wordt meegenomen in de totale bijdrage van de provincie Limburg voor de RW73, RW74, de N280 en Oosttangent Roermond. Deze totale bijdrage wordt pas in de begroting opgenomen zodra er een juridische overeenkomst aan ten grondslag ligt.
- ad 6. Deze mutatie vloeit voort uit een verschuiving in de aanlegplanning naar latere jaren.
- ad 7. Betreft de overheveling van de bijdrage van artikel 01.03 aan de HOV Sijtwende welke integraal wordt aangelegd met RW14.
- ad 8. Betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.01 ten gunste van artikel 02.02 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) inzake de exploitatiebijdrage Noordzeekanaalveren (1999)
- ad 9. Betreft een opwaartse bijstelling ter compensatie van de onderuitputting in 1998.

ad 10. Het betreft hier een aanpassing van het extrapolatiejaar in lijn met het investeringspakket bereikbaarheid 1999–2010 dat binnen het kader van het Regeerakkoord 1998 is vastgesteld.

ad 11. Betreft een technische kasschuif in het MIT.

De betreffende projecten zijn:

- Rijksweg A16
- Rijksweg A4
- Railwegenproject Hemboog

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

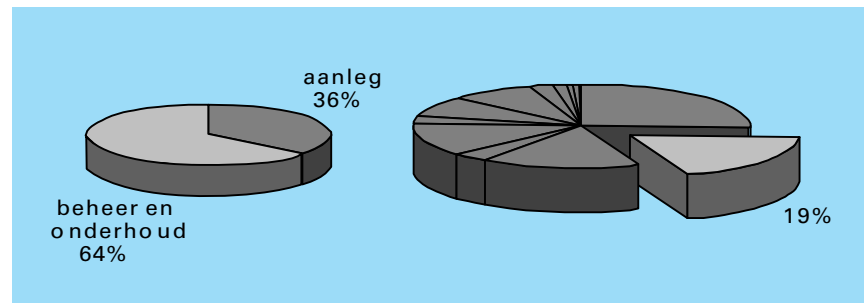
Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verkenningen en planst. Directe uitv. uitgaven	112 835	102 725	49 337	101 625	76 225	56 992	11	12.12
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie Productuitgaven	2 048 375	1 021 865	503 023	1 505 567	1 369 458	1 254 454	51	12.12
Directe uitv. uitgaven	286 000	288 038	263 654	286 000	288 038	261 654	11	12.12
01.01.03 B&O Rijkswegen Directe uitv.uitgaven	60 764	91 250	62 091	57 897	76 285	65 707	11	12.12
01.01.04 B&O Rijkswegen Productuitgaven	1 007 553	935 343	723 677	689 846	706 821	718 020	51	12.12
Directe uitv.uitgaven	341 600	351 274	352 202	341 798	351 274	352 202	11	12.12
01.01.05 Bediening Rijkswegen Directe uitv.uitgaven	17 100	16 695	16 798	14 593	16 695	16 798	11	12.12
01.01.06 Basisinformatie Directe uitv.uitgaven	62 749	36 585	52 267	48 874	53 309	52 517	11	12.12
Totaal	3 936 976	2 843 775	2 023 049	3 046 200	2 938 105	2 778 344		

01.02 Railwegen

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

Uitgavencategorieën Railwegen

Aandeel Railwegen in Infracfonds 2000



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

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

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Railwegen?

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het lange termijnbeleid met betrekking tot de spoorweginfrastructuur uiteengezet. Het eerste uitvoeringsprogramma, Prorail genaamd, is nagenoeg afgerond. In opdracht van V&W voeren Railned en Adviesdienst Verkeer en Vervoer een meerjarige evaluatie uit van Prorail, het eerste pakket investeringen in het spoorvervoer in het kader van SVV-2. Ingegaan wordt ook op effecten van de verbeterde treindienst in het kader van Samen Werken aan Bereikbaarheid.

De evaluatie omvat drie pijlers: het meten van ontwikkelingen, het bepalen van de invloedsfactoren hierbij en het analyseren van de situatie zonder investeringen in Prorail. Deze drie pijlers vormen het fundament om na te gaan in hoeverre de beoogde doelstellingen van Prorail zijn bereikt. Het eindrapport is voorzien begin 2001.

De ontwikkeling van het treinvervoer en de betrouwbaarheid worden jaarlijks in de BER weergegeven.

Specifiek over Prorail is het volgende te melden. Inmiddels is een tweede tussentijdse meting uitgevoerd om de wijzigingen met ingang van de dienstregeling per juni 1997 (1997/1998 ten opzichte van 1996/1997) vast te stellen. De bevindingen uit de beide metingen tot nu toe:

- daar waar de infrastructuur is uitgebreid, zijn de betrouwbaarheid en de reistijden verbeterd. Dit geldt met name het deel van de Oude Lijn tussen Den Haag en Amsterdam.
- er is sprake van groei van het spoorvervoer in de Randstad en met name de regio Amsterdam.
- het gebruik van nieuw geopende stations groeit de eerste jaren na opening fors.
- op de corridor Leiden–Den Haag is in totaal 3% overgestapt van auto naar trein in een jaar tijd. Bij station Voorhout sprake is van een relatief hoge substitutie: 26%.

Gestart is met de derde meting. Dit betreft de analyse van de dienstregeling 1998/1999.

De uitvoering van het tweede uitvoeringsprogramma, het Tweede Tactisch Pakket (TTP), is volop bezig.

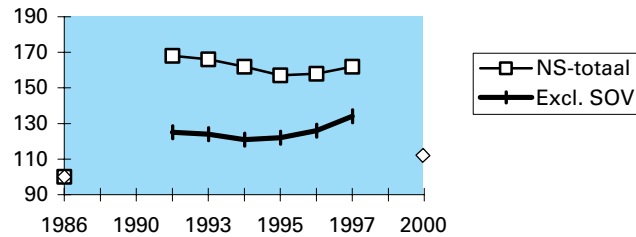
De grote bouwinspanning op het gebied van de spoorweginfrastructuur heeft als achtergrond het streven het treinproduct te verbeteren om de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto te versterken. Dit betekent dat niet kan worden volstaan met het aanbieden van meer capaciteit. Voor het trekken van nieuwe klanten en het vasthouden van de bestaande klanten is kwaliteit nodig. De reiziger vraagt om een gedifferentieerd aanbod van treinproducten zoals hogesnelheidstreinen, intercity-, snel-, stoptreinen, regionale light railvoorzieningen. Met het Tweede Tactisch Pakket worden randvoorwaarden geschapen voor een dergelijk gedifferentieerd aanbod.

Speerpunten van het toekomstige spoorweginfrastructuurbeleid vormen:

- realisering van hoge snelheidslijnen,
- introductie van nieuwe regionale vervoersystemen,
- mogelijke uitbouw van het bestaande net, d.m.v. de Hanzelijn (afhankelijk van uitkomsten planstudie),
- start van een meerjarenbeleid nieuwe stations,
- verbetering van de spoorwegveiligheid en energievoorziening.
- verbetering in kwalitatieve zin (fietsenstallingen, aanpak geluidsproblematiek emplacementen, toegankelijkheid stations).

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

**Index reizigerskilometers NS
1986=100**



Het beleid ten aanzien van de goederenrailinfrastructuur is gebaseerd op de in het SVV II neergelegde strategie die in Transport in Balans is herbevestigd.

Het goederenvervoer per spoor is het afgelopen jaar wederom gegroeid. De afgelopen vijf jaar werd een toename van 45% gerealiseerd. Het containervervoer groeide zelfs met bijna 70%. De vervoersgroei kan de komende jaren worden afgeremd door een schaarste aan capaciteit op het spoorwegnet. Tot aan het gereedkomen van de Betuweroute in het jaar 2005 zal een compromis gevonden moeten worden tussen de belangen van het personenvervoer en het goederenvervoer op de oost-west routes.

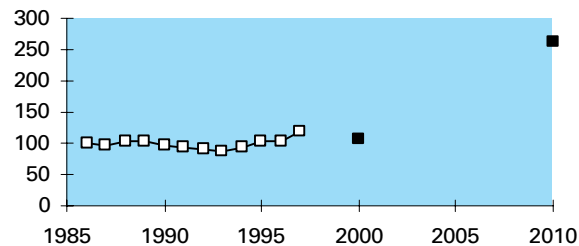
Naast de inspanningen gericht op verdergaande liberalisatie en harmonisering van het railgoederenvervoer vormt in EU-verband de realisatie van een railnetwerk een van de speerpunten van het Interne Markt-beleid. Zo maakt de Betuweroute deel uit van de veertien prioritaire projecten in het kader van de Transeuropese Netwerken. De uitgaven ten aanzien van de Betuweroute worden in artikel 03.02 afzonderlijk verantwoord.

Ook in nationaal kader worden inspanningen verricht om de infrastructuur in te richten en af te stemmen op een toenemend volume dat in de toekomst over spoor zal worden afgewikkeld. Kwaliteit en toegankelijkheid van de railinfra zijn immers mede bepalend voor de rentabiliteit en de concurrentiemogelijkheden van het spoorproduct. Een aantal verbeteringsprogramma's wordt hiertoe uitgevoerd of is in studie. Met het aslastenprogramma wordt de kwaliteit van de rail infrastructuur in Nederland op het niveau van de belangrijkste Europese spoorassen gebracht.

De «Tijdelijke Bijdrageregeling Spoorwegaansluitingen» beoogt de keuze voor railvervoer door verladers positief te beïnvloeden. Het PAGE-project richt zich op de problematiek met betrekking tot de emplacementen.

Diverse andere knelpunten verkeren in planstudiefase waarin mogelijke oplossingsrichtingen worden bestudeerd.

Goederenvervoer per spoor 1986=100



In 1998 is ondanks de reorganisatie van NS Cargo wederom een volumegroei van ruim 10 % gerealiseerd. Voor het eerst komt een (vooral nog beperkt) deel van deze groei voor rekening van de concurrenten van NS Cargo.

Het geformuleerde doel in 2000 is reëel. Het bereiken van het doel in 2010 is mogelijk

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Het artikel bestaat uit drie artikelonderdelen, namelijk:

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

01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenning en planstudie

In tegenstelling tot eerdere begrotingen zijn de gelden, die voorheen waren gereserveerd op dit artikelonderdeel voor onderzoeksuitgaven voor specifieke projecten en diverse MER-studies, ondergebracht bij artikelonderdeel 01.02.02.

Bij artikelonderdeel 01.02.01 worden met ingang van deze begroting uitgaven geraamd van door Railned (versneld) uit te voeren verkenningstudies voortvloeiend uit de in 1998 gevoerde prioriteitsdiscussie.

– Rail-personen

Veiligheid en Beter Benutten

In 1998 is het besluit genomen om te onderzoeken of en op welke wijze in nieuwe systemen voor beveiliging en beheersing van het treinverkeer op het spoorweginet geïnvesteerd kan worden. RIB verleent als taakorganisatie van VenW opdracht aan de industrie om een nieuw beveiligingssysteem te ontwikkelen ter vervanging van de huidige ATB-beveiliging (projectnaam: BEV21). Dit systeem moet een aantal nadelen van de ATB opheffen, passen binnen de Europese eisen met betrekking tot interoperabiliteit (ERTMS) en een goede basis bieden voor verdere uitbouw ten behoeve van beter benutten van de bestaande infrastructuur (projectnaam: Beter Benutten).

Railned zoekt uit wat mogelijke en verstandige invoeringstrajecten zijn van nieuwe systemen (BEV21, Beter Benutten, 25 kV). Daarbij wordt rekening gehouden met veel variabelen, o.a. de tijd nodig om de systemen te ontwikkelen, de financiële mogelijkheden, de hinder tijdens

ombouw, de verwachte capaciteitsknelpunten, maar ook met de organisatorische gevolgen, gevolgen voor personeel en materieel etc. Besluitvorming over de te kiezen richting zal in 2000 plaatsvinden. Daarop volgend zal een implementatienota worden opgesteld, die de invoering meer in detail uitwerkt.

Beleid met betrekking tot de tractie-energievoorziening

Naast besluiten over een onderzoek naar de beheersing en beveiligings-systemen is besloten om een onderzoek te doen naar het invoeren van 25 kV op de landelijke railinfrastructuur. In ieder geval wordt 25 kV geïntroduceerd op de HSL-Zuid en de Betuweroute. De introductie van 25 kV kan een kwaliteitsverbetering van het spoornet betekenen, in het bijzonder wanneer dit gecombineerd wordt met nieuwe systemen voor beveiligen en beter benutten. Beoogd wordt op langere termijn een toekomstvast spoornet te verkrijgen dat voldoet aan alle Europese eisen op het gebied van interoperabiliteit. Dat spoornet geeft veel meer mogelijkheden dan het huidige, is minder storingsgevoelig en is veiliger. Om dit te bewerkstelligen lopen verschillende studies naar mogelijke implementatiescenario's. Zij zullen in hun samenhang de komende jaren leiden tot een invoeringstraject voor 25 kV en BEV 21.

Geluidsoverlast op de baan

NS Railinfrabeheer draagt bij aan het beperken en waar mogelijk voorkomen van geluidshinder voor omwonenden veroorzaakt door treinen op de baan. De capaciteit van de infrastructuur neemt daarbij niet af. Dit gebeurt primair door het nemen van brongerichte maatregelen en daarnaast door afscherming van de baan.

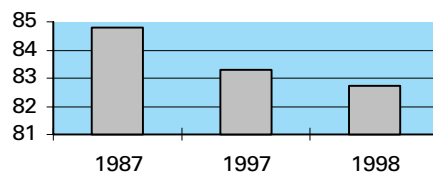
De gemiddelde totale geluidsemissie van het doorgaande spoor is de afgelopen jaren afgenomen, ondanks de toename van het personen- en goederenvervoer.

In het kader van de herziening van het Besluit Geluidshinder Spoor wordt gewerkt aan de vaststelling van een plafond voor geluidsemissie. Op dit moment is nog geen emissienorm van kracht.

In 1998 is een groot project op het gebied van geluid op de baan afgerond.

Het project Stiller Treinverkeer heeft geluidsarme baanconcepten opgeleverd met resultaten tot -10 dB in combinatie met een stille wagen. De resultaten zullen verder worden ontwikkeld.

Gemiddelde geluidsemissie [dB(A)]* op de baan



* exclusief afschermende maatregelen

Railveiligheid

Railveiligheid is een onderwerp dat sterk in de publieke belangstelling staat. Daarbij is het van belang dat de discussie over veiligheid verschuift van handelend optreden bij calamiteiten naar preventie bij de voorbereiding van projecten.

In beginsel moet railveiligheid gerealiseerd worden bij de vervoerbedrijven, infrabeheerders en dergelijke, kortom bij de uitvoeringsorganisaties. Vanuit de Rijksoverheid moeten daarvoor wel de beleidskaders en -instrumenten worden aangereikt om deze uitvoeringsorganisaties in de gelegenheid te stellen een voldoende mate van veiligheid te realiseren.

De in ontwikkeling zijnde Kadernota Railveiligheid is het beleidsdocument dat invulling zal geven aan deze Rijkstaak. In deze Kadernota Railveiligheid is een visie opgenomen over het te realiseren veiligheidsniveau in het railverkeer en is een analyse gemaakt van het huidige gerealiseerde veiligheidsniveau. Confrontatie van deze visie met het gerealiseerde veiligheidsniveau laat zien dat er een aantal veiligheidstekorten zijn op het gebied van overwegen, personeel en suicide.

Om uitvoeringsorganisaties de gelegenheid te bieden om een voldoende veiligheidsniveau te realiseren worden een aantal beleidsinstrumenten ontwikkeld. Risico-beleid met risico-maten en risico-normen zijn belangrijke ingrediënten. Daarnaast zijn de procedurele aspecten van belang; veiligheid wordt gerealiseerd op het grensvlak van systemen en menselijke invloed daarop. Uitgangspunt daarbij is dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de veiligheid op een zo'n laag mogelijk niveau wordt neergelegd en dat de Rijksoverheid daarbij de kaders aangeeft en bewaakt.

Meerjarenbeleid nieuwe stations

In 1999 zal het Beleidsvoornemen nieuwe kleine stations verschijnen, waarin het meerjarenbeleid inzake de financiering van de aanleg van potentiële nieuwe stations is neergezet. In essentie levert het Rijk alleen een financiële bijdrage aan een nieuw station als het nuttig en noodzakelijk is. Ter bepaling hiervan worden criteria gehanteerd t.a.v. vervoerswaarde, exploitatie, bediening en investeringskosten. Er geldt in beginsel een maximale bijdrage van f 6 miljoen.

In lijn met de nota De Derde Eeuw Spoor zal die bijdrage zich vanaf het moment van decentralisatie beperken tot het hoofd spoorwegennet. Aanleg van stations op de gedecentraliseerde netten dient regionaal gefinancierd te worden, bijvoorbeeld uit de gebundelde doeluitkering. Naast een beperkt aantal bestuurlijk toegezegde stations (die gefinancierd zullen worden uit de MIT-post Kleine Projecten) draagt het Rijk bij aan de aanleg van nieuwe stations in het kader van stadsgewestelijke lightrailprojecten zoals RandstadRail en RandstadSpoor. Met de aanleg van die stations wordt het Verkeers- en vervoersbeleid mede in het licht van de ontsluiting van de grotere stadsgewestelijke VINEX-locaties concreet ingevuld.

Zuiderzeespoorlijn

In de nota van wijziging op de ontwerp-begroting Infrastructuurfonds 1999 (Kamerstuk 1998–1999, 26 200, nr. 4 Tweede Kamer) is aangegeven dat een verkenning Zuiderzeespoorlijn zal worden voorafgegaan door een Keuzenotitie aan de Kamer. In deze notitie wordt aandacht besteed aan de

relatie tussen de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn. De uitkomsten van de besluitvorming over deze notitie geven de kaders voor de verkenning en dienen tevens als input voor het NVVP. De Keuzenotitie spitst zich toe op de bijdrage die een Zuiderzeelijn, als hogesnelheidslijn of magneetbaan, zou kunnen leveren aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het Noorden, daarbij passend binnen het beleid gericht op ruimtelijk-economische structuurversterking in heel Nederland. Het Centraal Planbureau heeft een op die vraag gericht onderzoek uitgevoerd. Ook is ondermeer gekeken naar de effecten op de benutting van het spoorweg-net zoals dat, op grond van het voorliggende investeringsprogramma en internationale afspraken te zijner tijd aanwezig mag worden verondersteld. Conform de toezeggingen heeft over de Keuzenotitie overleg met de betrokken provinciale besturen plaats gevonden. Uiteindelijk zal ook bezien moeten worden in hoeverre de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn rivaliseren en welke gevolgen daar aan worden verbonden.

Mutatieoverzicht Verkenningenprogramma

– Rail-personen

Onderstaande 2 projecten zijn niet meer opgenomen in het verkenningenprogramma: Spoorwegnet Personenvervoer:

- **Opstel terrein Binckhorst.**

De verkenning is inmiddels afgerond en het project bevindt zich nu in de planstudiefase. Het project valt onder de post kleine projecten genoemd in de realisatietabel.

- **Zoetermeer Oost.**

Het verkenningenproject Zoetermeer Oost is een direct uitvloeisel van het Tweede Tactisch Pakket. Het project omvat een aftakking van de bestaande Zoetermeerlijn, ter hoogte van station Seghwaert, naar de VINEX-lokatie Zoetermeer Oost (Oosterheem). De nadere studie naar de wijze waarop dit project dient te worden uitgevoerd heeft plaatsgevonden in het kader van de planstudie RandstadRail 1e fase. Het is derhalve niet langer noodzakelijk het project Zoetermeer Oost als afzonderlijk project op te nemen in het verkenningenprogramma. De aftakking naar Oosterheem voorziet tevens in vier nieuwe stations: Wildrijk, Binnenhage, Oosterheem en Achterhoef.

Overige wijzigingen

Spoorcorridor Rijswijk–Rotterdam

Zoals eerder in de toelichting op het verkenningenprogramma in het MIT 1999 is aangegeven ligt de prioriteit van de in deze corridor uit te voeren verkenningen bij het gedeelte Rijswijk Schiedam, inclusief de spoorcorridor Delft, en Rotterdam CS. Deze verkenningen zullen in 2000 worden afgerond. De uitkomsten kunnen een belangrijke bijdrage leveren voor het project Schiedam Rotterdam dat vervolgens aan de orde komt. De verkenning voor de spoorcorridor Delft heeft uitsluitend betrekking op vragen die gerelateerd zijn aan de benodigde capaciteit van een spoor-tunnel, zoals de vraag of deze twee, drie, danwel viersporig zou moeten zijn. Het initiatief voor een onderzoek naar de mogelijkheden om daadwerkelijk een ondergrondse passage van het spoor in Delft te realiseren, waaronder in financiële zin d.m.v. PPS, ligt bij de gemeente. Als gevolg van het besluit van het Kabinet om de motie Van Heemst/Giskes over private financiering van de A4 Midden Delfland uit te voeren, is een rijksbijdrage van f 360 mln voor een spoortunnel Delft beschikbaar.

Nieuw opgenomen in het verkenningprogramma:

- Wormerveer inhaalgelegenheid (onderdeel van Regionet),
- Uitgeest 4e perronfase (onderdeel van Regionet)
- Hoek van Holland strandlijn.

– Rail-goederen

Noordoostelijke verbinding (NOV)

Ten aanzien van de Noordoostelijke Verbinding is de Trajectnota/MER in januari 1999 gepubliceerd en vervolgens ter visie gelegd voor inspraak en advisering. De ministers van VenW en VROM zijn voornemens om in de tweede helft van 1999 een besluit te nemen.

Verbeteringen ten aanzien van de verbindingen tussen Bergen op Zoom en het Antwerpse havengebied en in het Sloe-gebied worden bestudeerd.

Goederenroutes Zuid Nederland

In verband met de onderlinge samenhang worden de in het MIT 1999–2003 opgenomen verkenningen Goederenroute BR–Venlo en Goederenroute Rotterdam–Venlo (Brabantroute) gecombineerd tot één verkenning Goederenroutes Zuid Nederland.

Railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek

Er zal een verkenning worden uitgevoerd naar de capaciteit van de railinfrastructuur en de externe veiligheid van het goederenvervoer per spoor in westelijk Zuid-Limburg.

Mutatieoverzicht Planstudietabel

– Rail-personen

Niet meer opgenomen in het Planstudieprogramma:

- Breda–Breda aansluiting
- Benutting: Fietsenstallingen
- BB21/25kV Ontwikkelingskosten

Deze projecten zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.

Wijziging planning Arnhemse projecten

In de het planstudieprogramma zijn drie projecten opgenomen die tezamen tot een aanzienlijke capaciteitsvergroting (meer treinen, hogere snelheden) en verbetering (veiligheid, flexibiliteit) van het knooppunt Arnhem leiden. De drie projecten (vrije kruising Arnhem West, vrije kruising Arnhem Velperbroek en Arnhem vierde perron) kennen een grote samenhang. Dat houdt in dat alle projecten moeten worden uitgevoerd om ten volle het rendement van de investeringen te kunnen uitnutten. Voor de vrije kruising Arnhem West en Arnhem vierde perron is bovendien sprake van een fysieke samenhang. Dit betekent dat de projecten afzonderlijk kunnen worden uitgevoerd, maar realisatie in een bouwstroom zal tot kostenbesparingen en minder hinder tijdens de bouw voor de omgeving en het spoorverkeer leiden. In vergelijking met het MIT

1999–2003 is daarom de realisatie van Arnhem vierde perron naar voren gehaald en de realisatie van de vrije kruising Arnhem Velperbroek naar achteren geschoven.

Nieuw in het Planstudieprogramma:

- Hilversum 2e fase
- Uitgeest de Kleis

– Rail Goederen

Spoorlijn Axel-Zelzate

Omdat er tot 2010 op de bestaande op de westelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen gelegen spoorwegverbinding geen capaciteitsknelpunten worden verwacht en er op dezelfde termijn geen zicht is op de vervanging van de huidige gecombineerde spoor/weg-brug door een tunnel voor alleen het wegverkeer, is besloten de startnotitie voor de trajectnota voor de op de oostelijke oever gelegen spoorlijn Axel-Zelzate vooralsnog niet uit te brengen en dit project niet meer in het MIT op te nemen.

De aanleg van de spoorlijn Axel-Zelzate op een later moment blijft mogelijk. Dit wordt gewaarborgd doordat de spoorlijn is opgenomen in het SW-II en doordat met de provincie Zeeland is afgesproken dat bij planologische reserveringen in het streekplan rekening wordt gehouden met de mogelijke aanleg van de spoorlijn. Met de provincie Zeeland is afgesproken dat zij een PPS-constructie zullen onderzoeken voor de aanleg van deze lijn op kortere termijn.

Goederenroute Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)

In het tripartite overleg tussen de Verkeersministers van België, Duitsland en Nederland over de IJzeren Rijn is afgesproken dat er een gezamenlijke en integrale studie naar de diverse trajectvarianten van de IJzeren Rijn zal worden opgezet. In Nederland krijgt deze studie de vorm van een Tracé/MER studie conform de Tracéwet. De gezamenlijke studie geschiedt onder verantwoordelijkheid van een tripartite ambtelijke stuurgroep.

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat naast de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen tevens de rente en aflossing voorfinanciering Nederlandse Spoorwegen. Door een leenfaciliteit aan de Nederlandse Spoorwegen is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit f 600 mln, maar uiteindelijk heeft de NS f 540 mln voorgefinancierd. De rente- en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en bedraagt jaarlijks f 59 mln gedurende een periode van 15 jaar.

Stationsstallingen

Het beleid van het ministerie van V&W is er al geruime tijd op gericht om de combinatie van fiets en trein te stimuleren. Samen leveren ze op maat gesneden, milieuvriendelijk vervoer tegen lage kosten en vormen zo een

goed alternatief voor de auto. Voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij stations zullen ertoe bijdragen dat meer mensen kiezen voor dit succesvolle duo.

Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen werd ook vastgelegd dat investeringen in stallingsvoorzieningen een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid zijn.

Eind 1997 werd de eerste stap gezet bij de verdere invulling van die verantwoordelijkheid. Het ministerie van V&W stelde toen de voorwaarden vast die de rijksoverheid stelt aan nieuwe stationsstallingen.

De tweede stap werd in 1998 gezet. De fietsparkeervoorzieningen bij alle bestaande stations werden toen aan een nauwgezet onderzoek onderworpen. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek en na overleg met de Tweede Kamer is besloten een programma uit te laten voeren waarin alle bestaande stationsstallingen zullen worden gemoderniseerd en, waar nodig, uitgebreid. Het hele programma zal eind 2006 zijn afgerond. Het totaal van de uitgaven die daarmee gemoeid zijn bedraagt f 460 mln waarvan f 50 mln betrekking heeft op de stalling van Amsterdam CS.

Geluidsoverlast door emplacementsen

Op veel emplacementsen worden de geluidsnormen overschreden die op basis van de wet Milieubeheer in acht genomen moeten worden. Die overschrijding vormt een ernstig probleem. Het leidt niet alleen tot overlast voor, en klachten van omwonenden, maar vormt ook een knelpunt bij het verlenen van de noodzakelijke vergunningen op grond van de wet Milieubeheer. Begin 1999 hebben de ministeries van V&W en van VROM, de taakorganisaties van NS en de VNG overeenstemming bereikt over een gezamenlijk plan om deze problematiek aan te pakken. In het kader van dat plan, dat de naam dEMP heeft gekregen, zal de komende jaren een groot aantal activiteiten worden ontplooid. Om te beginnen zullen er op alle emplacementsen waar mogelijk processen zo worden gewijzigd dat de geluidsoverlast verminderd. Verder zal de infrastructuur van een aantal emplacementsen stiller gemaakt worden. Voor deze laatste maatregelen is vanaf 2000 jaarlijks f 20 miljoen gereserveerd.

De dEMP-partijen zullen ook instrumenten ontwikkelen om het gebruik van emplacementsen door luidruchtig materieel aan banden te leggen. Tenslotte zal nauwkeurig worden onderzocht of het mogelijk is om, met de technische maatregelen die voor handen zijn en tegen redelijke kosten, alle emplacementsen aan de geluidsnormen te laten voldoen.

Bouwactiviteiten

Vanaf 1999 zal gestart worden met de uitvoering van de projecten:

- Loenen–Maarssen
- Maarssen–Utrecht
- Amsterdam Bijlmer–Loenen
- Hemboog
- Amsterdam CS spoor 10/15 (grondverwerving)
- Stationsstallingen (versnelde uitvoering)

- Rail-Personen

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Onderstaande projecten zijn langer dan 1 jaar geleden in dienst gesteld. De resterende «nazorg werkzaamheden» worden niet meer zichtbaar gemaakt per project maar zijn opgenomen onder de post nazorg gereedgekomen lijnen/haltes.

- Leiden–Den Haag Mariahoeve
- Den-Haag–Rijswijk
- Delfshavense Schiebruggen
- Willemspoortunnel
- Gouda Oost–Woerden
- Utrecht Noord
- Heerhugowaard–Schagen
- Gaasperdammerweg aansluiting Weesp
- Halte Den Haag Moerwijk
- Halte Enschede Drienerlo

Nieuw opgenomen in de realisatietabel zijn:

- Breda–Breda aansluiting
- Stationsstallingen (kwaliteit)
- BB21/25 kV Ontwikkelingskosten

Breda–Breda aansluiting

Het project is van de planstudie naar de realisatiefase overgegaan. Afgifte van de beschikking is in 2000 geprogrammeerd.

Het project betreft aanleg en aanpassing van spoorweginfra ten behoeve van een goede aansluiting van Breda op de HSL, met name op de richting Rotterdam. Er wordt gestreefd naar gelijktijdige aanleg van deze infrastructuur met de HSL Zuid. Het is de intentie het opdrachtgeverschap onder te brengen bij de HSL Zuid.

Actualisering kosten van de projecten

Het streven is jaarlijks via een beschikking te komen tot een actualisering van de totale kosten voor de verschillende projecten. In verband hiermee zijn de beschikkingen van de volgende projecten ten opzichte van de bedragen zoals genoemd in het MIT 1999–2003 met de volgende bedragen gewijzigd:

Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp 4/6/4 (– f 10 mln)
Rotterdam Zuid–Dordrecht (– f 6 mln)
Gouda Westzijde 5e spoor(– f 1 mln)
Den Bosch wijziging emplacement (– f 3 mln)
Liempde–Eindhoven (– f 20 mln)

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

Amsterdam Bijlmer–Loenen

Het budget voor dit deelproject is verhoogd in verband met de passage van Abcoude. Het bedrag in MIT 1999 was, in afwachting van de afronding van de besluitvorming, gebaseerd op de maaiveld-oplossing conform het tracébesluit uit 1995. Als gevolg van de bereidheid in het kader van inpassing om mee te werken aan de verhoogde oplossing is dit bedrag met f 25 mln verhoogd. Het antwoord op motie 26 263, nr. 13 van Van Heemst/Giskes over de A4 Delft Schiedam heeft geleid tot het beschikbaar komen van een aanvullend bedrag van f 70 mln, om een verdiepte passage mogelijk te maken. In totaal is het budget voor Amsterdam Bijlmer–Loenen met f 95 mln verhoogd

Den Bosch wijziging emplacement

Een van de laatste activiteiten in het project Den Bosch–Vught is het vervangen van een overweg door een tunnel voor (brom)fietsers en voetgangers. De aanleg van dit kunstwerk is begroot op f 6,6 mln. Dit onderdeel is zowel qua werkzaamheden als begrotingsuitgaven overgeheveld naar het Aki-plan/veiligheidsknelpunten programma.

Nootdorpboog

In het MIT 1999 is dit project, noodzakelijk om de grote dagelijkse stroom van te onderhouden treinstellen en locomotieven van NS Materieel vrij van de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn te kunnen transporteren van en naar het onderhoudsbedrijf in Leidschendam, opgenomen in de realisatietabel voor f 68 mln. De aanlegkosten bedragen f 115 mln. Bij de opstelling van het MIT 1999 was een deel van deze kosten nog opgenomen in het programma Regionaal/Lokaal onder het project Randstadrail. Deze gelden worden overgeheveld naar artikelonderdeel 01.02.02, zodat nu de volledige kosten van het project Nootdorpboog zijn opgenomen in het programma Railwegen personenvervoer artikelonderdeel 01.02.02.

AKI-plan en veiligheidsknelpunten

Ten opzichte van het MIT1999 is de jaartranche 2004 ad f 65 mln toegevoegd. Zie ook de toelichting het project Den Bosch.

Emplacementen (geluid)

Ten opzichte van het MIT1999 is de jaartranche 2004 ad f 20 mln toegevoegd.

Hemboog

Het project Hemboog zal een à twee jaar eerder worden opgeleverd. Omdat de Hemboog in het grotere geheel van regionet een belangrijke rol speelt. En een gereedkomingsdatum van 2006 vertragend werkt op het geheel van regionet.

Na-onderhoud

De kosten met betrekking tot na-onderhoud worden met ingang van 1999 meegenomen in de beschikking subsidieverlening voor onderhoud en kapitaallasten van de landelijke infrastructuur die jaarlijks wordt opgesteld.

Om die reden zijn van een aantal lopende projecten de totale projectkosten neerwaarts bijgesteld.

– Rail Goederen

Aslasten

Het aslastenprogramma beoogt de kwaliteit van het voor het goederenvervoer per spoor relevante spoorweganet successievelijk zodanig te verbeteren dat dit geschikt wordt voor goederentreinen met asdrukken van 22,5 ton en een maximum snelheid van 100 km/u.

De invulling van cluster 2 is enigszins aangepast. Voor wat betreft het traject Arnhem–Deventer wordt de beslissing tot aslastverhoging uitgesteld tot de besluitvorming inzake de Noordoostelijke verbinding rond is. De nadruk in deze cluster komt in eerste instantie te liggen op de trajecten Amersfoort-Deventer- Hengelo-Oldenzaal en het traject Amsterdam-Rotterdam via Den Haag.

PAGE risico reductie

In PAGE (Plan van Aanpak Goederen Emplacementen) zijn de maatregelen die de veiligheid van emplacementen voor de omgeving tot het gewenste niveau verbeteren geïnventariseerd. In het PAGE uitvoeringsprogramma worden deze maatregelen nader geconcretiseerd en gerealiseerd.

01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie

Op grond van richtlijn nr.91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie NS Railinfra-beheer (RIB) belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur. Uit dit artikelonderdeel wordt de subsidie voor de kapitaallasten en instandhouding van de landelijke railinfrastructuur bekostigd. De hoogte van de subsidie is bepaald door het basisbedrag (de subsidie 1995 geschoond voor incidentele posten) te muteren voor positieve en negatieve posten.

Het beheer en onderhoud van de sneltram Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein valt met ingang van 1998 niet meer onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.

De subsidie aan NS Railinfra-beheer wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking. Dit geschiedt overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds.

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

De Rijksoverheid werkt met NS Railinfra-beheer aan een output georiënteerde bekostigingssystematiek. In dit model staan zowel de kosten als de kwaliteit van het onderhoud centraal.

De subsidie wordt door NS Railinfra-beheer aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rente- en afschrijvingskosten van uitbreidingsinvesteringen waarvoor door NS Railinfra-beheer onder staatsgarantie vreemd vermogen op de kapitaalmarkt aantrekt.

d. Welke producten worden gerealiseerd?

01.02.02 Aanleg railwegen: realisatie

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

	1998	1999	2000
Uitbreiding netlengte in km	2	0	0
– waarvan personenvervoer	2	0	0
– waarvan goederenvervoer			
Mutatie in het aantal overwegen	– 106	– 50	– 70
– waarvan beveiligd	18	5	5
– waarvan onbeveiligd	– 124	– 55	– 75
Aantal stations voor reizigersvervoer in gebruik genomen	1	0	0
Aantal laad- en losplaatsen in gebruik genomen	0	0	0

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

Output nieuwbouwprojecten project	jaar	bedragen x NLGmln	
		toelichting	f mln
Gouda Westzijde	1998	5e spoor	32
Den Bosch	1998	nieuw perron en 3e spoor	94
Boxtel–Liempde	1998	4 sporig en vrije kruising	268
Amersfoort–Amersfoort	1998	aansluiting 4 sporig	275
Arnhem Westzijde	1998	uitbreiding perroncapaciteit en aanpassn emplacement	103
Amsterdam CS	1998	spoor 15 uitbreiding Oostzijde	51
Groningen Leeuwarden	1998	partieel 2-sporig	150
Energievoorziening	1999	1e en 2e tranche	219
Amsterdam CS	2000	westelijke tunnel	53
Houten Castellum	2000	Tijdelijke halte en 3e spoor	61
Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp	2000	4/6/4-sporig	1 145

01.02.04 Beheer en onderhoud railwegen: realisatie

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

Aantal producten in exploitatie	1998	1999	2000
Netlengte (x km)	2 808	2 808	2 808
– waarvan personenvervoer	2 606	2 606	2 606
– waarvan goederenvervoer	202	202	202
Aantal overwegen	2 903	2 853	2 783
– waarvan beveiligd	2 033	2 038	2 043
– waarvan onbeveiligd	870	815	740
Aantal stations voor reizigersvervoer	375	375	375
Aantal laad- en losplaatsen	49	49	49
Uitgaven x NLGmln (01.02.04)	1 338	1 353	1 334

e. Wat kost het?

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

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

01.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 869 535	1 432 485	1 351 695	1 364 195	1 661 988	
Amendementen/ N.v. W.			320 000	28 000	64 000	73 000	- 56 000	
1e suppl. wet 1999			27 750	4 000	4 000	6 000	3 000	
Nieuwe mutaties			1 226 353	486 413	- 8 908	18 221	35 884	
Stand ontwerp-begroting 2000	4 079 422	2 249 221	3 443 638	1 950 898	1 410 787	1 461 416	1 644 872	1 626 173
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	1 851 161	1 020 652	1 562 655	885 279	640 187	663 162	746 410	737 925

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

01.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 969 420	1 952 786	1 997 407	2 079 275	2 264 699	
Amendementen/ N.v. W.		47 000	87 000	99 000	125 000	39 000	
1e suppl. wet 1999		27 750	4 000	4 000	6 000	3 000	
Nieuwe mutaties		26 292	27 774	25 519	49 866	- 6 998	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 043 406	2 070 462	2 071 560	2 125 926	2 260 141	2 299 701	2 214 097
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	927 257	939 535	940 033	964 703	1 025 607	1 043 559	1 004 713
Overplanning		38 676	102 808	104 268	25 000		
Stand MIT- projectoverzicht 2000	2 043 406	2 109 138	2 174 368	2 230 194	2 285 141	2 299 701	2 214 097

*Toelichting nieuwe mutaties:***specificatie nieuwe mutaties (in NLG1000)**

Verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Technische verplichtingenmutatie	1 126 017	458 524	- 39 433	- 21 645	- 6 118	
2. Loonbijstelling tranche 1999	9 710	4 922	4 812	4 811	4 811	
3. Prijsbijstelling tranche 1999	48 426	29 567	34 213	35 555	37 191	
4. Overboeking naar Verkeer en Waterstaat (XII)	- 800	- 1 600	- 1 000			
5. Overboeking i.v.m. de Nootdorpboog	47 000					
6. Correctie PAGE-VROM	- 4 000	- 5 000	- 7 500	- 500		
Totaal		1 226 353	486 413	- 8 908	18 221	35 884

specificatie nieuwe mutaties (in NLG1000)

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
2. Loonbijstelling tranche 1999	4 927	4 902	4 811	4 811	4 811	
3. Prijsbijstelling tranche 1999	26 165	29 472	34 208	35 555	37 191	
4. Overboeking naar Verkeer en Waterstaat (XII)	- 800	- 1 600	- 1 000			
5. Overboeking i.v.m. de Nootdorpboog				10 000	12 000	
6. Correctie PAGE-VROM	- 4 000	- 5 000	- 7 500	- 500		
7. Oplossing kasritmeproblematiek MIT			- 15 000	- 15 000		
8. Overboeking i.v.m. de Spoorbrug Sauwerd					10 000	
9. Overboeking i.v.m. kasschuif Reg/lokaal					- 21 000	
10. Overboeking i.v.m. kasschuif HSL-Zuid					- 50 000	
11. Extrapolatie						- 85 604
Totaal	26 292	27 774	25 519	49 866	- 6 998	- 85 604

- ad 1. Deze technische verplichtingenmutatie betreft een saldo van diverse mutaties bestaande uit: overlopende verplichtingen uit 1998 naar 1999, vertragingen van projecten, een actualisering van de verplichtingen-bedragen van diverse projecten, alsmede het opnemen van nieuwe projecten ten opzichte van de begroting 1999.
- ad 2. Deze mutatie betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 1999.
- ad 3. Deze mutatie betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 1999.
- ad 4. Deze overboeking naar Verkeer en Waterstaat (XII) 03.19 betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de Regeerakkoordtaakstelling.
- ad 5. Het betreft hier een overboeking vanuit het artikel IF 01.03 in verband met het project Nootdorpboog (Regionale/Lokale Infrastructuur). In het MIT 1999 is dit project in de realisatietabel Railwegen Personenvervoer opgenomen voor een bedrag van f 68 mln. De totale aanlegkosten bedragen f 115 mln. Bij de opstelling van het MIT was een deel van deze kosten (f 47 mln) nog opgenomen in het programma Regionaal/Lokaal onder het project Randstadrail. Deze gelden worden nu overgeboekt, zodat de volledige kosten van het project Nootdorpboog zijn opgenomen in het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer.
- ad 6. Deze correctie betreft een correctie van een desaldering uit de begroting 1998 (zie ook artikel 05.03)
- ad 7. Dit betreft een technische kasschuif in het MIT.
De betreffende projecten zijn:
– Rijksweg A16
– Rijksweg A4
– Railwegenproject Hemboog
- ad 8. Deze mutatie betreft een overboeking vanuit artikel IF 02.02 (Vaarwegen en Waterbeheren). Het gaat hier om de middelen die zijn voorgeschoten vanuit het realisatieprogramma Railwegen

Personenvervoer voor het project Groningen-Sauwerd (brug over het van Starckenborgkanaal). Deze middelen worden conform afspraak toegevoegd aan het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer in de jaren 2003 en 2004.

- ad 9. Deze mutatie betreft de terugbetaling van de middelen die in 1998 vanuit het artikelonderdeel IF 01.03 (Regionale/lokale infrastructuur) zijn toegevoegd aan het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer. Het gaat hierbij om een bij 2e supplettoire wet toegevoegd bedrag van f 17 mln en een bij slotwet toegevoegd bedrag van f 4 mln.
- ad 10. Deze mutatie betreft de terugbetaling van de middelen die in 1998 vanuit het artikelonderdeel IF 03.02 (HSL-Zuid) bij 2e supplettoire wet zijn toegevoegd aan het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer.
- ad 11. Het betreft hier een aanpassing van het extrapolatiejaar in lijn met het investeringspakket bereikbaarheid 1998–2010 dat binnen het kader van het regeerakkoord 1998 is vastgesteld.

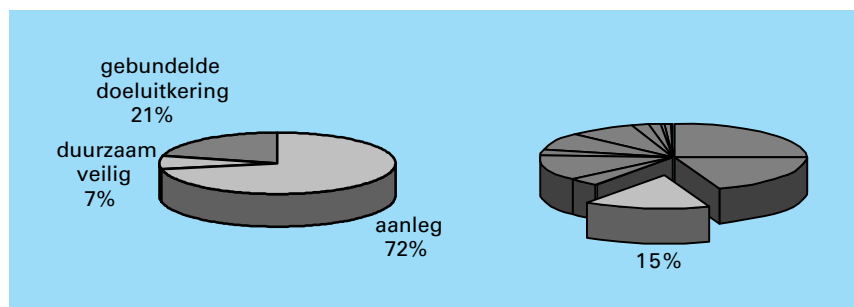
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.02.01 Aanleg rail: verkenning en planstudie	10 153	12 009	4 688	8 866	12 408	4 688	62D	12.2
01.02.02 Aanleg rail: realisatie	898 068	2 068 395	604 700	696 540	704 649	732 043	62D	12.2
01.02.04 Beheer en onderhoud rail: realisatie	1 341 000	1 367 234	1 341 510	1 338 000	1 353 405	1 334 829	62D	12.2
Totaal	2 249 221	3 447 638	1 950 898	2 043 406	2 070 462	2 071 560		

01.03 Regionale en lokale infrastructuur

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

Uitgavencategorieën reg/lok Aandeel reg/lok in Infrafonds 1999



De grondslag van het artikel is verankerd in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Ten laste van het artikel regionale en lokale infrastructuur kunnen aan samenwerkingsgebieden ingevolge de Kaderwet bestuur in verandering, provincies, gemeenten, waterschappen, andere publiek-

rechtelijke rechtspersonen of privaatrechtelijke rechtspersonen (niet zijnde vervoersbedrijven) subsidies worden verstrekt voor investeringsprojecten waarvan de geraamde subsidiabele kosten tenminste f 25 mln bedragen. Het betreft projecten voor de aanleg, wijziging en inrichting van infrastructuur voor het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet. Het zogenoemde spelregelkader voor MIT-projecten biedt het procedurele kader.

Wegontsluitingen zonder doorgaande functie in bouwlokaties waar het Besluit Lokatiegebonden Subsidies (BLS) van het Ministerie van VROM van toepassing is, zijn uitgezonderd van subsidiëring vanuit het fonds. Het voornemen bestaat om nieuwe OWN-projecten alleen dan subsidiabel te verklaren indien de betreffende wegen een overwegend regionale, dus doorgaande functie vervullen.

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

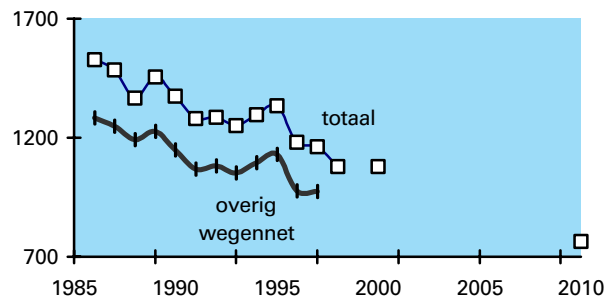
b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan regionale/lokale infrastructuur?

De doelstellingen bij het samenstellen van het programma zijn:

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

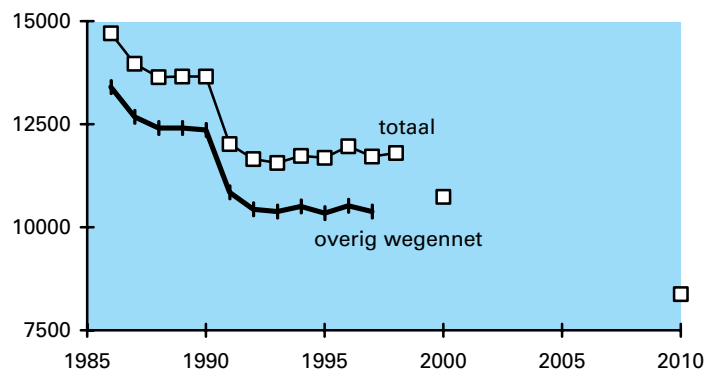
Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het (overig) wegverkeer.

Aantal doden in het wegverkeer



¹ Op dit moment loopt er een AVV/CBS-onderzoek, waarbij het AVV-bestand o.m. wordt gekoppeld aan de doodsoorzakenstatistiek. Doel daarvan is te komen tot een werkwijze die jaarlijks een zo nauwkeurig mogelijke registratie oplevert van het aantal doden in het verkeer. De resultaten van dat onderzoek worden najaar 1999 verwacht.

Aantal ziekenhuisgewonden in het wegverkeer



In de grafieken zijn tevens de doelstellingen voor de jaren 2000 en 2010 opgenomen.

De landelijke doelstelling is een daling te bewerkstelligen van het aantal verkeersdoden van 50% in 2010 ten opzichte van 1986. Het aantal ziekenhuisgewonden moet in die periode zijn gedaald met 40%. De regionale en lokale wegen zijn relatief onveiliger dan het hoofdwegennet. Mede om die reden kunnen ook de aanleg en verbetering van rondwegen en tangenten in aanmerking komen voor subsidie.

De daling van het totaal aantal verkeersdoden in 1998 tot 1066 is aanzienlijk. Hiermee lijkt definitief een periode van stabilisering afgesloten die in 1991 begon. De daling is zelfs zo fors dat de doelstelling voor het jaar 2000 nu al gehaald is. Belangrijke oorzaken voor de daling zijn verkeersveiligheids maatregelen zoals de toename van het aantal 30km-zones en rotondes. Ook de toegenomen inspanningen op het gebied van de handhaving werpen hun vruchten af. Een deel van de daling kan ook verklaard worden door het weinige zomerweer dat ons in 1998 ten deel viel. Dit levert meer kilometers op in de auto en openbaar vervoer en minder op kwetsbare vervoermiddelen als (brom-, snor)fiets of motor.

De doelstelling voor het aantal gewonden is zeker nog niet gehaald. Hier is een jarenlange stabilisatie nog niet omgebogen naar een daling. Destijds werd de doelstelling voor 2000 geformuleerd als een daling van

het aantal slachtoffers en dus ook het aantal gewonden. Tevreden achterover leunen is daarom niet aan de orde. Mede omdat de doelstelling voor 2010 van – 50% doden en – 40% gewonden ten opzichte van 1986 zeer ambitieus is.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

01.03.01 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

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

Mutaties Verkenningenprogramma (zie bijlage 1, punt 1)

Nieuw in het verkenningenprogramma zijn:

- Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV) Groningen. Dit betreft een studie naar een geïntegreerd hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem rond de stad Groningen, waarbij ondermeer aandacht besteed wordt aan de mogelijkheden van een betere benutting van bestaande railinfrastructuur en aan de mogelijkheden voor een frequent, snel, comfortabel en betrouwbaar OV-netwerk (bus en rail) en de ontwikkeling van ketenvervoer met daarbinnen multimodale overstappunten in stad en regio. Het toevoegen van deze verkenning is de uitkomst van bestuurlijk overleg met Noord-Nederland (d.d. 8 oktober 1998).
- Fietsverbinding Leidsche Rijn. Door de komst van de nieuwe woningbouwlocatie Leidsche Rijn is een verbetering van de fietsontsluiting noodzakelijk, mogelijk d.m.v. een fietsbrug over de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het toevoegen van deze verkenning is het resultaat van bestuurlijk overleg met de regio Utrecht (d.d. 1 december 1998).

Beide projecten zijn opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer (4 december 1998, TK 98/99, 26 263 nr. 3), waarin de resultaten van het bestuurlijke (regionale) overleg en de herijking MIT zijn vermeld.

De benaming van het lightrailproject Rail Gouda-Alphen-Leiden is aangepast en staat nu opgenomen met de naam Rijn-Gouwelijn.

Mutaties planstudieprogramma (zie bijlage 1, punt 15)

Nieuw opgenomen in de planstudietabel is het volgende project:

- Het project IJtram in Amsterdam is gesplitst in een eerste en een tweede fase. De eerste fase, het traject tussen Amsterdam Centraal Station en het eerste eiland van IJburg, is medio 1999 beschikt. De tweede fase, de verlenging naar het tweede en derde eiland, is gekoppeld aan de middelen die t.b.v. de Actualisering Vinex zijn gereserveerd. Ten gevolge van de splitsing is de tweede fase opgenomen in de planstudietabel van het MIT. Het projectbesluit voor het

gehele project is immers afgerond, doch de financiering is geknipt. De planstudie voor fase 2 doorloopt de verdere procedure van het MIT-spelregelkader.

Vanuit het verkenningenprogramma zijn de volgende projecten doorgestroomd naar het planstudieprogramma:

- Tramplus IJsselmondelijn. Voorheen in verkenning als Tramplus IJsselmondelijn T2;
- Leidschenveen (agglonet), OV-verbinding Ypenburg/Leidschenveen en OV-verbinding Ypenburg-Rijswijk-Delft. Deze drie verkenningprojecten gaan over in één planstudieproject «HOV Leidschenveen/Ypenburg/Delft (lijn 19)». De vermelde kostenscope is exclusief de bijdrage voor het OV-deel van het project Sijtwende en is gebaseerd op respectievelijk een bus- en tramvariant;
- Transferia regio Utrecht. Omdat een aantal meest kansrijke transferialokaties in aanmerking komen voor en nadere uitwerking gaat dit deel door naar de planstudie onder fase 1. De overige lokaties blijven in het verkenningenprogramma staan (fase 2). Verdere besluitvorming is afhankelijk van het nog vast te stellen beleid t.a.v. transferia. De hoogte van de vermelde rijksbijdrage in het planstudieprogramma is nog afhankelijk van het vast te stellen subsidiepercentage;
- Zoetermeer Oost(erheem). Dit project waarvoor het geld afkomstig is van het Ministerie van VROM is opgenomen als integraal projectonderdeel van RandstadRail. De bijdrage (f 100 mln) van VROM wordt aan Verkeer en Waterstaat beschikbaar gesteld;
- Arnhem, stationsomgeving 2e fase;
- Nijmegen, doortrekking A73;
- Amersfoort Vathorst OV;
- Purmerend-Weidevenne;
- Westland en 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland. Deze twee verkenningenprojecten gaan over in één planstudieproject «Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)»;
- Helmond Beek en Donk N266;
- Light rail Zuid Limburg.

Voorts is ten opzichte het van MIT 1999–2003 de benaming van het planstudieproject Tramplus fase 2 aangepast in «Tramplus Charlois-IJsselmonde (opwaarderen lijn 2 Charlois-IJsselmonde)». Voor het project Parklane fase 2a (Westzeedijk en het Hudsonplein) is de modaliteit OV toegevoegd omdat voor de aanpassing van de weg ook het tramspoor in de reconstructie wordt meegenomen.

Light Rail

Veel aandacht gaat uit naar de mogelijkheden van light rail. In een brief aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 1997/1998, 25 603, nr. 4) is aangegeven welke zes light railprojecten het meest kansrijk worden geacht. Het betreft RandstadRail in de zuidvleugel van de Randstad, Randstadspoor Utrecht, de Rijn Gouwelijn in de regio Leiden, IGO+ in de Achterhoek, light rail Zuid-Limburg en regionale rail in het knooppunt Arnhem-Nijmegen. Deze projecten onderscheiden zich van elkaar in hun problematiek en oplossingsrichting. Het opnemen van het project Stadsgekwestelijk openbaar vervoer Groningen in de verkenningentabel (zie hierboven) kan ertoe leiden dat ook daarin een light railoplossing naar voren komt.

Aangezien het bij RandstadRail gaat om stadsgekwestelijk openbaar vervoer op zowel de Hofpleinlijn als de Zoetermeerlijn is besloten het

project op te nemen in het planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur (artikel 01.03). Alleen het «zware rail»-onderdeel Nootdorpboog (noodzakelijk om de lijn-werkplaats Leidschendam bereikbaar te houden voor het zware spoormaterieel) blijft staan in het realisatietabel aan spoor.

De in het regeerakkoord aangekondigde en voorbereiding zijnde uitvoeringsnotitie light rail zal de actuele stand van zaken per project en beleidsthema weergeven. Tevens zal daarin het kader worden aangegeven, waarbinnen light rail als oplossing kansrijk is.

Tenslotte is voor een aantal projecten de procedure inmiddels zover afgerond dat deze in principe deze zouden kunnen doorstromen naar de realisatietabel. Deze projecten blijven echter in de planstudietabel staan tot de projecten financieel ingepast kunnen worden in het realisatieprogramma.

De in de planstudie vermelde kolom «kosten uitvoering» betreft de mogelijke subsidiabele rijksbijdrage; met «ijkpunt» wordt de maximale rijksbijdrage aangegeven.

01.03.02 Aanleg regionale /lokale infrastructuur: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat uitgaven (subsidies) voor de realisatie van infrastructuur voor openbaar vervoer, met name door bussen, trams, metro en voor de realisatie en verbetering van belangrijke provinciale en gemeentelijke wegen.

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

Opname in de realisatietabel volgt niet automatisch wanneer de planstudiefase met succes is afgerond. Opname is alleen mogelijk wanneer het betreffende project financieel kan worden ingepast in de realisatietabel. Dit hangt af van de omvang van het programma, de prioriteitstelling en de beschikbare middelen.

Met de uitwerking van het regeerakkoord 1998 is door het kabinet een extra financiële impuls o.a. voor het programma Regionaal/lokaal beschikbaar gesteld. Tezamen met de reguliere middelen zijn deze financiële middelen voor de periode tot en met 2010 in principe toegewezen aan projecten en projectclusters (o.m. actualisering Vinex en impuls onderliggend wegennet). Daarmee wordt meer duidelijkheid dan vroeger geschapen voor de desbetreffende regionale en lokale overheden; duidelijkheid die van belang is met het oog op de verdere voorbereiding van deze projecten. Deze prioritering kan voorkomen dat verwachtingen worden gewekt bij regionale en lokale overheden die qua uitvoering en subsidiëring niet waar gemaakt kunnen worden.

Als gevolg van de afspraken die bij regeerakkoord in het najaar 1998 zijn gemaakt kunnen nu ook de OV-projecten Rotterdam Trampus Schiedam Vlaardingenlijn (onder de oude benaming Trampus fase 2) en Rotterdam Nesselande worden ingepast in het realisatieprogramma.

Uit het programma Regionaal/Lokaal wordt t.b.v. de aanleg van de Nootdorpboog het ontbrekende bedrag van totaal f 47 mln overgeboekt naar het programma Railwegen Personenvervoer (zie ook toelichting bij artikel 01.02).

Tussen de ministeries van V&W en Financiën is overeenstemming bereikt over de compensatie van t.b.v. het OV betaalde BTW over directe aanlegkosten van infrastructuur.

De compensatieregeling heeft betrekking op de (subsidiabele) directe aanlegkosten. De BTW op de zgn. VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)-kosten en het eigen aandeel in de projectkosten door de mede-overheden blijft buiten beschouwing in deze regeling.

Ingevolge deze regeling worden de subsidies voor de aanleg van OV-infrastructuur aan mede-overheden m.i.v. 1 januari 1999, voor de relevante onderdelen inclusief BTW vastgesteld.

Op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) zal het ministerie van Financiën de werkelijk betaalde BTW over de directe aanlegkosten (excl. inpassingskosten) van infrastructuur compenseren aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De werkelijke compensatie zal jaarlijks in de begroting van Verkeer en Waterstaat worden verwerkt tijdens de begrotingsuitvoering (in de 2e suppletoire wet).

01.03.03 Duurzaam veilig

Demonstratieprojecten (zie bijlage 1, punt 17)

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

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

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

Startprogramma

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

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

In onderstaande tabel is de verdeling van de uitgaven op dit onderdeel gespecificeerd naar de demonstratieprojecten en het Startprogramma weergegeven.

bedragen in NLGmln	1999	2000	2001
Demonstratieprojecten	22	23,5	1
– West Zeeuws Vlaanderen	19	21,5	1
– overige projecten	3	2	
Startprogramma	50	90	30
Totaal (productuitgaven)	72	113,5	31

Het Startprogramma bestaat uit drie onderdelen, te weten een basisbijdrage aan provincies, gemeenten en waterschappen ter hoogte van f 60 mln, een subsidie bijdrage ter hoogte van f 135 mln ten behoeve van 30 en 60 km projecten en een bijdrage ter hoogte van f 5 mln ten behoeve van rotondes.

01.03.05 Gebundelde doeluitkering

Ingaande 1996 ontvangen de provincies en de Kaderwetgebieden (twee Kaderwetgebieden al per medio 1995) een gebundelde doeluitkering (GDU) voor kleine infrastructuurprojecten, d.w.z. projecten kleiner dan f 25 mln. De wettelijke basis voor GDU-uitkeringen is vastgelegd in de artikelen 29 t/m 41 van het Besluit Infrastructuurfonds. De GDU wordt o.b.v. bepaalde verdeelsleutels verdeeld over de Kaderwetgebieden en de *provincies* (excl. Kaderwetgedeelte). De GDU is een van de onderwerpen decentralisatie die in het kader van de nota Verdi een rol spelen. In het convenant Verdi was het voornemen opgenomen per 1 januari 1998 het provinciale deel van de GDU over te hevelen naar het Gemeentefonds en het Provinciefonds. Naar aanleiding van de motie Remkes c.s. (Kamerstukken II 1997/1998, 25 337, nr. 9) is echter besloten de huidige GDU aan de provincies met twee jaar te verlengen. De Kamer wilde eerst de gevolgen zien van overheveling naar het Gemeente- en Provinciefonds en refereerde aan het zogenoemde ijkpuntenonderzoek voor de verdeling voor het Gemeentefonds van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, waarin de GDU wordt meegenomen. Omdat inmiddels gebleken is dat de verwerking van de resultaten van het ijkpuntenonderzoek meer tijd vraagt dan aanvankelijk gepland, is het Nationaal verkeers- en vervoerberaad voorgelegd de GDU aan de provincies met een extra jaar te verlengen tot 31 december 2000. Het beraad is daarmee akkoord gegaan.

Ook de GDU aan de *Kaderwetgebieden* is verlengd. Dit is een rechtstreeks gevolg van de verlenging met vier jaar van de Kaderwet bestuur in verandering tot en met 31 december 2002, omdat de GDU gedurende die looptijd wordt uitgekeerd.

Voor de provincies en Kaderwetgebieden is jaarlijks regulier f 213 mln beschikbaar. Alleen geprognostiseerde uitgaven voor «kleine» subsidieprojecten die al vóór de introductie van de GDU waren beschikt worden daarop per GDU-ontvanger in mindering gebracht en verrekend. In het kader van de nota Samenwerken aan bereikbaarheid is voor de periode 1998 tot en met 2002 de GDU verhoogd met circa f 133 mln per jaar.

01.03.01 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: verkenningen en planstudies

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de producten in de verkenningen-, planstudie- en realisatiefase.

(in aantallen)	Prognose 1998	realisatie 1998	prognose 1999	bijgestelde prognose 1999	prognose 2000
startnoties/studieplannen	0	4	0	2	0
trajectnota's/projectnota	5	5	5	5	2
ontwerp tracebesluiten	9	11	9	11	2
tracebesluiten/ projectbesluiten	14	12	14	16	4
afgeronde procedures	7	2	7	14	6
beschikkingen/uitvoerings opdr.	0	6	0	20	3
uitgaven in NLGmln	697	588	841	978	1 208

01.03.02 Aanleg regionale/lokale infrastructuur: realisatie

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

In de hierna volgende tabel zijn de (te verwachten) input, output en outcome opgenomen van diverse projecten uit het realisatieprogramma.

A) Oplevering		Input			Output		Outcome
		Beschikking			Project		
Projecten	Modaliteit	Jaar	in NLGmln (afgerond)	Start	Oplevering- (cfm project- overzichten)	Beschrijving/ Prestatiege- gevens	Doel/Effecten
Tramplus CS-Lombardijen	O.V./trambaan	1998	67	1998	1998	opwaarderen bestaande lijn reconstructie	verbetering doorstro- ming
R'dam «Parkl.,Giessenpl./ Havengeb.	OWN	1997	16	1997	2001		verbetering doorstro- ming en ontsluiting
Tramlijn Steenvoorde- Wat.veld	O.V./trambaan	1996	124	1996	1999	aanleg tramlijn van ca 6 km reconstructie	hoge vervoerswaarde
Arnhem Nijm.(Nijm. Sporzone)	O.V./OWN	1997	26	1997	2001		verbetering doorstro- ming
Doorstroomas Enschede	O.V./OWN	1997	43	1997	2000	reconstr.bussta- tion, stations- voorplein etc.	verbetering doorstro- ming
Enschede Zuidelijke invalsweg	O.V./OWN	1997	20	1997	2000	aanleg busbanen	hoogwaardige O.V. verbinding

A) Oplevering		Input			Output		Outcome
		Beschikking			Project		
Doorstroomas Almelo	O.V./OWN	1997	22	1998	2001	reconstructies etc.	Hoogwaardige O.V.
Koningstunnel	O.V./OWN	1996	89	1996	2000	aanleg tunnel van ca 1 km	verbetering doorstroming
Tramtunnel Grote Marktstraat	O.V./trambaan	1996	207	1996	2001	aanleg tram-tunnel binnenstad Den-Haag	verbetering doorstroming
Apeldoorn Stations-omgeving	O.V./OWN	1999	20	1999	2001	reconstructie, etc.	verbetering doorstroming
B) (nog af te geven/afgegeven) Beschikkingen		Input			Output		Outcome
		Beschikking			Project		
<i>Projecten</i>	<i>Modaliteit</i>	<i>Jaar</i>	<i>in NLGmln (afgerond)</i>	<i>Start</i>	<i>Oplevering (cfm project-overzichten)</i>	<i>Beschrijving/Prestatiegegevens</i>	<i>Doel/Effecten</i>
NZ-lijn	O.V./Metro	1999	1 871	1999	2 006	9,5 km metrolijn, ged. Ondergronds (6 km)	hoge vervoerswaarde
Tram Amstelveen-Westwijk	O.V.	1999	40	1999	2002	verlengen bestaande lijn naar «Westwijk»	versterken netwerk O.V. in A'veen
Tram IJburg	O.V.	1999	304	1999	2004	tramverbinding A'dam CS naar wijk IJburg	nieuwe woninglok. ontsluiten met O.V.
Haarlemmermeer N22 Noord	OWN	1999	65	1999	2001	own	verbindingsroute
Tramplus fase 2 (lijn 1)	O.V./Tram	2000	130	2000	2004	uitbreid.tramlijn met 6 km naar Vlaardingen	hoge vervoerswaarde
R'dam Nesselande	O.V.	2000	80	2000	2005	doortrekking metro 1,5 km.	ontsluiting VINEX-lokatie
Prov. Utr. N199 A'foort-Bunschoten	OWN	1999	16	1999	2001	aanleg verbindingsweg	verbetering doorstroming en verkeersveiligheid
Veenendaal Oostelijke rondweg	OWN	1999	8	1999	2002	aanleg prov.weg incl.ongelijkvloerse kruising	verbindingsroute
Structuurontsl. Lopikerwaard	OWN	1999	35	1999	2003	ontsluitingsweg	ontsluiting Lopikerwaard
HOV Ypenburg/Nootdorp	O.V./Tram	1999	80	1999	2001	aanleg tramlijn bij VINEX locatie	hoge vervoerswaarde
Ontsluiting Leidsche Rijn	O.V.	2000	180	2000	2003	aanleg busbanen	ontsluiting VINEX-lokatie
Doorstroomas Hengelo/Vossenbelt	O.V./OWN	1999	26	1999	2002	reconstructies en aanleg busbanen	opl.knelp.afw .O.V. knoopp.Hengelo
Reconstructie Rijkswijkseplein	O.V./Tram	1999	25	1999	2001	herinrichting plein	betere doorstroming O.V.
Prov.Overijssel N-348	OV/OWN	1999	49	1999	2003	ontsl.weg; dootr. oosttangent	verbeteren ontsluiting/ontlasting lok.verk.
Almere busbanen	OWN	1999	48	1999	2002	Deventer aanleg 8 km busbaan	hoge vervoerswaarde
Emmen-Ter Apel	OWN	1999	5	1999	2000	ontsluitingsweg	ontsluiting
HOV Eindhoven West-corridor	O.V.	1999	90	1999	2002	aanleg OV-banen	goede ontsluiting woon/werklok.
Tilburg NO-tangent fase 2	OWN	1999	19	1999	2001	aansluiting op prov. weg Tilburg-Waalwijk	verbetering doorstroming

e. Wat kost het?

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

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

01.03	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 137 144	461 805	271 524	222 433	7 432	
Amendementen/N.v. W.			893 120	279 930	118 976	167 865	520 227	
1e suppl. wet 1999			382 214	- 273 571	- 120 643			
Nieuwe mutaties			375 721	- 6 330	- 117 340	- 80 258	- 281 879	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 034 367	817 809	3 788 199	461 834	152 517	310 040	245 780	227 552
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	1 376 936	371 106	1 719 010	209 571	69 209	140 690	111 530	103 259

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

01.03		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 292 931	1 427 941	902 152	793 102	727 102	
Amendementen/N.v. W.			131 000	275 000	294 000	343 000	345 000	
1e suppl. wet 1999			- 3 200					
Nieuwe mutaties			15 102	- 26 489	- 4 204	9 992	- 232 522	
Stand ontwerp-begroting 2000		1 011 194	1 435 833	1 676 452	1 191 948	1 146 094	839 580	605 714
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		458 860	651 553	760 741	540 882	520 075	380 985	274 861
Overplanning								
Stand incl. overplanning			1 435 833	1 676 452	1 191 948	1 146 094	839 580	605 714

Toelichting nieuwe mutaties

specificatie nieuwe mutaties (in NLG1000)

Verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Verkenningen doorwerking 1998	- 1 920					
2. Bijstelling o.a. ivm vrije ruimte planstudie	299 699	65 159	- 98 136	- 90 250	- 290 358	
3. Duurzaam veilig	110 840	- 85 000	- 30 000			
4. Realisatie project Sijtwende	- 48 000					
5. Loonbijstelling 1999	145	210	174	139	139	
6. Prijsbijstelling 1999	8 357	7 101	4 822	4 153	5 539	
7. Prijsbijstelling 1999 (FES)	6 600	6 200	5 800	5 700	2 800	
8. Extrapolatie						- 18 228
Totaal	375 721	- 6 330	- 117 340	- 80 258	- 281 880	- 18 228

- ad 1. Betreft een bijstelling als gevolg van de realisatie 1998 (jaarwerk).
- ad 2. Betreft een bijstelling in 1999 met name als gevolg van een aantal vertraagde projecten uit 1998 en vanwege de overboeking naar hoofdwegen voor het project Sijtwende. Vanaf 2001 is er een bijstelling van de verplichtingen in verband met de actualisatie van de reeks die voor de vrije ruimte planstudie is opgenomen.
- ad 3. Naar huidig inzicht zullen de verplichtingen voor de uitvoering van het programma duurzaam veilig eerder (in 1999) worden aangegaan dan oorspronkelijk werd verwacht. Hierdoor kunnen de verplichtingen in latere jaren (2000 en 2001) neerwaarts worden bijgesteld.
- ad 4. Het betreft de doorwerking in de verplichtingen van een overboeking naar art 01.01 *Rijkswegen* ten behoeve van het project HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Sijtwende.
- ad 5. Betreft een mutatie in de verplichtingen naar aanleiding van de uitdeling van de loonbijstelling tranche 1999.
- ad 6. Betreft een mutatie in de verplichting naar aanleiding van de prijsbijstelling tranche 1999.
- ad 7. Het betreft mutaties als gevolg van de prijsbijstelling over FES-projecten tranche 1999.
- ad 8. Het betreft hier aanpassingen in het extrapolatiejaar in lijn met het investeringspakket bereikbaarheid 1999-2010 dat binnen het kader van het regeerakkoord 1998 is vastgesteld.

specificatie nieuwe mutaties (in NLG1000)

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Realisatie project Sijtwende		- 40 000	- 8 000			
2. Realisatieprogramma Rail			- 10 000	- 25 000	- 12 000	
3. Terugontvangsten kasschuiven			25 000	25 000	21 000	
4. Kasschuif Duurzaam Veilig			- 22 000			
5. Overboeking naar 01.01 rijkswegen					- 250 000	
6. Loonbijstelling 1999	145	210	174	139	139	
7. Prijsbijstelling 1999	8 357	7 101	4 822	4 153	5 539	
8. Prijsbijstelling 1999 (FES)	6 600	6 200	5 800	5 700	2 800	
9. Extrapolatie						- 233 866
Totaal	15 102	- 26 489	- 4 204	9 992	- 232 522	- 233 866

- ad 1. Het betreft een overboeking naar art 01.01 *Rijkswegen* ten behoeve van het project HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Sijtwende.
- ad 2. Het betreft een overboeking naar artikel 01.02 *Railwegen* ten behoeve van het project Nootdorpboog. Een deel van deze middelen was nog verantwoord op het artikel regionaal-lokaal. Met deze overboeking zijn de volledige middelen nu opgenomen in het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer.
- ad 3. Het betreft een terugbetaling van middelen die in 1998 naar de artikelen realisatie railwegen personenvervoer en natte infrastructuur van het programma regionaal-lokaal zijn overgeheveld, respectievelijk twee maal f 25 mln en f 21 mln.
- ad 4. Het betreft hier een terugbetaling van kasmiddelen aan HSL-Zuid. De uitgaven voor het startprogramma Duurzaam Veilig zijn voor dit bedrag reeds in voorgaande jaren gedaan. De totale project-uitgaven zijn niet gewijzigd.
- ad 5. Gezien het programma van regionale/lokale infrastructuur en het programma van rijkswegen wordt de overboeking van f 250 mln uit de Nota van Wijziging op de begroting van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 1998-1999, 26 200, nr. 4 Tweede Kamer) teruggedraaid. Het betreft een technische overboeking aangezien het niet van invloed is op het totale infrastructuurprogramma.
- ad 6. Het betreft de loonbijstelling tranche 1999.
- ad 7. Het betreft de prijsbijstelling tranche 1999.
- ad 8. Het betreft de prijsbijstelling over FES-projecten tranche 1999.
- ad 9. Het betreft hier aanpassingen in het extrapolatiejaar in lijn met het investeringspakket bereikbaarheid 1999-2010 dat binnen het kader van het regeerakkoord 1998 is vastgesteld. Het extrapolatieverschil is als volgt opgebouwd:
- neerwaartse bijstelling als gevolg van kasritme middelen regeerakkoord 1998 – f 308 mln
 - extrapolatiegroei op artikel regionaal/lokale infrastructuur f 74,1 mln

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.03.01 Aanleg reg/lok. infra: Verkenning en planstudie								
Productuitgaven	331	3 301	5 000	503	3 301	5 000	62C	12.12
Directe uitv. uitgaven	5 497	1 720	1 924	3 643	3 640	3 541	11	12.12
01.03.02 Aanleg reg/lok. infra: realisatie								
Productuitgaven	451 220	3 002 329	80 000	579 821	967 459	1 197 324	62C	12.12
Directe uitv. uitgaven	979	3 538	3 541	3 870	3 538	3 541	11	12.12
01.03.03 Duurzaam veilig								
Productuitgaven	56 913	135 134	6 568	54 391	71 994	113 568	62C	12.12
Directe uitv. uitgaven	636	656	662	636	656	662	11	12.12
01.03.05 Gebundelde doel- uitkering								
Productuitgaven	301 669	640 939	363 553	367 766	384 663	353 847	62C	12.12
Directe uitv. uitgaven	564	582	586	564	582	586	11	12.12
Totaal	817 809	3 788 199	461 834	1 011 194	1 435 833	1 676 452		

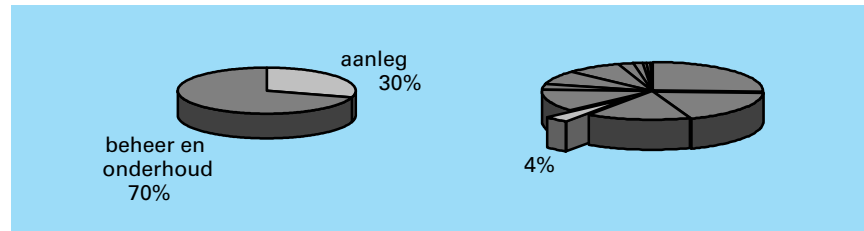
02 NATTE INFRASTRUCTUUR

02.01 Waterkeren

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

Uitgavencategorieën Waterkeren

Aandeel Waterkeren in Infracfonds 2000



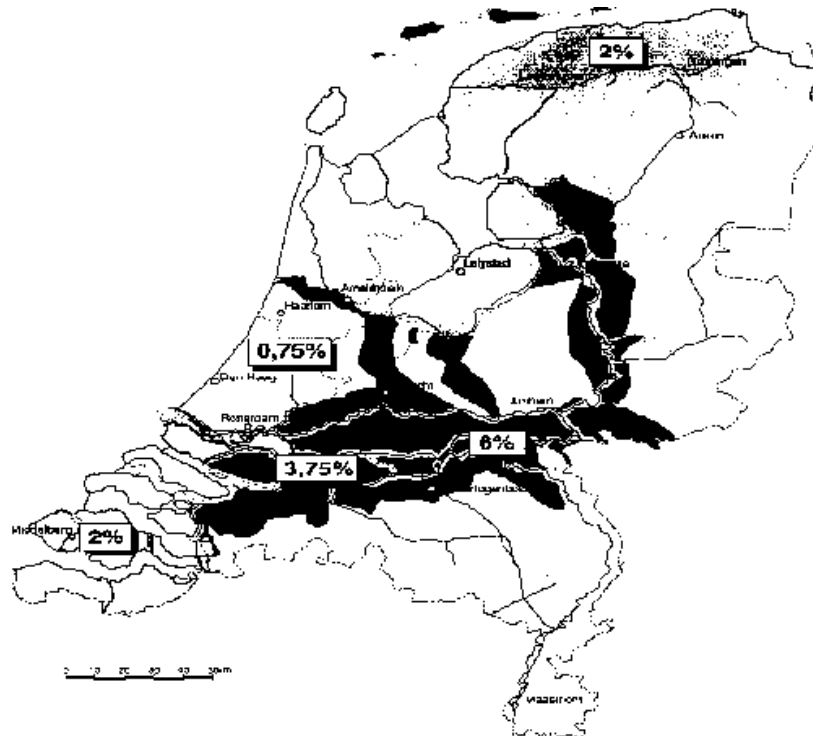
Op dit artikel worden de volgende uitgaven verantwoord:

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

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

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

- Nederland mag niet overstromen (dijken, rivieren);
- Nederland mag niet in zee verdwijnen (handhaven kustlijn).



Zestig procent van het Nederlandse landoppervlak wordt bedreigd door overstroming door de zee, de grote rivieren en het IJsselmeer. Doelstelling van het beleid is ons land hiertegen te beveiligen. De mate van beveiliging tegen overstroming is in de Wet op de waterkering opgenomen als een overschrijdingskans van de hoogste hoogwaterstand die de primaire waterkering moet kunnen keren. Hierbij wordt rekening gehouden met andere factoren die het waterkerend vermogen van de dijk bepalen (bijvoorbeeld golven). De overschrijdingskans is niet overal gelijk, maar varieert van 1/1250 tot 1/10 000 per jaar. De redenen hiervoor zijn verschillen in (lage) ligging, de bevolkingsdichtheid, het geïnvesteerde vermogen, de waarschuwingstijden en overstroming door zout of zoet water. In de figuur staan in percentages de verschillende overschrijdingskansen tijdens een mensenleven: de overschrijdingskansen per jaar maal een gemiddelde levensduur van 75 jaar. Zo heeft een bewoner van Zeeland tijdens zijn leven (bij de gemiddelde levensduur) een kans van 2% geconfronteerd te worden met overschrijding van die waterstand. Of dan echt een dijkdoorbraak op zal treden, is nog onbekend. Omdat bij het ontwerp van de dijk, juist vanwege onzekerheden, een aantal veiligheidsmaatregelen is ingebouwd, leeft het idee dat de dijk in die situatie nog juist stand zal houden. Komende jaren wordt via onderzoek geprobeerd beter in te schatten wat het daadwerkelijke risico op overstroming van een dijkkring is. Dit onderzoek vindt plaats binnen het kader van de zogeheten «Marsroute».

Verwacht wordt dat de kans op hoge rivierafvoeren toeneemt. Dat betekent dat na de huidige versterkingsronde opnieuw de dijken langs de grote rivieren zouden moeten worden versterkt, met alle maatschappelijke gevolgen van dien. Daarom is het beleid, naast het afronden van het

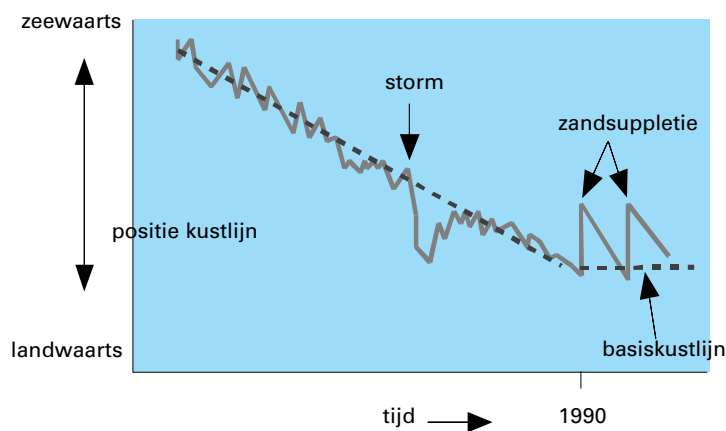
Deltaplan, gericht op «Ruimte voor de Rivier». Dit beleid is na de recente hoogwaters tot stand gekomen en inmiddels in de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding verwoord. Ruimte voor de Rivier omvat:

- het opheffen van hydraulische knelpunten door bijvoorbeeld het verwijderen van hoogwatervrije terreinen;
- het stimuleren van alternatieve dijktracés die (tevens) beogen om (meer) ruimte aan de rivier te geven;
- het afgraven van uiterwaarden.

Zowel in de voorbereiding als de uitvoering gaat Ruimte voor de Rivier in veel gevallen samen met natuurontwikkeling in de uiterwaarden. In samenwerking met de betrokken overheden en in nauw overleg met belangengroepen wordt hard gewerkt om het begrip Ruimte voor de Rivier met concrete plannen te onderbouwen. Vooruitlopend op de resultaten van dit overleg zullen zich voordoende kansen worden benut en projecten worden voorbereid en ten uitvoer gebracht die altijd passen in de te ontwikkelen plannen. Daarbij wordt ingespeeld op het Europese beleid inzake het voorkomen/beperken van hoogwateroverlast. Dit beleid maakt het door middel van het IRMA-programma mogelijk projecten versneld uit te voeren.

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

Handhaven kustlijn



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

Doelstelling is dat de kustlijn van 1990, de basiskustlijn, niet verder landwaarts verplaatst. Dit beleid verloopt succesvol. Naast bescherming tegen overstroming en behoud van de kustlijn is ontwikkeling van andere

functies en waarden in de kustzone een belangrijk aandachtspunt. Voor het opvangen van het zandverlies op dieper water (beneden 6–8 meter) wordt het suppletieprogramma met ingang van 2001 uitgebreid.

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

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

Voor het IRMA-programma geldt een Europese bijdrage onder de voorwaarde dat projecten die voor deze bijdrage in aanmerking komen eind 2001 zijn afgerond.

Het merendeel van de bovenstaande projecten valt tevens onder de natuurontwikkeling die in het kader van NURG¹ is voorzien.

Tevens vallen onder het programma «Ruimte voor de Rivier» de verkennende studies in het boven- en benedenrivierengebied Ruimte voor de Rijntakken en Integrale Verkenningen Benedenrivierengebied. Met deze verkennende studies worden maatregelen geïnventariseerd om een hogere maatgevende Rijnafvoer zonder een nieuwe ronde dijkversterkingen te kunnen opvangen. Besluitvorming over de gewenste aanpak door het kabinet wordt voorzien in 2000.

02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Met de uitvoering van projecten is in 1998 begonnen en dit is in 1999 voortgezet. Dit betreft de aankoop van terreinen langs de rivier als de gelegenheid zich voordoet om de gronden in der minne te verwerven en als maatregel altijd passen in het kader van Ruimte voor de Rivier. Deze projecten worden ingebracht in het IRMA-programma als aan de voorwaarden van dat programma wordt voldaan. Zoals aangegeven in de toelichting bij artikelonderdeel 02.01.01 betreft het daarnaast vooral andersoortige projecten die in het IRMA-programma versneld kunnen worden uitgevoerd. Deze aanpak zal in dit begrotingsjaar worden voortgezet.

02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord van voornamelijk het landelijk uitvoerend onderzoek. Het gaat hierbij om het ontwikkelen van instrumenten voor het uitvoeren van de 5-jaarlijkse toetsing van de waterkeringen, het actualiseren van het hydraulisch randvoorwaardenboek en nader onderzoek naar de landelijke problematiek met betrekking tot de steenbekledingen. Ook instrumenten die ondersteuning bieden aan het hoogwater management zoals voorspellings- en waarschuwingsystemen, waarbij de onzekerheden in de berekende maatgevende hoogwaterstanden worden verkleind, worden binnen dit artikelonderdeel ontwikkeld. Studies naar de inrichting van de kustzone en riviergebieden, onderzoek naar effecten van klimaatveranderingen op waterstanden,

¹ NURG (Nadere Uitwerking Rivierengebied) vloeit voort uit VINEX en omvat het rivierengebied tussen Zwijndrecht en Kampen benedenstrooms en de Duitse grens bovenstrooms. De huidige cultuurgrond in dit gebied die door de betrokken provincies als natuurontwikkelingsgebied is begreemd, beslaat ca. 7000 ha. Hier worden door LNV en Verkeer & Waterstaat gezamenlijk natuurontwikkelingsprojecten uitgevoerd. Volgens de oorspronkelijke doelstelling is de natuurontwikkeling gereed in 2015 en bedragen de kosten f 330 mln (LNV en Verkeer & Waterstaat beide 50%, ca. ¾ betreft verwervingskosten en ¼ inrichtingskosten). In verband met de winning van klei en zand ten behoeve van de dijkversterkingen in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren is overeengekomen om dit project te versnellen (doelstelling: verwerving van 4000 ha. in 2000). In verband met de neven-(hoofd)doelstelling veiligheid (vierde Nota waterhuishouding) zullen extra kosten moeten worden gemaakt voor de inrichting (voor rekening van Verkeer & Waterstaat).

golven en grootschalige stromingen in de Noordzee en op de Nederlandse, maken deel uit van deze activiteiten.

Tevens worden de activiteiten verantwoord die nodig zijn om de Kustlijnkaarten te produceren ten behoeve van de opstelling van het jaarlijkse kustsuppletieprogramma gericht op het handhaven van de basiskustlijn. In het kader van de kustlijnhandhaving wordt daarnaast onderzoek gedaan naar de morfologische ontwikkelingen op basis waarvan lange termijn voorspellingen gedaan kunnen worden over de zandtransporten. Deze informatie is noodzakelijk voor het opstellen van een meerjarige doorkijk van het kustsuppletieprogramma. Ook wordt op dit artikelonderdeel de taakstelling verantwoord voor het zuinig omgaan met primaire grondstoffen en het bevorderen van het gebruik van secundaire grondstoffen.

Programma beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

x NLG 1 mln	2000
WONS waterkeren	12,2
WONS Duurzaam bouwen	6,2
Morfologisch onderzoek	4,8
Totaal	23,2

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

Op dit artikelonderdeel wordt het beheer en onderhoud van de waterkeringen in beheer bij het Rijk verantwoord. Het programma bestaat uit:

- herstel dijkbekledingen;
- kustlijnhandhaving;
- beheer en onderhoud stormvloedkeringen;
- beheer en onderhoud Rijkswaterkeringen;
- overdrachten.

Hieronder is dit programma nader uitgewerkt.

Kustlijnhandhaving

Het handhaven van de kustlijn wordt met name gerealiseerd door het suppleren van zand op het strand of in de vooroever, jaarlijks wordt op deze wijze circa 6 miljoen m³ zand aangebracht. Hiervoor is een budget gereserveerd van f 60,9 mln per jaar. Het betreft hier circa 250 km zandige kust. Het dynamisch handhaven van de kustlijn verloopt succesvol, zo is in de tweede kustnota «Kustbalans 1995» (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995–1996, 21 136, nr. 22) geconstateerd. Op basis van Kustbalans 1995 is eveneens besloten om de zandverliezen op dieper water te compenseren, omdat anders het fundament van onze kust wordt aangetast, dit mede met het oog op de effecten van de zeespiegelrijzing (circa 20 cm per eeuw). Conform toezegging aan de Kamer wordt vanaf 2001 de kustlijn-zorg geïntensiveerd met jaarlijks f 30 mln.

Herstel dijkbekledingen (blokken)¹

Vooruitlopend op de toetsing van de waterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering, is door de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen in 1996 geconstateerd dat de blokken waarmee veel zee-

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

en IJsselmeerdijken zijn bekleed, te licht zijn. Het zwaartepunt van deze problematiek ligt in Zeeland. Momenteel loopt een grondige landelijke inventarisatie naar de totale omvang van de problematiek. Deze inventarisatie zal in 2000 gereed zijn. Op basis van een eerste globale inventarisatie wordt verwacht dat het herstel van de dijkbekledingen tot 2015 zal lopen. De verantwoordelijkheid voor het herstel van de bekledingen behoort in beginsel tot de beheerende lagere overheden. Gezien de urgentie en de complexiteit van de problematiek, de beperkte draagkracht van de dijkbeheerders en het feit dat het een landelijk probleem betreft, speelt het Rijk bij dit dijkherstel een centrale rol. Het leeuwendeel van de kosten voor het herstel van de dijkbekledingen wordt door het Rijk gedragen omdat in veel gevallen deze kosten de financiële draagkracht van de regio overstijgen. De kosten voor het totale herstelprogramma worden geraamd op f 1,25 mld (\pm 35%). Jaarlijks wordt circa f 61,5 mln uitgegeven en vanaf 2002 f 81,5 mln.

Het herstelprogramma is in 1997 gestart waarbij, totdat de resultaten van de landelijke inventarisatie gereed zijn en een landelijk programma opgezet kan worden, de werkzaamheden alleen plaatsvinden in Zeeland. Het voornemen is om in Zeeland jaarlijks circa 20 km te versterken. De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het herstel van de dijkbekledingen.¹

Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, 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 electronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. De schade aan de Stormvloedkering Hollandsche IJssel als gevolg van een scheepsaanvaring, wordt hersteld. Recent is gebleken dat de aanslagen van de schuiven van de Stormvloedkering Oosterschelde aan versneld onderhoud toe zijn.

Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert circa 291 km waterkering. Het betreft hier met name waterkeringen die bescherming bieden aan bovenregionale gebieden en waterkeringen waarvoor het achterland onvoldoende financiële draagkracht heeft. Buiten de eerder genoemde stormvloedkeringen behoren ondermeer primaire Waterkeringen zoals de Afsluitdijk, de Houtribdijk, Waddenzeedijken en de dammen in Zeeland tot de Rijkswaterkeringen. Deze waterkeringen dienen in het kader van de Wet op de waterkering te (blijven) voldoen aan de in deze wet vastgestelde veiligheidsnormen, de zogenaamde deltaveiligheid. Hiervoor wordt voornamelijk vast onderhoud uitgevoerd. Ook worden de Rijkswaterkeringen in het kader van de Wet op de waterkering 5-jaarlijkse getoetst op het voldoen aan de wettelijke functie-eisen.

Tevens beheert Rijkswaterstaat niet-primaire waterkeringen. Dit zijn waterkeringen welke niet onder de Wet van de waterkering vallen omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater, maar wel een bepaald veiligheidsniveau moeten hebben. Het betreft hier onder

¹ Brief van 21 mei 1999 aan de Tweede Kamer inzake «2^e Voortgangsrapportage steenzettingen» (kenmerk HKW/AK 5047/99).

andere de zeereep welke niet tot de dijkkring behoren, de Waddenzee kust voor Texel en de Omringkade van Marken.

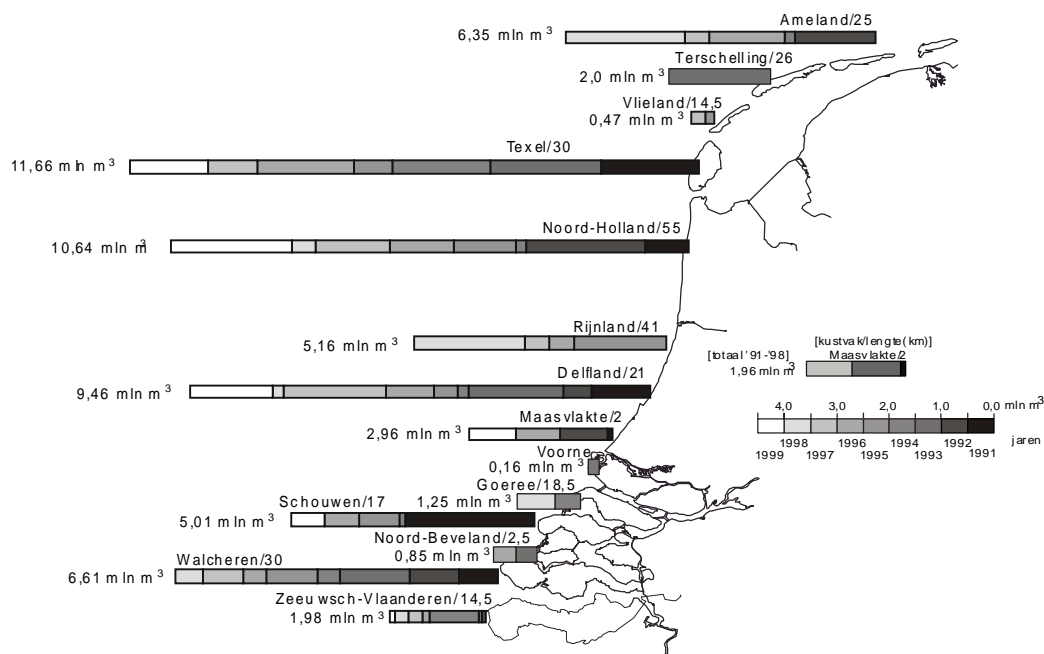
d. Welke producten worden gerealiseerd?

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

In de onderstaande tabel is de output met betrekking tot het beheer en onderhoud waterkeren weergegeven. Tevens wordt een overzicht gegeven van de zandsuppleties over de periode 1991 t/m 1999.

Beheer en Onderhoud waterkeren	1999	2000
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering)	Afronden bouw en beheer en onderhoud	Afronden bouw en beheer en onderhoud
Stormvloedkering Hollandsche IJssel	Herstel schadevaring najaar 1998	Herstel schadevaring najaar 1998
Zandsuppleties langs de kust	7 350 000 m ³	6 150 000 m ³
Herstel dijkbekledingen	ca 20 km	ca 20 km
Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca 291 km

Zandsuppleties 1991 t/m 1999



e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			286 579	309 560	358 599	344 020	325 116	
1e suppl. wet 1999			- 18 583	3 000	3 000	3 000	3 000	
Nieuwe mutaties			76 075	13 213	4 516	55 411	63 383	
Stand ontwerp-begroting 2000	230 461	280 385	344 075	325 773	366 115	402 431	391 499	391 499
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	104 579	127 233	156 134	147 829	166 136	182 615	177 655	177 655

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			317 262	349 958	381 299	363 138	363 138	
1e suppl. wet 1999			- 3 778	3 000	3 000	3 000	3 000	
Nieuwe mutaties			5 656	32 211	4 516	55 411	63 383	
Stand ontwerp-begroting 2000		283 741	319 140	385 169	388 815	421 549	429 521	429 521
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		128 756	144 819	174 782	176 437	191 291	1 94 908	194 908

De toelichting bij de cijfers

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	2 018	2 475	2 289	2 419	2 423	
2. Prijsbijstelling 1999	3 638	3 638	4 158	5 287	5 287	
3. Terugontvangen van artikel 02.02		18 998				
4. Onderhoud primaire waterkeren		7 100	23 069	23 784	25 673	
5. Kustlijnzorg			30 000	30 000	30 000	
6. Voorfinanciering onderhoud kustlijnzorg			- 49 000			
7. Terugbetaling aan art. 01.03			- 6 000	- 6 079		
Totaal		5 656	32 211	4 516	55 411	63 383

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

- ad 3. Betreft de terugontvangen gelden van de overboeking van artikel 03.04 *Deltaplan Grote Rivieren* in 1998.
- ad 4. Gezien de knelpunten op het deelprogramma Beheer en Onderhoud primaire waterkeren worden vanuit het Deltaplan Grote Rivieren hiervoor extra gelden aangewend.
- ad 5. Conform de toezegging aan de Tweede Kamer (TK 1995–1996, 21 136, nr. 22) zal vanaf 2001 structureel f 30 mln extra besteed worden om de zandverliezen in de kustzone te compenseren. Deze gelden worden gefinancierd vanuit het Deltaplan Grote Rivieren.
- ad 6. Aangezien voor de intensivering voor onderhoud primaire waterkeren de kustlijn­zorg in 2001 onvoldoende middelen beschikbaar zijn op het artikel Deltaplan Grote Rivieren, worden deze gelden vanuit het aanlegartikel Waterkeren éénmalig voorgefinancierd. Deze middelen komen in 2005 en 2006 vanuit het Deltaplan Grote Rivieren weer aan het aanlegartikel Waterkeren ten goede.
- ad 7. Betreft een terugbetaling van een lening van art. 01.03 uit 1998.

De onderverdeling in artikelonderdelen

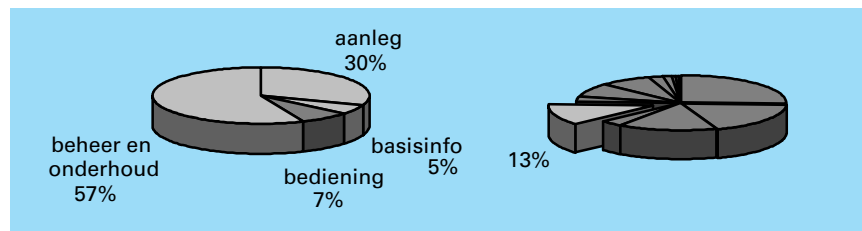
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
02.01.01 Aanleg waterkeren verkenningen en planst. Directe uitg.uitgaven	18 097	18 912	18 044	12 813	24 681	18 044	11	12.72
02.01.02 Aanleg waterkeren realisatie Productuitgaven	10 571	59 685	91 288	10 098	59 250	91 288	51	12.72
Directe uitg.uitgaven	4 593	3 734	5 442	4 593	3 734	5 442	11	12.72
02.01.03 B&O waterkeren voorbereiding Directe uitg.uitgaven	24 973	28 823	27 113	25 182	27 859	23 181	12	12.72
02.01.04 B&O waterkeren realisatie Productuitgaven	176 513	200 936	145 750	185 416	171 631	209 078	14	12.72
Directe uitg.uitgaven	45 639	31 985	38 136	45 639	31 985	38 136	11	12.72
Totaal	280 385	344 075	325 773	283 741	319 140	385 169		

02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Uitgavencategorieën Waterbeheren en vaarwegen **Aandeel Waterbeheren en vaarwegen in Infrastructuurfonds 2000**



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

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

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

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

Aan- en afvoer water, ijs en sediment

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

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

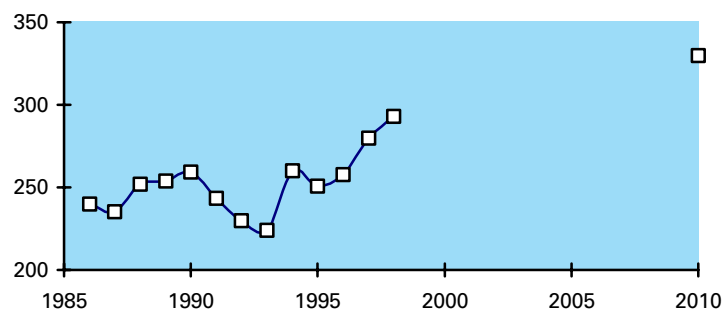
In het geval van watertekort worden door de Landelijke Coördinatie Waterverdeling (LCW) afspraken gemaakt voor de verdeling van water, welke regionaal worden doorvertaald. De waterakkoorden zullen onder bijzondere extreme omstandigheden (geringe aanvoer vanuit de omliggende landen bij Lobith en Eijsden)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

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

Vaarwegbeheer/Transport over water

Doel van het beleid is ten behoeve van een vlotte, veilige en efficiënte verkeersafwikkeling een adequaat vaarwegennetwerk, zowel op de binnenwateren als op de toegangsroutes naar de Nederlandse havens, te waarborgen. De bestaande vaarwegen en kunstwerken mogen de toename van het vervoer over water, onder andere door verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water, niet hinderen. Het vaarwegennet is, in afnemende volgorde van transportvolume onderverdeeld in hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen (aansluitende verbindingen). De hoofdtransportassen vormen de achterlandverbindingen, die van strategisch belang zijn voor de zeehavens. De afmetingen van de hoofdtransportassen komen overeen met de hoogste klassen van de internationale vaarwegindeling, namelijk CEMT-klasse V en VI. De hoofdvaarwegen vormen het overige landelijke net van minstens CEMT-klasse IV. De overige vaarwegen, kleiner dan CEMT-klasse IV, ontsluiten de regio. Daar waar knelpunten bestaan, zal de beroepsvaart zo veel mogelijk worden gescheiden van de recreatievaart.

Vervoersomvang binnenvaart in miljoen ton



Het streefbeeld van de vervoersomvang van de binnenvaart is een stijging in 2010 tot circa 330 miljoen ton per jaar. In het SVV II stond nog als streefbeeld 370 miljoen ton genoemd. Het nieuwe streefbeeld is afgeleid

uit het rapport «Koers op Kansen». Indien de huidige ontwikkeling in de binnenvaart zich nog een aantal jaren doorzet dan kan het (gewijzigde) doel worden gehaald.

Zorg voor ecologie en waterkwaliteit

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

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

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

Kwaliteit van water en waterbodem

De water(bodem)kwaliteit is van groot belang voor de vele gebruiksfuncties van het water, zoals drinkwater, recreatie op, in en aan het water en landbouw, en ook voor de ecologische kwaliteit. Daarom moet de water(bodem)kwaliteit voldoen aan de normen uit NW4 en de EG-richtlijnen. Dit blijft een aandachtspunt ondanks de verbetering van de laatste decennia. Emissies naar het water vanuit diffuse, communale en industriële bronnen moeten nog verder worden verminderd. Meer en meer gebeurt dit in overleg met verschillende doelgroepen waarvan industrie en landbouw de belangrijkste zijn. Niet alleen op Rijksniveau maar steeds meer ook op regionaal niveau. Communicatie, open planproces en convenanten zijn daarbij de belangrijkste instrumenten. Door een afnemend milieurendement zullen resultaten vooral op de lange termijn moeten worden gezien. Daarbij wordt samengewerkt met andere overheidsactoren zoals VROM, LNV, provincies, gemeenten en waterschappen.

De haalbaarheid van de streef- of grenswaarden voor de water(bodem)kwaliteit van de binnenlandse oppervlaktewateren is overigens niet louter en alleen afhankelijk van de inspanningen van de nationale kwaliteitsbeheerders, maar wordt eveneens in belangrijke mate beïnvloed door de (reductie van) lozingen van verontreinigd afvalwater in de ons omringende landen.

02.02.01 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: verkenning en planstudie

Onder dit artikelonderdeel worden de (uitgaven, die verband houden met) Verkenningen en Planstudies Vaarwegen en Waterbeheren verantwoord die binnen de planperiode 2000–2004 ter hand genomen worden.

Verkenningen (zie bijlage 1, punt 1)

T.o.v. het MIT99 zijn de volgende verkenningen vervallen:

- Overig Fries-Groningse kanalen; deze verkenning is in 1998 afgerond. In het kader van het overleg tussen kabinet en het Noorden is geconcludeerd dat voor dit gedeelte geen planstudie wordt gestart.
- 3e kolk Kreekraksluizen. De verkenning is afgerond. Geen vervolgactie omdat het een Belgisch belang is.

Van de volgende verkenningen is de datum gereed verschoven van 1998 naar 1999:

- De Zaan
- Burgemeester Delenkanaal

Planstudies (zie bijlage 1, punt 4)

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

Waterbeheren

In de planperiode wordt een planstudie verricht naar «de vergroting van de spuicapaciteit Afsluitdijk» in het kader van het project «maatregelen wateroverlast» (zie brief aan de Tweede Kamer d.d. 10 februari 1999 (TK, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr.1)). Het betreft een studie naar de mogelijkheden om de afwatering van het IJsselmeer te vergroten, hetgeen van belang is voor een verbeterde afwatering van grote delen van Noord- en Oost-Nederland.

Vaarwegen

Ten opzichte van de begroting 1999 (nota van wijziging november 1998) zijn de volgende mutaties te melden:

- de planstudie zeepoort IJmond zal naar verwachting in 2001 worden afgerond (in plaats van 2002);
- het project Spoorbrug Sauwerd is uit de planstudie Vaarweg Lemmer Delfzijl verwijderd en in uitvoering genomen (tabel realisatie Railwegen Personenvervoer); de totale projectkosten zijn hieraan aangepast.

02.02.02 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: realisatie

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord, die samenhangen met de realisatie van projecten, gekoppeld aan de functies Waterbeheren en Vaarwegen (zie bijlage 1, punt 5).

Waterbeheren

Bij de functie Waterkwaliteit en Ecologie gaat het om de volgende projecten:

- depots voor de opslag van verontreinigde baggerspecie in het Ketelmeer, in Zeeuws-Vlaanderen (Koegorspolder) en in het Hollands Diep. Het depot Ketelmeer zal in 2000 worden afgerond. De bouw van het depot Koegorspolder zal in 2000 starten.
- de realisatie van het project «wateroverlast» (zie brief aan de Tweede Kamer, d.d. 10 februari 1999 (TK 1998–1999, 26 401, nr. 1)). In 1999 zijn hiervoor de voorbereidende werkzaamheden gestart. Op dit artikelonderdeel is de uitbreiding van de gemaalcapaciteit in IJmuiden, Nieuwegein en Gouda opgenomen als onderdeel van de maatregelen wateroverlast. De studie naar vergroting spuicapaciteit Afsluitdijk is opgenomen op onderdeel 01, verkenning en planstudie.
- de herinrichting van de IJsselmonding bij het Ketelmeer. Het project IJsselmonding betreft het uitbaggeren van een vaargeul voor recreatievaart en de aanleg van rietbiezenmoerassen met de vrijkomende baggerspecie. Het project ligt in het Ketelmeer, voor de monding van de IJssel.

Vaarwegen

Bij de functie vaarwegen gaat het om de start van de volgende projecten:

- verdieping vaarroute Ketelmeer;
- brugverhogingen in de Maasroute bij Roosteren en Echt.
Naar verwachting worden in het begrotingsjaar de volgende vaarwegprojecten afgerond:
- renovatie Oranjesluizen te Amsterdam;
- bouw 2^e sluis Lith.

Ten opzichte van de begroting 1999 (nota van wijziging november 98) zijn hierbij de volgende projecten vertraagd:

- Twentekanal is verschoven van 2004 naar 2005;
- Zuid-Willemsvaart renovatie middendeel klasse II van 2004 naar 2005
- Zuid-Willemsvaart herstart traject Veghel–Den Dungen van 2001 naar 2002.
De vertragingen zijn met name veroorzaakt door de inpassing van de versnelling en kostenstijging van depot IJsselooog alsmede de versnelling van de projecten Verdieping Westerschelde, Waal en Renovatie Oranjesluizen.
- Brugverhogingen Roosteren en Echt (fase 1 Modernisering Maasroute) van 2002 naar 2003. De brug is overigens functioneel in 2002 gereed.

Het project Maasroute fase 1 voorhavens en wachtplaatsen is in 2001 gereed in plaats van 2002.

De kosten van de volgende projecten zijn aangepast:

- Het project Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis) is ogenschijnlijk duurder geworden. De raming is echter nu inclusief het aandeel van derden. Hier tegenover staan evenredige inkomsten.
- De kosten van het project 2^e Krabbergatsluis (Naviduct) zijn hoger dan gemeld in de vorige begroting (nu f 125 mln in plaats van f 104 mln). Na aanbesteding bleken de kosten van een aantal onderdelen te laag geraamd.
- De realisatie van het project verbeteren vaargeul Amsterdam–Lemmer

wordt nu geraamd op f 35 mln in plaats van f 55 mln. De reden is dat een groter deel van de verdieping door zandwinning kan worden gerealiseerd.

In de planperiode worden bijdragen geleverd aan de ontwikkeling van overslagfaciliteiten langs vaarwegen (de zogenoemde *Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen*).

02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding

Op dit artikelonderdeel worden onder andere de kosten voor het opstellen van de regionale en het landelijk beheerplan, landelijk uitvoerend onderzoek ten behoeve van verbeterde richtlijnen voor en begeleiding van de scheepvaart en de uitgaven voor het landelijk uitvoerend onderzoek naar de waterbodempkwaliteit verantwoord.

De landelijk en regionale Beheerplannen Nat vormen een doorvertaling van het Beheerplan Rijkswateren 1997–2000 naar concrete functie-eisen voor de door Rijkswaterstaat beheerde objecten. Op basis van deze functie-eisen kan voor een object bepaald worden of en wanneer een verbeter- dan wel instandhoudingsmaatregel getroffen dient te worden. In sommige gevallen kan geconstateerd worden dat een aanlegmaatregel gewenst is. In dit geval wordt verder de procedure van het Meerjarenplan Infrastructuur Transport gevolgd.

Op deze wijze ontstaat een functionele onderbouwing met integrale raming van uitgaven (product- en directe uitvoeringsuitgaven) en tijd. Door middel van het stellen van een onderlinge prioriteitsvolgorde tussen de functies zoals die in het Beheerplan Rijkswateren zijn opgenomen, kan een optimaal meerjarenprogramma passend binnen de beschikbare budgetten worden opgesteld.

In het kader van de richtlijnen voor en begeleiding van scheepvaart wordt onderzoek gedaan naar scheepvaartinformatiesystemen, kwaliteitsbeoordeling vaarwegennet en ergonomische aspecten bediening-centrales.

Het landelijk uitvoerend onderzoek waterbodempkwaliteit is gericht op de evaluatie van de regelgeving waterbodempkwaliteit en preventieve maatregelen ter voorkoming van de vervuiling van het oppervlaktewater.

Programma beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding

Bedragen x NLG 1 mln	2000
Regionale en landelijke Beheerplannen	19,5
Richtlijnen en begeleiding scheepvaart	5,1
Onderzoek waterkwaliteit	7,9
Totaal	32,5

02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Dit artikelonderdeel bevat uitgaven voor onder meer:

- sanering van waterbodems;

- herstel en inrichtingsmaatregelen van watersystemen;
- Wet verontreiniging oppervlaktewater;
- overdracht van waterstaatswerken (Brokx-nat);
- bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk;
- beheer en onderhoud van Rijksvaarwegen (functie transport);
- onderhoud van waterhuishouding (functies afvoer, ecologie en waterkwaliteit, recreatie etc.);
- overige maatregelen zoals landelijk uitvoerend onderzoek en het beheer en onderhoud van missiekritische systemen.

Sanering van waterbodems

De invulling van het programma waterbodemsanering (exclusief de aanleg van depots) vindt plaats in het kader van het 10-jaren scenario waterbodems. De komende jaren zal voornamelijk de sanering van het Ketelmeer en de Schokkershaven ter hand genomen worden. Het gaat hierbij om in totaal 5,5 mln kubieke meter ernstig verontreinigde waterbodems.

Herstel en inrichtingsmaatregelen

In het kader van de beleidsdoelstelling herstel en inrichting wordt een proefproject opgestart met betrekking tot het beheer van de Haringvliet-sluizen (fase «Haringvliet op een Kier») waarbij de effecten van zout en zoet water in het Haringvliet worden bestudeerd. Daarnaast wordt een start gemaakt met de inrichting van de Hollandsche IJssel. Tevens worden beperkt monitorings- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. De realisatie van natuurvriendelijke oevers en fauna uitstapplaatsen zal, ondermeer als gevolg van een prioritering van gelden ten behoeve van de «maatregelen wateroverlast», getemporeerd worden.

Wet verontreiniging oppervlaktewater

Binnen het WVO-programma worden de uitgaven verantwoord voor WVO-handhaving, -vergunningverlening, diffuse bronnen, uitkeringsregeling, en dergelijke.

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

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

Overdracht Waterstaatswerken (Brokx-nat)

In het kader van decentralisatie (Brokx-nat) vinden overdrachten van beheer en onderhoud (inclusief personeel) van waterstaatswerken aan lagere overheden plaats. Met betrekking tot de nog te realiseren over-

drachten bestaat nog onzekerheid omtrent het moment waarop de overnemende partij akkoord zal gaan met de overdrachtsvoorwaarden en de overdragende partij beschikking heeft over financiële middelen. Om die reden zal elke overdracht bij suppletore wet worden opgenomen.

Bijdragen ten behoeve van vaarwegen niet in beheer bij het Rijk

Voor de vaste rijksbijdrage in het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is een convenant gesloten met de provincies Friesland en Groningen. Dit convenant loopt tot het jaar 2001 en zal in de periode 1999–2000 worden heroverwogen.

Beheer en onderhoud Rijksvaarwegen

Voor de transportfunctie worden in de planperiode onder andere de vaargeulen in de Noordzee voor de bereikbaarheid van Rotterdam en in het Noordzeekanaal op diepte gebracht en gehouden. Verder wordt het noodzakelijke vast onderhoud aan de kunstwerken, oevers en bodems uitgevoerd.

Onderhoud waterhuishouding

In de komende planperiode wordt, naast het vast onderhoud aan de stuwen en spuisluizen, groot onderhoud uitgevoerd aan onder andere de doorlaatbrug Pannerden en de spuisluis en het gemaal te IJmuiden

Overige maatregelen (o.a. landelijk uitvoerend onderzoek en missiekritische systemen)

Het landelijk uitvoerend onderzoek richt zich op onderzoek die de uitvoering van het Rijkswaterstaatsprogramma ondersteunen. Het gaat hierbij om onderzoek dat zich richt op de thema's herstel en inrichting, waterbodems, eutrofiëring, modellen, preventie, verdroging, etc.

Verder is een aantal missiekritische informatiesystemen gedefinieerd voor bijvoorbeeld informatieverwerking van waterkwaliteitsgegevens, ondersteuning bij calamiteitenbestrijding, (hoog)waterstands-informatie, leggers en beheersregisters voor Rijkswaterstaatobjecten, etc. Het onderhoud van deze missiekritische systemen wordt verantwoord op dit artikel.

Ook het ontwikkelen en implementeren van telematica in de verkeersbegeleiding en de nasleep van millennium worden gefinancierd op dit artikel.

02.02.05 Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen

Het artikelonderdeel Bediening waterkeren, beheren en vaarwegen omvat de mobiele verkeersdienst en de bediening van objecten die een onderdeel vormen van het Hoofdwatersysteem.

Het gaat hierbij om de volgende objecten:

- beweegbare kunstwerken (bruggen, sluisen en stuwen);
- stormvloedkeringen;
- vaste verkeersposten voor zowel de binnenvaart als de zeescheepvaart;
- de vuurtorens op Texel, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog (de vuurtoren op Vlieland is onbemand).

De volgende uitgangspunten worden hierbij gehanteerd:

- De kosten van bediening betreffen alleen personeel (PMA);
- in de personeelskosten is tevens een post opgenomen voor opleiding van de werknemers;
- de voorbereidende werkzaamheden in de sfeer van kwaliteitsverbetering zijn/worden ook bij dit artikelonderdeel ondergebracht (bijv. bedieningsplannen, het opzetten van opleidingsmodules, etc.);
- er is geen rekening gehouden met hogere uitgaven als gevolg van de uitbreiding van het aantal objecten of verandering in bedieningstijden;
- een (milieu)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de binnenvaartwegen en de zeescheepvaartwegen.

02.02.06 Basisinformatie waterkeren, -beheren en vaarwegen

Bescherming van het land tegen overstromingen bij hoogwaters, de kwaliteit van de zeedijken en kusten om bestand te zijn tegen het gevaar uit zee en de kwaliteit van aquatische ecosystemen kunnen slechts worden gegarandeerd indien actuele en adequate informatie voorhanden is over hun toestand. Deze actuele en adequate informatie wordt geleverd door het programma basisinformatie waterkeren, beheren en vaarwegen. Kustnota's, Nota's waterhuishouding en de Voortgangsrapportage «Water in beeld» gebruiken de verschillende onderdelen van basisinformatie voor hun onderbouwing. Berichtgeving over stormvloed op zee en hoge waterstanden op de rivieren komen tot stand via de infrastructuur van het programma basisinformatie.

Het programma op dit artikelonderdeel vindt zijn basis in het Organiek besluit Rijkswaterstaat. Het programma betreft het inwinnen, bewerken en presenteren van langjarige reeksen van basisgegevens waarmee de toestand van de Rijkswateren en de kust integraal wordt vastgelegd. Het programma ondersteunt bij de onderkenning van trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren, ter onderbouwing van beleids- en beheerbeslissingen.

In het kader van dit programma worden gegevens ingewonnen op het terrein van chemische, fysische en biologische parameters alsmede de investeringen voor de aanleg en het verbeteren van informatiesystemen met betrekking tot de waterhuishouding. Het streven is er op gericht informatie gebruiks- en resultaatgericht beschikbaar te stellen.

Het programma is opgebouwd uit de volgende thema's:

- **Vorbereiding bepalen beleid en randvoorwaarden:**
Onder dit thema wordt het programma «onderhouden» en wordt de informatiebehoefte van de gebruikers in overeenstemming gebracht met de noodzakelijke productie.
- **Ontwikkelen hulpmiddelen en systemen:**
Ontwikkelen van meet-, inwin- en opslagsystemen, methodenontwikkeling, kwaliteitsborging en evaluatie van meetnetten.
- **Uitvoering infrastructuur en faciliteiten:**
Onder dit thema worden halffabrikaten geproduceerd en wordt de bedrijfsvoering van het programma gerealiseerd.
- **Basisgegevens kwaliteit, kwantiteit, morfologie, geometrische infrastructuur:**
Deze thema's omvatten alle activiteiten die nodig zijn voor de inwinning van gegevens, variërend van de implementatie van systemen tot de uiteindelijke beschikbaarstelling van de ingewonnen gegevens.
- **Standaard rapportages:**

Het gaat hier om de verwerking en analyse van gegevens tot voor de eindgebruiker bruikbare rapporten, kaarten, jaarboeken, etc.

- **Bijzondere rapportages:**

Deze worden uitgebracht naar aanleiding van noodsituaties (bijvoorbeeld waarschuwingen hoog water).

d. Welke producten worden gerealiseerd?

02.02.02 Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen: realisatie

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

Project	Realisatie	Object	Functionele verandering
Noordzeesluizen Westerschelde	2003 2004*	4 sluiskolken vaarweg	renovatie verdieping tot 43–48 voet (door wrakopruiming); oeververdedi- ging en natuurherstel
Maasroute/Lith Maasroute/voorhavens	2000 2002	2 ^e sluis voorhavens	extra schutcapaciteit renovatie, nieuwe steigers en baggerwerk
Oranjesluizen	2000	4 sluiskolken	renovatie sluiskolken en nieuw bedieningsgebouw
Amsterdam–Lemmer	2002	vaarweg	verruiming tot klasse V
Vaarweg Lemmer–Delfzijl	2002	vaarweg	verruiming tot klasse V
Twenthekanalen excl. planstudiedeel	2004	vaarweg	verruiming tot klasse V
Krabbersgatsluis (Naviduct)	2003	2 ^e sluiskolk/naviduct	extra schutcapaciteit zonder brugopening sluis vervangen door brug/aquaduct
Hardersluis	2001	sluis	

* excl. natuurherstelwerken

02.02.05 Bediening waterkeren, beheren en vaarwegen

Output bediening	1998	1999	2000
– Aantal objecten	206	190	190
– Aantal fte's	866	927	927
Uitgaven x NLG 1 mln	93	104	103

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			967 370	1 006 702	944 267	1 003 742	1 004 942	
Amendementen/ N.v.W.			29 000	49 000	54 000	64 500	17 000	
1e suppl. wet 1999			18 098	10 591	6 285	- 643	5 360	
Nieuwe mutaties			436 077	4 626	- 14 170	24 021	31 413	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 671 451	1 376 778	1 450 545	1 070 919	990 382	1 091 620	1 058 715	1 026 515
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	1 212 252	624 755	658 229	485 962	449 416	495 356	480 424	465 812

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 318 290	1 335 032	1 169 999	1 166 489	1 166 489	
Amendementen/ N.v.W.			26 000	49 000	54 000	64 500	17 000	
1e suppl. wet 1999			- 13 786	- 4 809	- 9 115	- 26 040	- 6 040	
Nieuwe mutaties			29 853	- 2 172	- 4 170	24 021	31 413	
Stand ontwerp-begroting 2000		1 392 618	1 360 357	1 377 051	1 210 714	1 228 970	1 208 862	1 176 662
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		631 942	617 303	624 879	549 398	557 682	548 558	533 946

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	10 296	14 106	12 068	11 761	11 778	
2. Prijsbijstelling 1999	9 257	10 120	10 362	9 781	10 435	
3. Overboeking van art. 04.06	300	400	400	400	200	
4. Terugbetaling aan art. 02.01		- 18 998				
5. Bijstelling ontvangsten		- 19 800	- 21 000	- 15 000	- 15 000	
6. Bijdrage maatregelen wateroverlast	5 000	2 000	3 000	36 000	34 000	
7. Overboeking spoorbrug Sauerd						- 10 000
8. Terugbetaling aan art. 01.03			- 19 000	- 18 921		
9. IJsselmonding	5 000	10 000	10 000			
10. Extrapolatie						- 32 200
Totaal	29 853	- 2 172	- 4 170	24 021	31 413	- 32 200

- ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.
- ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999
- ad 3. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999 vanuit artikel 04.06.
- ad 4. Terugbetaling van de overboeking uit 1998 van artikel 02.01 *Waterkeren*.
- ad 5. Bijstelling van de ontvangstenramingen, met navenante bijstelling van de uitgaven, als gevolg van aanpassing ontvangsten uit WVO-heffingen, bijstelling ontvangsten van derden en overige ontvangsten.
- ad 6. Dit betreft de bijdrage van derden betreffende de maatregelen ter voorkoming van wateroverlast.
- ad 7. Betreft een overboeking aan 01.02 betreffende de spoorbrug Sauerd.
- ad 8. Terugbetaling van de lening uit 1998 aan art. 01.03.
- ad 9. Dit betreft een overboeking van middelen van het ministerie van LNV voor het project IJsselmonding en maakt onderdeel uit van de afspraken met LNV over de besteding van de extra Regeerakkoord-gelden voor «natte natuur».
- ad 10. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de volgende mutaties:
- het kasritme van de intensivering uit het Regeerakkoord leidt tot een neerwaartse bijstelling van f 76 mld in 2004.
 - f 44 mln extrapolatiegroei ten gunste van dit artikel.

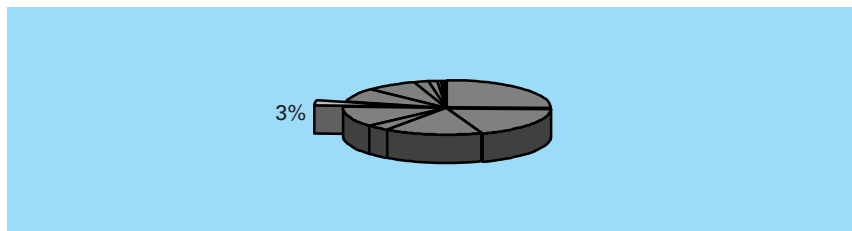
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen en planst. Directe uitg.uitgaven	31 917	44 843	20 162	24 393	38 051	23 235	12	12.32
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie Productuitgaven Directe uitg.uitgaven	165 329 65 203	373 748 29 431	211 492 37 288	341 082 65 203	307 435 30 585	359 473 37 288	51 11	12.32 12.32
02.02.03 B&O waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding Directe uitg.uitgaven	36 042	32 997	35 997	33 568	26 833	32 621	12	12.32
02.02.04 B&O waterbeheren en vaarwegen: realisatie Productuitgaven Directe uitg.uitgaven	520 739 372 472	421 632 364 292	250 126 337 566	380 255 373 035	420 866 354 962	406 192 337 566	14 11	12.32 12.32
02.02.05 Bediening vaarwegen Directe uitg.uitgaven	94 178	109 742	103 251	93 366	104 350	103 251	11	12.32
02.02.06 Basisinformatie Directe uitg.uitgaven	90 898	73 860	75 037	81 716	77 275	77 425	12	12.32
Totaal	1 376 778	1 450 545	1 070 919	1 392 618	1 360 357	1 377 051		

03.01 Westerscheldetunnel

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel WST in Infracfonds 2000



Op 25 juni 1998 heeft de Tweede Kamer met algemene stemmen het wetsvoorstel Westerscheldetunnel aangenomen (TK 15 675, 1997/1998). In het wetsvoorstel wordt de juridische basis gelegd voor de oprichting van de NV Westerscheldetunnel en voor de inning van tol door deze NV. Op 9 november 1998 is de NV daadwerkelijk opgericht. Het Rijk neemt voor 95,4% deel in de N.V., de provincie Zeeland voor 4,6%.

b. Waarom zorgt Verkeer en Waterstaat voor de Westerscheldetunnel?

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

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

In de jaren 1998 en 1999 zijn gronden verworven. Tegelijkertijd zijn de tunnelboormachines gebouwd en zijn op het bouwterrein de voorbereidingen voor de start van het boren getroffen. Daartoe worden ondermeer een tijdelijke betonfabriek en spoorlijn voor aan- en afvoer van materialen en grond gebouwd. In 1999 is het boorproces gestart. Met name als gevolg van de aanpassingen in het ontwerp van de tunnel door het aanbrengen van extra veiligheidsvoorzieningen is een vertraging in de aanvankelijke planning opgetreden. Naar verwachting zal de tunnel medio maart 2003 worden opengesteld. Dat is een vertraging van vier maanden ten opzichte van de oorspronkelijk planning. In overleg met de bouwcombinatie wordt geprobeerd om deze vertraging in te lopen, ondermeer door versnelling van het boorproces.

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.01	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			5 099	5 089	5 074	5 054	5 054	
Nieuwe mutaties			456	546	503	399	15	
Stand ontwerp-begroting 2000	326 352	1 533 635	5 555	5 635	5 577	5 453	5 069	5 069
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	148 092	695 933	2 521	2 557	2 531	2 474	2 300	2 300

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.01		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			326 120	332 311	325 618	260 726	9 824	
1e suppl. wet 1999			- 9 509		- 11 448			
Nieuwe mutaties			456	546	503	399	15	
Stand ontwerp-begroting 2000		551 072	317 067	332 857	314 673	261 125	9 839	5 069
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		250 066	143 879	151 044	142 792	118 493	4 465	2 300

Toelichting nieuwe mutaties:

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	232	318	279	220	8	
2. Prijsbijstelling 1999	224	228	224	179	7	
3. Extrapolatieverschil						- 4 770
Totaal	456	546	503	399	15	- 4 770

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 3. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de afloop van het project.

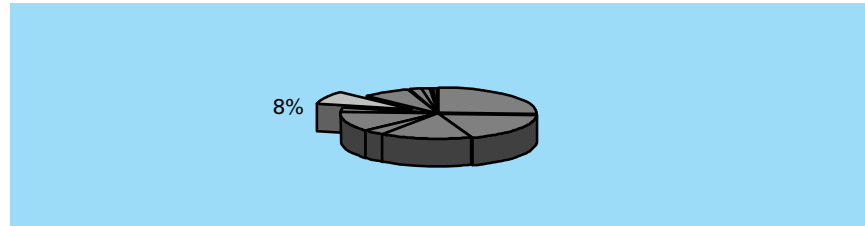
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.01 Productuitgaven	1 523 235	0	0	540 672	311 512	327 222	73D	12.12
Directe uitv.uitgaven	10 400	5 555	5 635	10 400	5 555	5 635	11	12.12
Totaal	1 533 635	5 555	5 635	551 072	317 067	332 857		

03.02 Betuweroute

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Aandeel Betuweroute in Infracfonds 2000



Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor de aanleg van de Betuweroute. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet Infracrustruurfonds en het Besluit Infracrustruurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking treden.

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

De strategie ten aanzien van het goederenvervoer per spoor en de daarvoor noodzakelijke railinfrastructuur is geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). De Commissie Hermans (1995) ging op basis van verschillende prognoses uit van een noodzakelijk minimum vervoer over de oost-west as van 30 miljoen ton in 2015. De in het najaar van 1998 door het bureau NEA uitgebrachte globale prognoses voor het goederenvervoer per spoor geven, uitgaande van het «European Coordination»-scenario van het CPB en het maatregelenpakket van «Transport in Balans», zelfs een volume voor de oost-west as aan van 39 tot 40 miljoen ton in het jaar 2015. Op grond hiervan mag ervan worden uitgegaan dat een volume van ruim 30 miljoen ton over de Betuweroute zonder meer gehaald kan worden.

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

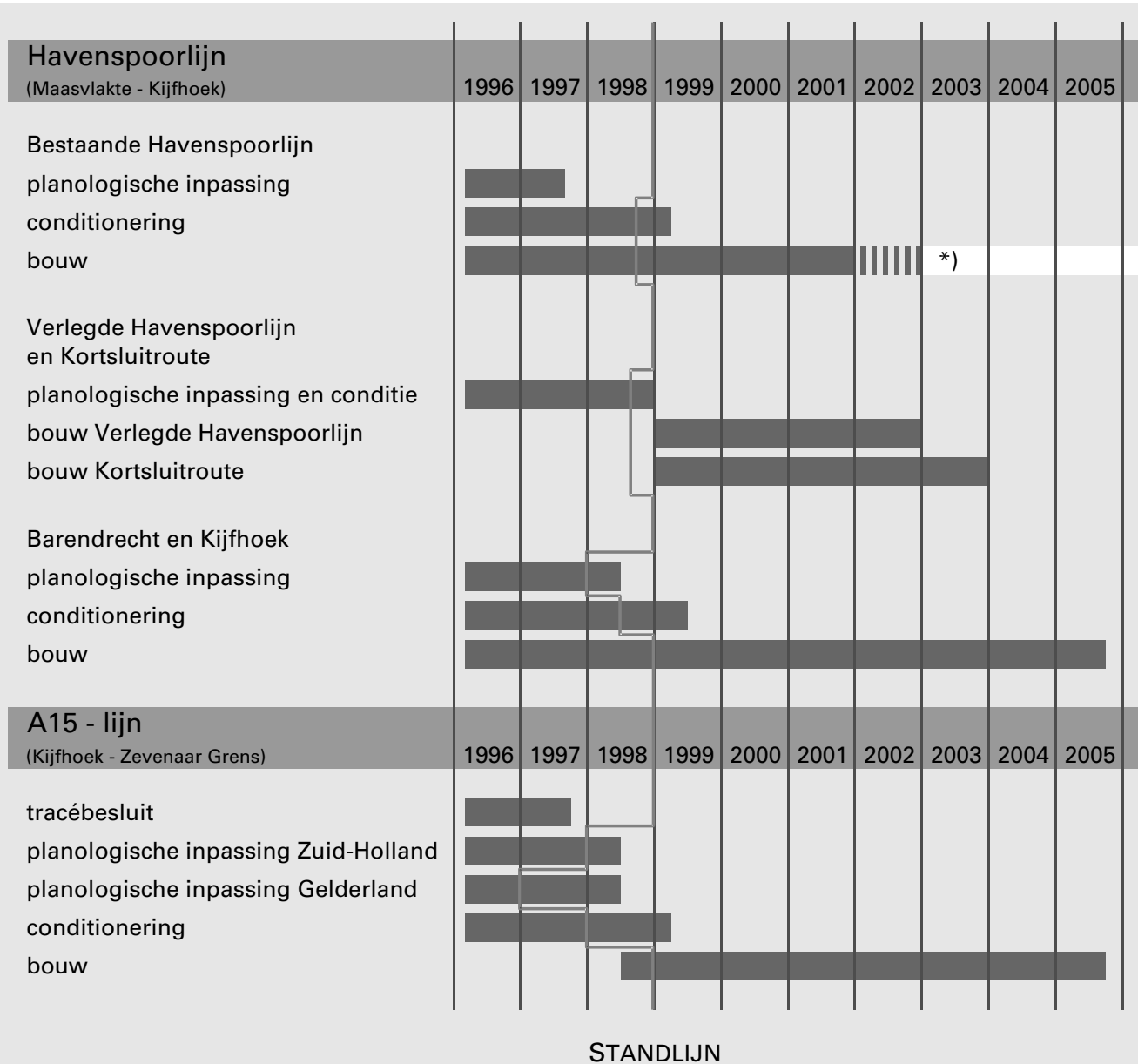
c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

In april 1994 heeft het Parlement ingestemd met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Betuweroute. In 1996 is een «partiële herziening PKB Betuweroute» aangeboden aan de Tweede Kamer. Op 26 november 1996 is in overeenstemming met VROM het Tracébesluit Betuweroute 1996 vastgesteld. Daarnaast is op 23 juni 1997 het Tracébesluit Kortsluitroute en – op basis van de Partiële herziening PKB – op 19 september 1997 het nieuwe Tracébesluit voor de delen Kruising Vaanplein, Sophiatracé en kruising Gieze en tracébesluit Pannerdensch Kanaal vastgesteld.

Na de uitspraak van de Raad van State in mei 1998 over het Tracébesluit uit 1996 zijn herstelwerkzaamheden aan dit besluit verricht. Deze hebben geleid tot het tracébesluit 1998 en de ontwerp-tracébesluiten Betuweroute 1998-2 en -3. Op enkele onderdelen na (zoals het verleggen van de A-15 bij Tiel en het CUP) is het tracébesluit Betuweroute 1996 echter definitief geworden. In oktober 1998 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het tracébesluit Kortsluitroute. Naar aanleiding van deze uitspraak zal dit tracébesluit worden gerepareerd.

Het proces van het «in rust brengen» van de condities, zoals planologische inpassing, grondverwerving, vergunningen, kabels en leidingen is in volle gang. Omdat de planologische inpassing met name in Gelderland achter loopt bij de planning wordt t.b.v. de aanvraag van de bouwvergunning veelvuldig met art. 19 WRO procedures gewerkt. Ook de minnelijke grondverwerving verloopt minder voortvarend dan gepland. Omdat het tracébesluit voor het grootste deel onherroepelijk is, kan echter een start worden gemaakt met de administratieve onteigeningsprocedure, zodat naar verwachting de benodigde gronden voor de start van de bouw verworven zullen zijn. In de planning wordt nog steeds uitgegaan van ingebruikname in 2005.

Op een aantal plaatsen wordt reeds gebouwd aan de Betuweroute. Voorbeelden hiervan zijn de Botlekspoortunnel, Havenspoorlijn, Sophiatracé. Begin 1999 is zelfs een tracédeel (Maasvlakte-Europoort) in dienst gesteld. Van andere tracédelen, zoals de Verlegde Havenspoorlijn/Kortsluitroute, Sliedrecht-Gorinchem, Tunnel Zevenaar loopt de aanbestedingsprocedure. In het kader van de voorbereiding van de private exploitatie van de Betuweroute wordt medio 1999 gestart met een marktconsultatie waarmee de private sector in de gelegenheid wordt gesteld aan te geven bij welk product of productenpakket zij betrokken wil zijn. Mede op basis van deze consultatie zal worden bepaald of en zo ja hoe een door de overheid op te richten ontwikkelingsmaatschappij zal worden vormgegeven.



*) De spooraanpassingen en Botlektunnel zijn eind 2001 gereed
de elektrificatie is eind 2002, gelijktijdig met de Verlegde Havenspoorlijn, gereed

FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JANUARI 1999

d. Wat kost het?

De totale kosten van het project bedragen f 9 435 (prijspeil 1999).

De in dit begrotingsartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (f 1 461 mln).
- een bijdrage uit het FES (f 5 957 mln).
- de bijdrage uit private financiering (f 1 700 mln).
- de bijdrage van de Europese Unie (f 300 mln).
- bijdrage Gelderland (f 17 mln).

Tot en met 1998 is door de EU f 112 mln toegekend. De bijdragen van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) worden jaarlijks vastgesteld op basis van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

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

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 690 243	12 053	12 056	12 043	438 043		
1e suppl. wet 1999		- 2 500	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000		
Nieuwe mutaties		2 043 055	15 101	17 243	1 637 434	- 340 826		
Stand ontwerp-begroting 2000	2 192 592	939 574	3 730 798	22 154	24 299	1 644 477	92 217	16 477
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	994 955	426 360	1 692 962	10 053	11 026	746 231	41 846	7 477

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 089 215	883 203	981 356	1 035 966	1 505 666	
1e suppl. wet 1999		- 2 500	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties		16 298	277 154	354 299	136	- 150 499	
Stand ontwerp-begroting 2000	733 845	1 103 013	1 155 357	1 330 655	1 031 102	1 350 217	1 086 117
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	333 004	500 525	524 278	603 825	467 894	612 702	492 858

Toelichting nieuwe mutaties:

Het verschil in de nieuwe mutaties tussen verplichtingen en uitgaven wordt met name verklaard door de actualisatie van de planning van het project. De einddatum blijft gehandhaafd op 2005. De mutatie in 1999 heeft verband met aanpassingen naar aanleiding van de realisatie van de begroting in 1998 en actualisatie van de verplichtingen administratie. Deze mutatie in de verplichtingenadministratie bleek noodzakelijk vanwege een vertraging t.o.v. de oorspronkelijke marktbenaderingsplanning van de uitvoeringsorganisatie van Betuweroute. De oorspronkelijk in 1998 te starten deelprojecten «verlegde havenspoorlijn», «kortsluitroute», «sophiaspoortunnel», «pannerdensch kanaaltunnel» en «tunnel zevenaar» zijn, a.g.v. deze vertraging, doorgeschoven naar 1999.

De verplichtingen in 2002 betreffen de contractering van de bovenbouw van de Betuweroute. Het gaat hierom de rails, de portalen en de elektrificatie van de lijn.

specificatie nieuwe mutaties (x NLG1000)

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	113	151	136	134	134	
2. Prijsbijstelling 1999	185	3	2 163	2 002	3 417	
3. Extrapolatie						- 264 100
4. Aanpassing prijspeil 1999 (FES)	16 000	13 000	12 000	13 000	17 000	
5. Kasritme aanpassing FES (zie artikel 05.04 ontvangsten)		249 000	310 000	- 50 000	- 151 000	
6. Oplossing kasritme problematiek (MIT)		15 000	30 000	35 000	- 20 000	
Totaal	16 298	277 154	354 299	136	- 150 499	- 264 100

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999 voor de reguliere SVV-middelen.

- ad 3. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:
- f 110 mln oloop SVV middelen Betuweroute (ontvangstartikel 05.01).
 - – f 1 mln afloop raming EU bijdrage (ontvangstartikel 03.02).
 - – f 17 mln afloop bijdrage Gelderland (ontvangstartikel 03.02).
 - – f 86 mln afloop voorfinanciering privaat uit het FES (ontvangstartikel 05.04).
 - – f 263 mln afloop bijdrage uit FES (ontvangstartikel 05.04).
 - – f 7 mln aanpassing prijspeil 1999.
- ad 4. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999 voor de FES middelen.
- ad 5. Betreft een aangepast kasritme in het FES in verband met de actualisatie van de planning voor de aanleg van de Betuweroute.
- ad 6. Dit betreft een technische kasschuif in het MIT.
De betreffende projecten zijn:
- Rijksweg A16
 - Rijksweg A4
 - Railwegenproject Hemboog

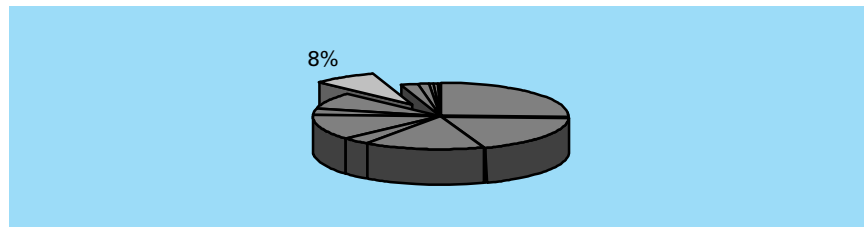
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG f 1000) en de economische en functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.02 Productuitgaven	935 876	3 727 320	18 650	730 404	1 151 853	1 151 853	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	3 698	3 478	3 504	3 441	3 478	3 504	11	12.2
Totaal	939 574	3 730 798	22 154	733 845	1 155 357	1 155 357		

03.03 Hogesnelheidslijn

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

Aandeel HSL in Infracfonds 2000



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

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

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

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

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

De beperking van de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is onverbreekbaar verbonden aan de komst van de hogesnelheidslijnen naar het zuiden en oosten. Met deze lijnen kan volgens de PKB-Schiphol een substitutie van tenminste 5 miljoen vliegtuigpassagiers worden bereikt. Naast druk op de capaciteit van Schiphol neemt ook de congestie op de wegen in en naar de Randstad steeds meer toe. Wil de Randstad in de toekomst niet onbereikbaar worden, en daarmee haar concurrentiepositie in de waagschaal stellen, dan zijn omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk. Volgens de door de Europese Commissie gehanteerde Europese milieu-effectrapportage, zal het Europese hogesnelheidsnet een aanzienlijke verschuiving tussen de vervoerswijzen teweeg brengen: het aandeel van het spoor zal groeien van 15% naar 25%; de nieuwe klanten komen voor 40% uit de auto en voor 34% uit het vliegtuig.

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

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

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

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

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 V&W en VROM. Op dit moment zijn de aanbestedingsprocedures van de civiele infrastructuur in volle gang. Vooruitlopend op de snel dichterbijkomende start van de uitvoeringswerkzaamheden worden in de omgeving van het tracé informatiecentra geopend.

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De publiek-private samenwerking komt bij de onderdelen infraprovider, vervoer en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand. Het vervoer over de HSL-Zuid wordt aanbesteed in twee trajecten, één voor nationaal en één voor internationaal vervoer. Internationaal vervoer wordt in concurrentie aanbesteed, voor exploitatie van het nationale vervoer over de HSL-Zuid wordt de NS in de gelegenheid gesteld als eerste een voorstel te doen. De ontwikkeling van de HSL-stations komt in aparte lokale vormen van publiek-private samenwerking tot stand. Voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van

het spoortechnische systeem van de HSL wordt een langlopend contract voorbereid met een particuliere «infraprovider».

Naast de aanbestedingsprocedures voor de civiele werken aan de lijn is ook de procedure voor het infraprovidercontract in gang gezet. De belangstelling voor het werk aan onder- en bovenbouw van de HSL-Zuid voldoet ruimschoots aan de verwachting. Het referentieontwerp van de lijn op basis van ballastloos spoor is opgeleverd en de inpassingsvisie HSL-Zuid als leidraad voor de vormgeving van de lijn is nagenoeg afgerond.

Besloten is parallel aan de aanbesteding van het huidige ontwerp voor een (lange) boortunnel onder het Groene Hart een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheid van een kortere boortunnel. De aankoop van gronden en opstellen ten behoeve van de HSL-Zuid loopt op onderdelen trager dan gepland. Door nauwkeurige afstemming van de bouwplanning op de gerealiseerde grondaankoop hoeft de uitvoering van de werken echter niet in gevaar te komen.

De afgesproken datum voor indienststelling van de Hogesnelheidslijn in 2005, en het bij de vaststelling van de PKB/tracébesluit vastgestelde functioneel en technisch programma van eisen blijven ongewijzigd.

1 april '99

Planning HSL-Zuid	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Besluitvorming									
Ontwerp Tracébesluit									
Tracébesluit		▼							
Beroepsprocedure bij de Raad van State									
Wijzigen van streek -/bestemmingsplannen									
Vergunningen									
Grondverwerving									
Minnelijke grondverwerving									
Wettelijke onteigening									
Infraprovider									
Vorbereidings- en consultatieproces									
Aanbestedingsproces									
Onderhandelingen									
Gunning									
Vervoer									
Ontwikkelen globale visie en plannen									
Vorbereiding contractering HSL-vervoer									
Contractering HSL-vervoer									
Ontwikkeling beleidskader									
Stations									
Ontwikkelen globale visie en plannen									
Stationsontwikkeling									
Vorbereiding van de uitvoering									
Ontwerpproces									
Aanbesteding en contractering									
Uitvoering en indienststelling									
Rotterdam-Antwerpen									▼
Amsterdam-Rotterdam									▼

■ gerealiseerd
 ■ nog te realiseren

← standlijn

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

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

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

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

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

Het onderhavige artikel heeft betrekking op de infrastructurele delen Utrecht – Arnhem en Arnhem – Duitse grens. De planstudiefase bevindt zich, na het uitbrengen van twee startnotities en de richtlijnen in de fase dat een aantal varianten wordt uitgewerkt.

Naar huidig inzicht zal de trajectnota in de zomer van 2000 gereed zijn. Besluitvorming over het Tracébesluit is in 2001 voorzien. Het project HSL-Oost valt in categorie 1a van het MIT, hetgeen betekent dat over de uitvoering en financiering van het project wordt besloten op het moment dat het Tracébesluit wordt genomen.

Omdat dit project zich in de planstudiefase bevindt is de planning opgenomen onder bijlage 1 punt 8.

d. Wat kost het?

03.03.01 Hogesnelheidslijn-Zuid

De totale kosten van het project bedragen f 8 778 mln (prijsspeil 1999). Dit is inclusief de bijdrage aan België van f 837 mln (f 823 mln plus f 14 mln rente ten behoeve van de realisatie van het E19-tracé tussen de Nederlandse grens en Antwerpen) en inclusief de voorlopige taakstelling als gevolg van de mogelijke keuze voor een verkorte boortunnel onder het groene hart.

De in dit begrotingsartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen (f 3 036 mln).
- een bijdrage uit het FES (f 3 488 mln).
- de bijdrage uit private financiering (f 1 904 mln).
- de bijdragen van de Europese Unie (f 350 mln).

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

Tot en met 1998 is door de EU f 198 mln toegekend. De bijdragen van de Europese Unie (onder andere TEN-gelden) worden jaarlijks vastgesteld op basis van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen.

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

03.03.02 Hogesnelheidslijn-Oost

Afhankelijk van de functionele eisen en de uiteindelijke inpassingsoplossingen kan het project leiden tot een beslag op de middelen van ca. f 3 miljard tot f 6 miljard.

In deze begroting zijn de noodzakelijke uitgaven voor personeel en materieel, alsmede enkele onderzoekskosten ten behoeve van de planstudie opgenomen. Over de uitvoering en financiering van het project wordt beslist op het moment dat een Tracébesluit wordt genomen.

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

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.03.	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			692 562	839 619	1 154 866	1 109 559	675 283	
Amendementen/ N.v.W.							10 000	
1e suppl. wet 1999			97 500	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties			8 705	- 37 092	- 12 911	- 36 484	- 7 087	
Stand ontwerp-begroting 2000	750 984	710 628	798 767	797 527	1 136 955	1 068 075	673 196	729 132
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	340 782	322 469	362 465	361 902	515 928	484 671	305 483	330 866

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.03.	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		666 099	933 132	1 115 836	971 857	1 113 433	
Amendementen/ N.v.W.						10 000	
1e suppl. wet 1999		- 2 500	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties		9 126	- 37 092	- 12 911	- 36 484	- 7 087	
Stand ontwerp-begroting 2000	238 378	672 725	891 040	1 097 925	930 373	1 111 346	1 282 347
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	108 171	305 270	404 336	498 217	422 185	504 307	581 904

Toelichting nieuwe mutaties:

Het verschil in de nieuwe mutaties tussen verplichtingen en uitgaven wordt met name verklaard door de actualisatie van de planning van beide projecten. De einddatum van de HSL-Zuid blijft echter gehandhaafd op 2005.

specificatie nieuwe mutaties (in NLG1000)

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	152	205	187	184	185	
2. Overboeking van IF 01.03			22000		- 22000	
3. Overboeking van 01.02					50 000	
4. Prijsbijstelling 1999	6 974	7 703	4 902	8 332	4 728	
5. Versobering infrastructuur/ innovatief aanbesteden		- 50 000	- 50 000	- 50 000	- 50 000	
6. Extrapolatie						171 001
7. Aanpassing prijspeil 1999 (FES)	2 000	5 000	10 000	5 000	10 000	
Totaal	9 126	- 37 092	- 12 911	- 36 484	- 7 087	171 001

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft het terugdraaien van de overboeking met artikel 01.03 Duurzaam Veilig, zoals die in de begroting 1999 was opgenomen.

ad 3. Deze technische mutatie betreft een overboeking van artikel 01.02 Railwegen en is de compensatie van een tegengestelde overboeking uit 1998.

ad 4. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999 voor de reguliere SVV-middelen.

- ad 5. Deze ombuiging is vooralsnog geparkeerd op het budget voor de HSL-zuid. Afhankelijk van de definitieve besluitvorming over de eventuele verkorting van de boortunnel en de resultaten van IBO-innovatief aanbesteden zal de definitieve invulling plaatsvinden, zonodig op andere begrotingsartikelen.
- ad 6. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de volgende mutaties:
- – f 162 mln afloop SVV middelen HSL (ontvangstartikel 05.01)
 - – f 2 mln afloop raming EU bijdrage (ontvangstartikel 03.03)
 - + f 1 035 mln voorfinanciering privaat uit het FES (ontvangstartikel 05.04).
 - – f 704 mln afloop bijdrage uit FES (ontvangstartikel 05.04).
 - f 4 mln aanpassing prijspeil 1999.
- ad 7. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999 voor de FES middelen.

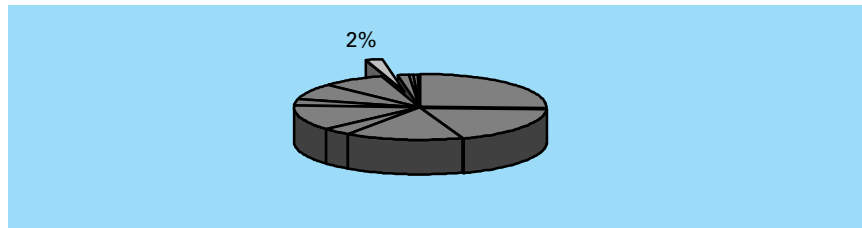
De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG1000) en de economische en functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.03.01 HSL-Zuid								
Productuitgaven	674 959	768 767	770 984	206 236	633 745	864 497	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	20 844	7 175	5 533	16 292	12 391	5 533	11	12.2
03.03.02 HSL-Oost								
Productuitgaven	13 878	21 823	20 000	14 940	25 451	20 000	62D	12.2
Directe uitvoeringsuitgaven	947	1 002	1 010	910	1 138	1 010	11	12.2
Totaal	710 628	798 767	797 527	238 378	672 725	891 040		

03.04 Deltaplan Grote Rivieren

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

Aandeel DGR in Infracfonds 2000



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

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

De Minister van V&W stelt de veiligheidsnormen vast waaraan de primaire waterkeringen dienen te voldoen. Dit gebeurt op basis van de

Wet op de waterkering. De versterkingsmaatregelen in het kader van DGR naderen hun voltooiing. De urgente rivierdijkversterkingen en de aanleg van de Maaskaden zijn gereed. De tweede tranche rivierdijkversterkingen (en versterkingen in het kader van de Deltawet) dient veilig te zijn in 2000. Hoewel dit grotendeels wordt gerealiseerd, zijn er een aantal uitzonderingen (zie beschrijving van het actuele programma). Recent is het Markermeer als gevarenbron gekwalificeerd. De versterkingen die hieruit voortvloeien, zullen aan DGR worden toegevoegd en ook op dit artikel worden verantwoord.

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

c. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Dijkversterkingen

Tot het Deltaplan Grote Rivieren behoren naast de rivierdijkversterkingen, ook de versterkingen langs het IJsselmeer en de versterkingen in het kader van de Deltawet van 1958 (resterende versterkingen langs de kust en in het benedenrivierengebied). De meest urgente rivierdijkversterkingen zijn inmiddels afgerond. Onder *d. Welke producten worden gerealiseerd?* is voor de primaire waterkeringen, naast de totale lengte van deze keringen, aangegeven welke lengte nog moet worden versterkt.

Maas

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

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

Voor het deelproject Zandmaas/Maasroute is in 1998 de Trajectnota-MER gereedgekomen en begin 1999 de inspraak ingegaan. Het tracébesluit is in 2000 gepland.

Binnen dit deelproject Zandmaas/Maasroute worden, vooruitlopend op het tracébesluit, drie baggerbestekken uitgevoerd. Deze werken passen binnen alle mogelijke tracévarianten en resulteren niet alleen in een (eerste) waterstandverlagend effect, maar vergroten tevens de kennis omtrent de verdere projectuitwerking. Het tweede en derde baggerbestek hebben vertraging opgelopen en zullen doorlopen tot in 2000.

Voor het deelproject Grensmaas zijn in 1998 gereedgekomen: de MER-Grensmaas, het ontwerp-streekplan en de ontwerp-projectnota landinrichting. Gewerkt wordt aan het uitvoeringsplan in overleg met de grondeigenaren volgens een PPS-constructie.

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

Een aantal onderdelen van de deelprojecten Zandmaas en Grensmaas wordt ingebracht in het IRMA-programma (toegelicht bij artikel 02.01) aangezien deze bijdragen aan de doelstellingen van dit IRMA-programma. Deze EU inkomsten worden verantwoord onder het ontvangsten artikel 02.01 (Ontvangsten Waterkeren).

Overige uitgaven

Het betreft hier uitgaven voor onderzoek gericht op het verbeteren van de voorspelling van hoge rivierwaterstanden alsook naar invloeden op maatgevende hoogwaterstanden. Ook de compensatie aan de waterschappen voor extra rentelasten als gevolg van de versnelling van de dijkversterkingen en de schadeloosstelling en overige uitgaven krachtens artikel 8 van de Deltawet 1958 behoren tot dit onderdeel. Op basis van een met de provincie gesloten overeenkomst draagt het Rijk bij in de kosten van de kadenaanleg; de laatste betalingen zullen in 1999 en 2000 plaatsvinden.

Tenslotte komt ook de realisatie van een aantal werken van waterschappen ten laste van dit artikel. Deze uitgaven worden geheel door ontvangsten gecompenseerd en verantwoord onder het ontvangstenartikel 03.04.

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

d. Welke producten worden gerealiseerd?

categorie	Globale lengte primaire water- keringen	Lengte resterende werken (km)	gereed in
kust	700	2	2000
benedenrivieren	600	66	2000
		3	2002
bovenrivieren	900	215	2000
		16	2002
ijsselmeer	300	141	2000
		48	2003
	2 500	491	

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.04	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			80 670	120 748	87 443	87 302	87 301	
1e suppl. wet 1999			103	380				
Nieuwe mutaties			124 955	- 4 703	- 2 403	- 52 127	- 54 015	
Stand ontwerp-begroting 2000	524 007	118 774	205 728	116 425	85 040	35 175	33 286	88 501
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	237 784	53 897	93 355	52 831	38 589	15 962	15 105	40 160

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.04		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			243 578	215 563	154 429	154 288	154 288	
1e suppl. wet 1999			33 865	28 606	4 171			
Nieuwe mutaties			2 062	- 4 703	- 2 403	- 52 127	- 54 015	
Stand ontwerp-begroting 2000		171 426	279 505	239 466	156 197	102 161	100 273	100 273
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		77 790	126 834	108 665	70 879	46 359	45 502	45 502

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	606	721	465	457	458	
2. Prijsbijstelling 1999	1 456	1 676	1 201	1 200	1 200	
3. Overboeking naar art. 02.01		- 7 100	- 4 069	- 53 784	- 55 673	
Totaal	2 062	- 4 703	- 2 403	- 52 127	- 54 015	

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 3. Betreft de overboeking naar art. 02.01 ten gunste van onderhoud primaire waterkeringen en kustlijnzorg.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.04 Productuitgaven	79 817	153 126	85 848	132 469	226 903	208 889	51	12.72
Directe uitv. uitgaven	38 957	52 602	30 577	38 957	52 602	30 577	11	12.72
Totaal	118 774	205 728	116 425	171 426	279 505	239 466		

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

In het regeerakkoord is afgesproken het systeem van rekeningrijden in te voeren. Op de begroting van het Infrastructuurfonds is hiertoe een afzonderlijk begrotingsartikel opgevoerd. Op dit begrotingsartikel worden ook de kosten van de uitvoering door de belastingdienst (voorbereidings-, invoerings- en exploitatiekosten) verantwoord. Met rekeningrijden wordt beoogd het verkeer op werkdagen tijdens de ochtendspits te reguleren. Verwacht wordt dat hierdoor de verkeersintensiteit tijdens de spits met zo'n 15% zal afnemen, hetgeen een reductie van de congestie met 30–40% tot gevolg zal hebben. Met rekeningrijden wordt een belasting geheven ter zake van het op werkdagen tijdens de ochtendspits rijden met een motorrijtuig op de weg door een betaalpoort. Het plan is om rekeningrijden, vooruitlopend op randstadbrede invoering rond de vier grote steden, vanaf september 2001 gefaseerd in te voeren, te beginnen in één regio. Waarna rekeningrijden ingevoerd zal worden in de andere drie grote steden. Er worden betaalmethoden ontwikkeld met als eis dat het verkeer geen hinder ondervindt van rekeningrijden, in die zin dat de verkeersafwikkeling niet nadelig wordt beïnvloed. Betaling zal op elektronisch wijze, automatisch, kunnen geschieden. Daarnaast zal betaling op rekening mogelijk zijn.

b. Wat is het programma?

De herziene aanpak van het implementatietraject (gefaseerde invoering, integratie afrekeningen met MRB e.d.) vereist ook een herziening van het programma waarvan de concrete invulling afhankelijk is van nader te maken afspraken met de desbetreffende regio. Voor nadere informatie wordt verwezen naar kamerstuk TK, 1998–1999, nummer 25 816.

b. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.05	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stamd ontwerp-begroting 1999			50 000	160 000	160 000	165 000	120 000	
Amendementen/ N.v.W.								
1e suppl. wet 1999			2 555					
Nieuwe mutaties			700	2 795	2 557	2 627	1 680	
Stand ontwerp-begroting 2000			53 255	162 795	162 557	167 627	121 680	121 680
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000			24 166	73 873	73 765	76 066	55 216	55 216

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

03.05		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			50 000	160 000	160 000	165 000	120 000	
Amendementen/ N.v.W.								
1e suppl. wet 1999			19 555	555	317	317		
Nieuwe mutaties			700	2 240	2 240	2 310	1 680	
Stand ontwerp-begroting 2000			70 255	162 795	162 557	167 627	121 680	121 680
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000			31 880	73 873	73 765	76 066	55 216	55 216

Toelichting nieuwe mutaties

De nieuwe mutatie in de uitgaven en de verplichtingen ten behoeve van het project Rekeningrijden betreft een toevoeging van de prijsbijstelling tranche 1999. Voorts is in de nieuwe mutatie in de verplichtingen de doorwerking verwerkt van de kasmutaties uit de Voorjaarsnota 1999.

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

04.01 Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen

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

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

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

b. *Wat zijn de uitgaven?*

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000	117 894	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	53 498	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	

Toelichting nadelig saldo:

De onderstaande tabel geeft weer hoe het voordelig saldo bij de vorige begroting is verdeeld en hoe het saldo wordt verrekend in de latere jaren.

specificatie (in NLG 1000)

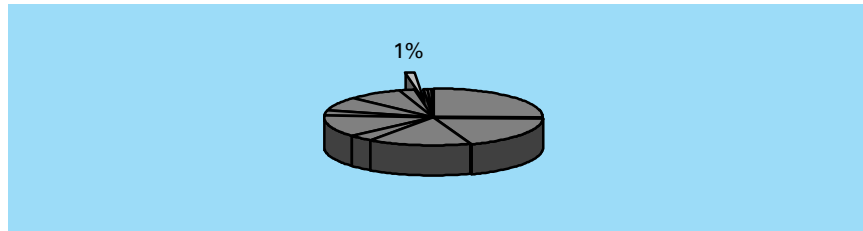
Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Stand ontwerp-begroting 1999	108 300	7 700	- 70 431		
2. 1 ^o suppletoire wet 1999	17 491	- 50 000	- 75 448	- 68 000	
3. Correctie			22 900		
Totaal	125 791	- 42 300	- 122 979	- 68 000	

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

04.02 Bodemsanering

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

Aandeel bodemsanering in Infracfonds 2000



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

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

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

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

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

c. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het programma bestaat uit twee delen: bodemsanering van NS-percelen en bodemsanering van overige projecten (investeringsimpuls en VINEX).

Een concreet projectmatige onderbouwing van de uitgaven is niet mogelijk omdat het hier gaat om een budget voor mogelijke bodemsanering.

Bodemsanering NS-percelen

De jaarlijkse betaling van een vaste bijdrage voor de bodemsanering voor de NS-percelen zal plaats hebben aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen. De dotatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2000 bedraagt afgerond f 20 mln.

De stichting besteedt de middelen aan de sanering van de bodem van NS-percelen.

Bodemsanering overige projecten

Als onderdeel van de investeringsimpuls is een totaal budget van f 150 mln aan FES-middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van bodemsanering voortvloeiende uit de aanleg van infrastructuurprojecten uit de investeringsimpuls enerzijds en bodemsanering verbandhoudende met de ontsluiting van VINEX-lokaties anderzijds.

Projecten waar vooralsnog substantiële bodemverontreiniging zullen voordoen zijn onder meer de Noord-Zuidlijn Amsterdam, de Beneluxmetro, de 2^e Beneluxtunnel, de 2^e Heinenoordtunnel, de Calandtunnel, RW73 en diverse NS-percelen in de regio rond Amsterdam en Rotterdam.

In onderstaande tabel is het budget voor bodemsanering uitgesplitst naar de twee onderdelen van het programma.

Bedragen x f 1 mln	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bodemsanering NS-percelen	30,1	20,3	20,5	20,4	20,1	20,1
Bodemsanering overige projecten	53,0	46,5	12,0	2,2	-	-
Totaal	83,1	66,8	32,5	22,6	20,1	20,1

d. Wat kost het?

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

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			31 151	35 000	53 729	42 2000	20 000	
1e suppl. wet 1999			23 849	- 5 000	- 25 729	- 20 120		
Nieuwe mutaties			6 650	101 991	- 18 546	- 19 591	- 19 906	
Stand ontwerp-begroting 2000		24 794	61 650	131 991	9 454	2 489	94	94
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		11 251	27 976	59 895	4 290	1 129	43	43

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		65 000	55 000	55 000	42 200	20 000	
1e suppl. wet 1999		18 000	11 500	- 23 000	- 20 000		
Nieuwe mutaties		113	336	476	409	94	
Stand ontwerp-begroting 2000	46 804	83 113	66 836	32 476	22 609	20 094	20 094
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	21 239	37 715	30 329	14 737	10 260	9 118	9 118
Stand incl. over-planning		83 113	66 836	32 476	22 609	20 094	

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

Verplichtingen/Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Aanpassing verplichtingenbestand	6 537	1 655	978		
2. Verplichting aangaan voor 5 jaar i.p.v. jaarlijks (NS)		100 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000
3. Prijsbijstelling 1999 (uitgaven)	113	336	476	409	94
Totaal	6 650	101 991	- 18 546	- 19 591	- 19 906

ad 1. Het betreft hier een actualisatie van het verplichtingenbestand naar aanleiding van de realisatie uit 1998.

ad 2. Vanaf het jaar 2000 wordt conform het bestaande convenant opnieuw een verplichting aangegaan voor 5 jaar.

ad 3. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

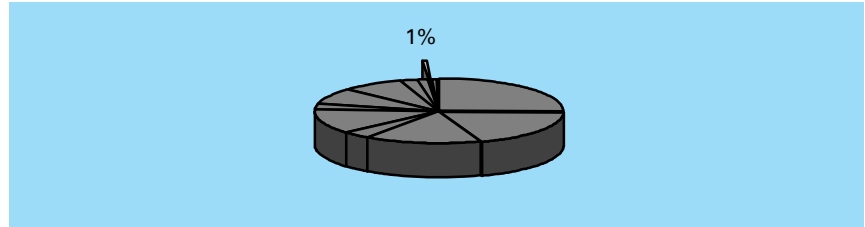
De mutaties in de uitgaven betreffen de prijsbijstelling tranche 1999.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 62C en 07.35.

04.03 Intermodaal vervoer

a. Wat is de grondslag van dit artikel

Aandeel intermodaal vervoer in Infrafonds 2000



Ten laste van dit artikel worden de bijdragen verantwoord voor investeringen in de infrastructuur ten behoeve van het multi- en intermodaal vervoer. De grondslag van dit artikel is verankerd in de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds die per 1 januari 1998 in gewijzigde vorm in werking zijn getreden.

b. Waarom draagt Verkeer en Waterstaat bij aan intermodaal vervoer?

In het intermodaal vervoer hebben zich in de afgelopen jaren belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. De intermodale vervoersmarkt is sneller gegroeid dan aanvankelijk verwacht, terwijl ook de beleidsmatige aandacht voor intermodaal vervoer is toegenomen.

Intermodaal vervoer kan niet alleen de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren, maar is ook van essentieel belang bij de ontwikkeling van economische corridors. Het maakt niet alleen een betere benutting van de beschikbare infrastructurele capaciteit mogelijk, maar schept rond de knooppunten kansen tot het aantrekken van kennisintensieve logistieke dienstverlening en andere toegevoegde waarde-activiteiten.

Door de sterke groei van het intermodaal vervoer zijn de capaciteitsgrenzen bereikt en zijn uitbreidingsinvesteringen nodig (bijvoorbeeld op de Maasvlakte en in de Waalhaven).

Voor investeringen in openbare inland terminals is een subsidieregeling ontwikkeld (SOIT).

Verkenningen/planstudieprogramma

Ontsluiting Schiphol, Aalsmeer, RSC Hoofddorp per spoor

In het kader van de commissie Kroes is Amsterdam Schiphol aangewezen als Mainport. Het betreft hier een studie naar een samenhangend logistiek concept t.a.v. de aan- en afvoer van tijdkritische goederen van en naar de luchthaven Schiphol en de bloemenveiling Aalsmeer. Doel is om een aanzienlijke substitutie van tijdkritische goederen van lucht/weg naar spoor te bewerkstelligen. Tot voor kort betrof het hier twee studies: een naar een concept voor een Intermodal Freightport Schiphol en een naar een [ondergrondse] ontsluiting van de luchthaven met omliggende

bedrijvigheid en de industriële en handelsactiviteiten in en rond de bloemenveiling Aalsmeer. Mede als gevolg van een eind 1998 gereedgekomen verkenningenstudie voor de ondergrondse ontsluiting is besloten beide projecten nu gezamenlijk verder te ontwikkelen en hiervoor een aanvullende verkenningenstudie te starten. Dit verkenningenprogramma bevat o.m. studies naar een nieuw ondergronds logistiek systeem, een nog te ontwikkelen railproduct en geautomatiseerde overslagvoorzieningen t.b.v. een hoogwaardig railproduct.

Ondergrondse stedelijke distributie van goederen

Dit onderwerp is mede op verzoek van de Tweede Kamer toegevoegd ter verkenning van de mogelijkheden van ondergronds transport. In het kader van het streven naar een betrouwbare distributie en bevoorrading van goederen in de stedelijke omgeving zijn een aantal studies gestart naar de haalbaarheid van ondergrondse stedelijke distributie. Deze studies leiden medio 2000 tot een advies m.b.t. het in de toekomst realiseren van dit type transportsystemen.

Nijmegen/Valburg

Op basis van het rapport van de commissie Kroes vormt het knooppunt Nijmegen/Valburg een belangrijk onderdeel van het voorziene terminalnetwerk in Nederland. Het MTC-Valburg beoogt een continentaal overslagpunt voor containers ten behoeve van de bundeling van ladingstromen naar het Europees achterland te zijn. Het betreft een locatie tussen belangrijke vervoersassen voor weg, water en rail (A15, Waal en Betuweroute) op dezelfde corridor.

De provincie Gelderland, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben vanaf 1996 in de Stuurgroep MTC-Valburg samengewerkt aan de uitwerking van de plannen rond het Multimodale Transport Centrum (MTC) Valburg. Voor de realisatie van het MTC-Valburg zullen marktpartijen het voortouw hebben.

RSC Twente

Als afzonderlijk project is de voorbereiding van RSC-Twente te noemen. De aanvang van de bouw van de weg/rail-terminal Twente, die gepland was voor 1997, is verschoven naar een later tijdstip. Op dit moment is nog geen besluit genomen over de start van de bouw. Naast RSC-Twente worden er voorbereidingen getroffen voor een binnenvaart terminal in de regio Twente, die eventueel vanuit de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) zouden kunnen worden ondersteund.

Realisatieprogramma

RSC Maasvlakte

Ten behoeve van de groei van het containervervoer per spoor op de Maasvlakte moeten de faciliteiten worden aangepast. Het «emplacements-deel» maakt deel uit van de projectdefinitie van de Betuweroute. In 1997 is een besluit genomen over de wijze van aanleg van de terminal op de Maasvlakte. Er wordt naar gestreefd om de terminal in 2001 gereed te hebben.

RSC Waalhaven

In 1994 is het nieuwe RSC Waalhaven geopend. Aanvankelijk werd rond het jaar 2000 een eventuele uitbreiding voorzien. Inmiddels zijn de grenzen van de overslagcapaciteit bereikt. In 1998 starten de feitelijke werkzaamheden voor de uitbreiding van de overslagfaciliteiten waardoor de terminal uiterlijk in 2001 gereed zal zijn. Het doel van de uitbreiding is om de overslagcapaciteit van de terminal te verdubbelen.

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

Ter completering van het terminalnetwerk en het faciliteren van capaciteitsuitbreiding van bestaande terminals is de tijdelijke subsidie-regeling openbare inland terminals ontwikkeld (SOIT). De regeling is gericht op openbare terminals buiten het beheersgebied van zeehavens. Onder een aantal voorwaarden, onder meer dat de initiatiefnemer een substantiële hoeveelheid risicodragend kapitaal inbrengt en dat een investering tot daadwerkelijke modal-shift leidt, kan V&W een investeringssubsidie verstrekken.

De regeling heeft een looptijd van 1999 tot en met 2003.

Verleggen versgrenzen

Ondermeer in het kader van het CO2-reductieplan is een bijdrage verleend aan de verbetering van de shuttleverbinding Rotterdam–Moskou. De shuttleverbinding moet de hoeveelheid wegvervoer richting GOS/Wit-Rusland verminderen, vooral wat betreft het koelen van vriesproducten. Door middel van het bouwen van een nieuwe terminal in Moskou (met hulp van de zijde van V&W) en het verbeteren van een terminal in Brest wordt de doorlooptijd van deze shuttle aanzienlijk verbeterd.

Op afzienbare termijn kan de shuttle qua doorlooptijd concurreren met de vrachtauto. Om oponthoud aan de grenzen zo gering mogelijk te laten zijn, wordt er gestreefd om met name met Wit-Rusland en Rusland tot goede afspraken te komen ten aanzien van landsgrenzen.

d. Wat kost het?

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

04.03	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			37 200					
Amendementen/ N.v.W.			10 000	4 000				
Nieuwe mutaties			30 313	766	72			
Stand ontwerp-begroting 2000	10 722	158 177	77 513	4 766	72			
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	4 865	71 778	35 174	2 163	33			

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

04.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		66 031	54 736	5 139			
Amendementen/ N.v.W.		2000	4 000	4 000	2000	2000	
Nieuwe mutaties		924	766	72			
Stand ontwerp-begroting 2000	107 582	68 955	59 502	9 211	2000	2000	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	48 819	31 290	27 001	4 180	908	908	

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

Verplichtingen/uitgaven	1999	2000	2001	2002/ 2003	2004
1. Prijscompensatie	924	766	72		
2. Extrapolatie					- 2000
Totaal	924	766	72		- 2000

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie in 1999 wordt veroorzaakt door een verplichtingschuif en technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de afloop van de stimuleringsreeks uit het regeerakkoord 1998.

04.04 Overige uitgaven

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

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die verband houden met diverse bijdragen aan derden.

c. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

De uitgaven hebben voor het grootste deel betrekking op een jaarlijkse bijdrage voor onbepaalde tijd van circa f 0,4 mln aan de Nederlandse Spoorwegen ten behoeve van het onderhoud en de bediening van de spoorbrug Dordrecht.

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.04	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			362	400	360	360	360	
Stand ontwerp-begroting 2000			362	400	360	360	360	360
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000			164	182	163	163	163	163

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.04		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			400	400	360	360	360	
Stand ontwerp-begroting 2000			400	400	360	360	360	360
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000			182	182	163	163	163	163

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 62D en 12.2.

04.05 Garanties infrastructuur

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

Op dit artikel worden garanties op het gebied van infrastructuur verantwoord.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

04.05.01 Garantie t.b.v. NV Flevolandse Drinkwater Maatschappij op aangegane en aan te gane geldleningen tot een bedrag van f 50 miljoen

Dit artikelonderdeel betreft een garantie van rente en aflossing op de aangegane geldlening bij de oprichting van de Flevolandse Drinkwater Maatschappij (FDM). Het uitstaande bedrag per 31 december 1998 bedraagt f 10,4 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk

04.05.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
garantie plafond	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
uitstaand risico 1/1	10 400	9 600	8 800	8 000	7 200	6 400	5 600
vervallen/te vervallen	800	800	800	800	800	800	800
uitstaand risico 31/12	9 600	8 800	8 000	7 200	6 400	5 600	4 800

04.05.02 Garantie van rente en aflossing van een lening van NLG17 050 000 ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten

Het Rijk staat borg voor een lening afgesloten door Wagenborg passagiersdiensten voor de bouw van twee veerboten. De maatschappij betaalt deze lening jaarlijks af. De lening is afgesloten op annuïteitenbasis en heeft een looptijd van maximaal 20 jaar. Het uitstaande bedrag per 31 december 1998 bedraagt f 8,5 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk

04.05.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
garantie plafond	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050
uitstaand risico 1/1	9 507	8 468	7 369	6 206	4 977	3 676	2 300
vervallen/te vervallen	1 039	1 099	1 163	1 229	1 301	1 376	1 456
uitstaand risico 31/12	8 468	7 369	6 206	4 977	3 676	2 300	844

04.05.03 Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer

De Nederlandse Spoorwegen (NS) kunnen vanaf 1994 gebruik blijven maken van de staatsgarantie voor leningen ten behoeve van het beheer van landelijke railinfrastructuur. Dit staat aangegeven in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie Wijffels (zie Handelingen Tweede Kamer 18 986 nr. 4).

Naast de investeringen worden aan de NS te verstrekken garanties mede bepaald door de rente en aflossingen in het kader van het aan de railinfrastructuur toegerekende vreemd vermogen en de voorfinanciering NS (zie Infrastructuurfonds artikel 01.02).

Door de vervroegde aflossing van de verliesfinanciering in 1994 voor een totaalbedrag van f 316 miljoen uit de vrijkomende middelen van de verzelfstandiging van het Spoorwegpensioenfonds is de liquiditeitspositie van NS zodanig geweest dat voor de financiering van de railinfrastructuur in 1994 en 1995 geen behoefte meer was aan het aantrekken van vreemd

vermogen. De besluitvorming over de verdere financiële en bestuurlijke verzelfstandiging van de NS, eind 1995, heeft ertoe geleid dat de toedeling van het vreemd vermogen van de NS aan Railinfrabeheer BV heeft plaatsgevonden. Deze toedeling is verwerkt in de ramingen van dit onderdeel en artikel 03.11 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Garantie plafond	3 633 681	3 622 452	3 743 353	3 876 771	3 984 419	4 087 533	4 180 583
Uitstaand risico 1/1	3 448 973	3 622 452	3 743 353	3 876 771	3 984 419	4 087 553	4 180 583
Vervallen/te vervallen	47 521	261 099	143 582	608 352	527 886	614 950	60 706
Verlenen/te verlenen	221 000	382 000	277 000	716 000	631 000	708 000	198 000
Uitstaand risico 31/12	3 622 452	3 743 353	3 876 771	3 984 419	4 087 533	4 180 583	4 317 877

e. Wat kost het?

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.05	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

04.06 Prijsbijstelling projecten uit het Fonds Economische Structuurversterking

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Bij regeerakkoord 1998 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor structuurversterking van Nederland. Ten behoeve van de projecten waarvoor geen reguliere prijsbijstelling en geen jaarlijkse prijsbijstelling vanuit het FES zal plaatsvinden, is binnen het totaal van de beschikbaar gestelde middelen een reservering van 2% opgenomen voor toekomstige prijsmutaties. Jaarlijks zal de onttrekking aan de reservering ten behoeve van de projecten worden vastgesteld en aan dit artikel worden onttrokken.

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

b. Wat zijn de uitgaven?

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.06	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		16 000	56 000	87 000	128 000	85 000	
Nieuwe mutaties		- 11 200	- 32 500	- 43 800	- 64 100	- 46 100	
Stand ontwerp-begroting 2000		4 800	23 500	43 200	63 900	38 900	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		2 178	10 664	19 603	28 997	17 652	

Toelichting nieuwe mutaties:

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Overboeking naar diverse artikelen	- 32 500	- 43 800	- 64 100	- 46 100	
2. Extrapolatie					- 38 900
Totaal	- 32 500	- 43 800	- 64 100	- 46 100	- 38 900

ad 1. Deze mutatie betreft de onttrekking van de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 2. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de afloop van de FES-bijdrage.

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 08 en 12.2.

2. Ontvangsten

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

01.01 Rijkswegen

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

Op dit ontvangstartikel worden de bijdragen geraamd die betrekking hebben op de aanleg en het beheer en onderhoud van Rijkswegen.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- bijdragen van derden in de kosten van projecten voor aan te leggen en te verbeteren wegen en oeververbindingen;
- bijdragen van derden in verband met de kosten van onderhoud, inclusief de jaarlijkse onderhoudsbijdragen ten behoeve van de privaat gefinancierde tunnels de Noord en de Wijkertunnel, respectievelijk f 3,5 mln en f 4,5 mln;
- ontvangsten die betrekking hebben op vergoedingen in verband met schade aan het wegmeubilair en door aannemers teruggestorte bedragen en verkoop van niet meer benodigde stukken grond (zogenaamde overhoeken);
- bijdragen van derden als vergoeding voor werkzaamheden die door Verkeer en Waterstaat voor derden worden verricht.

c. *Welke producten worden gerealiseerd?*

in NLG 1000	2000	2001	2002	2003	2004
Rw5 Verlengde Westrandweg	15 000	15 000	15 000		
Rw9 Alkmaar-Den Helder	6 000				
Rw27 Eemnes-Almere	5 500				
Rw30 A12-Postweg (omlegging Ede)			7 500	12 500	
Rw31 Leeuwarden-Drachten				22 500	5 400
Rw37 Hoogeveen-Duitse grens	3 000	7 700			
Rw50 Kampen-Ramspol-Emmeloord	18 000	8 000	4 000	4 000	2 353
Rw50 Eindhoven-Oss		250	4 150		
Diverse (Centrico)	3 850	1 650	1 650		
<i>Totaal Ontvangsten Aanleg</i>	51 350	32 600	32 300	39 000	7 753
<i>Totaal Ontvangsten Onderhoud</i>	36 015	36 017	36 032	38 932	36 238
<i>Totaal Ontvangsten 01.01.</i>	87 365	68 617	68 332	77 932	43 991

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			119 865	121 217	77 932	77 932	
Nieuwe mutaties			- 32 500	- 52 600	- 9 600		
Stand ontwerp-begroting 2000	135 624	103 281	87 365	68 617	68 332	77 932	43 991
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	61 543	46 867	39 645	31 137	31 008	35 364	19 962

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004
1. Aanpassing ontvangsten RW5	- 7 300	- 7 300	- 7 400		
2. Aanpassing ontvangsten RW73		- 20 000			
3. Aanpassing overige ontvangsten	- 25 200	- 25 300	- 2 200		
4. Extrapolatie					- 33 941
Totaal	- 32 500	- 52 600	- 9 600		- 33 941

ad 1. Deze mutatie betreft een lagere bijdrage van derden voor het project RW5 Verlengde Westrandweg.

ad 2. De bijdrage voor de RW73 komt te vervallen en wordt meegenomen in de totale bijdrage van de provincie Limburg voor de RW73, RW74, de N280 en Oosttangent Roermond. Deze totale bijdrage wordt pas in de begroting opgenomen zodra er een juridische overeenkomst aan ten grondslag ligt.

ad 3. Deze mutatie vloeit voort uit een verschuiving in de aanlegplanning naar latere jaren.

ad 4. Het extrapolatieverschil wordt verklaard door de afloop van een deel van het programma in dat jaar.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68C en 12.12.

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

02.01 Waterkeren

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

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met de kerntaak waterkeren.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.72.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- bijdrage van de Gemeente Rotterdam vastgelegd in een overeenkomst ten behoeve van een jaarlijkse bijdrage voor de zandsuppletie van het strand van Hoek van Holland;
- kleine bijdragen van derden voor diverse kleine werkzaamheden die worden meegenomen bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden;
- inkomsten uit de verkoop van Leidraden (handleidingen voor de aanleg van waterkeringen) en andere handboeken die door Verkeer en Waterstaat worden ontwikkeld;
- inkomsten die betrekking hebben op de afspraak met de Unie van Waterschappen dat waterkerende waterschappen een bijdrage leveren in de kosten van onderzoeken die dienen ter onderbouwing van Leidraden voor beheer en onderhoud van waterkeringen;
- de bijdrage van de Europese Commissie voor «Ruimte voor de Rivier» projecten die het INTERREG Rijn-Maas Activiteiten (IRMA) programma vormen.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		39 670	49 670	44 670	670	670	
1e suppl.wet 1999		1 092					
Stand ontwerp-begroting 2000	4 547	40 762	49 670	44 670	670	670	670
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	2 063	18 497	22 539	20 270	304	304	304

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.72.

02.02 Waterbeheren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met waterbeheren en vaarwegen.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Op dit artikel wordt het volgende ontvangen:

- Te verwachten bijdragen van derden in de kosten van studies aan projecten en in uitvoering te nemen of zijnde (vaarwegen)projecten,

bijvoorbeeld de verdieping van de Westerschelde en de aanleg van een oeververbinding over het Veluwemeer nabij Harderwijk.

- Inkomsten die betrekking hebben op de doorberekening van kosten als gevolg van door derden veroorzaakte ongevallen/calamiteiten op zee en langs de kust. Het betreft onder andere olielozingen door schepen, gezonken en gestrande schepen en verlies van gevaarlijke lading.
- Ontvangsten van de Nederlandse Gasunie. De instandhouding van de kwelders voor de Fries Groningse kust wordt bemoeilijkt door de bodemdaling als gevolg van aardgaswinning. Om de bodemdalings-effecten te compenseren worden extra werken uitgevoerd. De uitgaven die daaruit voortvloeien worden vergoed door de Nederlandse Gasunie.
- Bijdragen van derden in de sanering van de waterbodems. Eventuele schadevergoedingen als gevolg van verhaalacties op het terrein van de waterbodemsanering. Vanaf 1999 komen ontvangsten binnen die zijn verbonden aan de heffingen voor door derden in het bergingsdepot IJsseloog te storten specie.
- Inkomsten als gevolg van de verkoop van Waterstaatkundige Informatie Systeem-producten (waterstaatkundige kaarten), rapportages en bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.
- Ontvangsten die samenhangen met heffingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO), voor de lozingen van zuurstofbindende en andere stoffen in oppervlaktewateren beheer van het Rijk. De tarieven voor de heffing op de lozing van deze stoffen zijn vastgelegd in artikel 19a van de WVO. Op grond van artikel 23 van de WVO zijn deze ontvangsten bestemd voor de bestrijding van verontreiniging van de oppervlaktewateren en voor het doen van uitkeringen in de kosten van maatregelen tot het tegengaan van verontreiniging van oppervlaktewateren die in het beheer zijn van het Rijk.

c. *Welke producten worden gerealiseerd?*

Geraamde aantallen (x 1000) en opbrengsten (x NLG 1000) voor de WVO in 2000

	Aantal	Tarief	Opbrengst
Communaal gezuiverd	1 020	35	35 700
Bedrijven en communaal ongezuiverd	580	70	40 600
Totaal			76 300

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		202 062	185 655	162 354	159 754	159 754	
1e suppl. wet 1999		7 256	11 572	6 925			
Nieuwe mutaties			- 19 800	- 21 000	- 15 000	- 15 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	140 541	209 318	177 427	148 279	144 754	144 754	144 754
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	63 775	94 984	80 513	67 286	65 687	65 687	65 687

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004
1. Aanpassing ontvangsten	- 19 800	- 21 000	- 15 000	- 15 000	
Totaal	- 19 800	- 21 000	- 15 000	- 15 000	

ad 1. Bijstelling van de ontvangstenramingen, met navenante bijstelling van de uitgaven, als gevolg van aanpassing ontvangsten uit WVO-heffingen, bijstelling ontvangsten van derden en overige ontvangsten.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.32.

03 MEGAPROJECTEN

03.01 Westerscheldetunnel

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

Op dit artikel worden de ontvangsten die samenhangen met de Westerscheldetunnel verantwoord.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Het betreft een terugbetaling door de NV Westerscheldetunnel van door Verkeer en Waterstaat voorgefinancierde uitgaven. Wel zal nog nader gekeken moeten worden naar de verwerking van de grondaankopen door de directie Zeeland. Deze zullen echter naar verwachting in 1999 verrekend worden. Voor de dividend-opbrengst wordt verwezen naar de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ontvangsten-artikel 01.16.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999	14 000						
Stand ontwerp-begroting 2000	280 184						
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	127 142						

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.1.

03.02 Ontvangsten Betuweroute

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

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Betuweroute en overige bijdragen, zoals verrekeringen met RIB, verantwoord.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 300 mln ontvangsten van de Europese Unie.

c. *Welke ontvangsten zijn er?*

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		50 000	50 000	45 000	50 000	27 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	64 877	50 000	50 000	45 000	50 000	27 000	9 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	29 440	22 689	22 689	20 420	22 689	12 252	4 084

Toelichting nieuwe mutaties:

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Extrapolatie					- 18 000
Totaal					- 18 000

ad 1. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:

- - f 1 mln afloop raming EU bijdrage.
- - f 17 mln afloop bijdrage Gelderland.

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68G en 12.2.

03.03 Ontvangsten Hogesnelheidslijn

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

Op dit artikel worden de bijdragen van de Europese Unie in de voorbereidingskosten van de Hogesnelheidslijn-Zuid en verrekeningen met RIB verantwoord.

b. *Hoe ziet het actuele programma eruit?*

Van de Europese Unie worden voor het project HSL-Zuid bijdragen ontvangen voor de voorbereidingskosten. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd.

In de totale financiering van het project wordt uitgegaan van f 350 mln ontvangsten van de Europese Unie.

c. *Welke ontvangsten zijn er?*

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		31 800	21 300	21 000	21 000	21 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	65 719	31 800	21 300	21 000	21 000	21 000	19 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	29 822	14 430	9 666	9 529	9 529	9 529	8 622

Toelichting nieuwe mutaties:

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003
1. Extrapolatie					- 2000
Totaal					- 2000

ad 1. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutatie verklaard:

- - f 2 mln afloop raming EU bijdrage (ontvangstenartikel 03.03)

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68G en 12.2.

03.04 Deltaplan Grote Rivieren

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met het Deltaplan Grote Rivieren.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Voor de bescherming van Noordwest-Overijssel tegen overstroming door opwaaiing van het IJsselmeer is gekozen voor de bouw van een balgstuw als keersluis. Dit is een alternatief voor dijkversterkingen langs de achter deze keersluis gelegen wateren. Het waterschap Groot Salland is verantwoordelijk voor de versterking aan de dijken, of in dit geval de aanleg van de alternatieve keersluis. Bij het ontwikkelen en uitvoeren van alternatieven, alsmede bij de uitwerking van het ontwerp is de expertise van Rijkswaterstaat ingeschakeld. Daarnaast is overeengekomen dat Rijkswaterstaat de bouw begeleidt en het comptabel beheer voert. Hiervoor is in 1996 een bestuursovereenkomst tussen de Rijkswaterstaat en het waterschap Groot Salland gesloten.

Vanwege vertraging in de acceptatie in een onderdeel van het ontwerp, wordt de oplevering eerst voorzien voor het stormseizoen 2000/2001. De uitgaven die Rijkswaterstaat namens het waterschap doet, worden geheel gecompenseerd en onder de ontvangsten verantwoord.

Vanaf 1999 is Rijkswaterstaat ook ingeschakeld door het Hoogheemraadschap Alm en Biesbosch en het polderdistrict Groot Maas en Waal bij de realisatie van een keermiddel in de Afgedamde Maas. Dit past in een aantal werken dat in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren worden uitgevoerd. Ook deze uitgaven geheel gecompenseerd en onder de ontvangsten verantwoord.

In de halfjaarlijkse rapportage die in het kader van Controle Grote Projecten naar de Kamer wordt gestuurd (zie uitgavenartikel 03.04), wordt ook over deze projecten informatie gegeven.

d. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.04	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		52 380					
1e suppl. wet 1999		23 865	28 606	4 171			
Stand ontwerp-begroting 2000	28 841	76 245	28 606	4 171			
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	13 087	34 598	12 981	1 893			

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 62C en 12.72.

04 ALGEMENE ONTVANGSTEN

04.01 Voordelig saldo van de afgesloten rekeningen

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

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

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

b. *Welke ontvangsten zijn er?*

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000	334 036	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	151 579	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

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

04.04 Overige ontvangsten

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

Ten gunste van dit artikel komen de ontvangsten, welke niet onder de andere ontvangstenartikelen van het Infrastructuurfonds vallen.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Dit betreft ontvangsten uit de structuurfondsen van de Europese Unie voor projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

Omdat momenteel niet geheel duidelijk is wanneer deze middelen in het Infrastructuurfonds worden ontvangen zijn deze ontvangsten voorlopig op dit artikel geraamd. Zodra hier meer zekerheid over is, zal dit verwerkt worden op de ontvangstenartikelen van de beleidsterreinen waarop deze bijdragen betrekking hebben.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG1000)

04.04	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999				108 000	167 000	55 000	
Nieuwe mutaties						- 22 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 523			108 000	167 000	33 000	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	691			49 008	75 781	14 975	

Toelichting nieuwe mutaties

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004
1. Ramingsbijstelling				- 22 000	
2. Extrapolatie					- 33 000
Totaal					- 33 000

ad. 1 en 2. Betreft een bijstelling van de raming van de te ontvangen EU-bijdrage.

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 68G en 12.9.

05 BIJDRAGEN TEN LASTE VAN ANDERE BEGROTINGEN VAN HET RIJK

05.01 Bijdrage ten laste van de Begroting van Verkeer en Waterstaat

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Deze bijdragen zijn in de begroting van Verkeer en Waterstaat zichtbaar op het artikel 01.14 «Bijdragen aan het Infrastructuurfonds».

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

b. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999	6 821 167	7 227 763	7 660 435	7 727 205	7 811 003		
Amendementen/N.v.W.		13 000	22 000	26 000	31 500		
1e suppl. wet 1999		45 218	- 6 289	- 6 186	- 4 186	- 7 303	
Nieuwe mutaties		114 832	88 187	93 482	119 265	122 589	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 192 474	6 994 217	7 331 661	7 773 731	7 873 784	7 926 289	8 129 014
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	2 810 022	3 173 837	3 326 963	3 527 565	3 572 967	3 596 793	3 688 786

Toelichting nieuwe mutaties

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Versobering infrastructuur		- 50 000	- 50 000	- 50 000	- 50 000	
2. Bijdragen kosten wateroverlast	5 000	2 000	3 000	36 000	34 000	
3. Loonbijstelling 1999	29 441	37 242	33 900	33 198	34 219	
4. Prijsbijstelling 1999	85 233	90 545	97 582	100 067	104 370	
5. Technische overboeking NACO	- 9 042					
6. Bijdrage LNV project IJsselmonding	5 000	10 000	10 000			
7. Overboeking van IF	- 800	- 1 600	- 1 000			
8. Extrapolatie						202 725
Totaal	114 832	88 187	93 482	119 265	122 589	202 725

ad 1. Dit betreft de taakstellende versobering op infrastructuur uit de Kaderbrief.

- ad 2. Dit betreft de bijdrage van VROM en LNV in de kosten als gevolg van de wateroverlast, o.m. de vergroting van de spui-/gemaalcapaciteit.
- ad 3. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.
- ad 4. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.
- ad 5. Betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.01 ten gunste van artikel 02.02 Verkeer en Waterstaat (XII) inzake de exploitatiebijdrage Noordzeekanaalveren.
- ad 6. Van het ministerie van LNV wordt over de jaren 1999 t/m 2001 een bijdrage geleverd in het «Grootschalig Natuurproject IJsselmonding». In het Regeerakkoord 1998 zijn deze middelen in het kader van de structuurversterking van Nederland beschikbaar gesteld voor Natte natuur.
- ad 7. Deze overboeking naar artikel 03.19 Verkeer en Waterstaat (XII) betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de Regeerakkoordtaakstelling 1998.
- ad 8. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:
- extrapolatiegroei Infrastructuurfonds 2,8% ad f 185 mln
 - 2% SVV groei onderhoud railwegen ad f 26 mln
 - – f 5 mln afloop project Westerscheldetunnel
 - – f 4 mln groenvoorziening naar artikel 02.02 Verkeer en Waterstaat (XII).

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

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

a. Wat is de grondslag van het artikel?

Dit artikel bevat incidentele bijdragen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de uitvoering van projecten.

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

Met ingang van 1992 levert VROM structureel een jaarlijkse bijdrage voor geluidsanering bij reconstructies van rijkswegen. Voordien werden de kosten van de uitvoering van geluidsaneringsprojecten aan VROM doorberekend.

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		4 000	5 000	7 500	500	500	
Nieuwe mutaties		- 4 000	- 5 000	- 7 000	- 500		
Stand ontwerp-begroting 2000		0	0	0	0	500	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		0	0	0	0	227	

Toelichting nieuwe mutaties

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Extrapolatie						- 500
2. Correctie Page VROM	- 4 000	- 5 000	- 7 500	- 500		
Totaal						- 500

ad 1. Het extrapolatieverschil wordt veroorzaakt door afloop van de bijdrage.

ad 2. Dit betreft een correctie van de desaldering Page VROM uit de begroting 1998

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

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

05.04 Bijdragen van het Fonds Economische Structuurversterking

a. Wat is de grondslag van het artikel?

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

b. Hoe ziet het actuele programma eruit?

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

bedragen in NLG mln	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Betuweroute	1 039	1 092	1 101	803	505	236
HSL-Zuid	136	363	751	357	761	48
SWAB/TIB	576	415				
Bodemsanering	74	46	12	2		
Investeringsimpuls	696	633	54			330
Impuls f 1,9 mld	247	285	250	220	276	305
Land Water Impuls	1					
Bereikbaarheid/ private voorfinanciering	323	683	756	913	922	520
Totaal	3 092	3 517	2 924	2 295	2 464	1 439

c. Welke ontvangsten zijn er?

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.04	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 685 970	2 555 100	1 858 500	1 434 200	2 259 000	
Amendementen/N.v.W.		323 000	683 000	756 000	913 000	329 000	
1e suppl. wet 1999		65 346	11 500	- 23 000	- 20 000		
nieuwe mutaties		18 000	267 000	332 000	- 32 000	- 124 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 242 600	3 092 316	3 516 600	2 923 500	2 295 200	2 464 000	1 438 900
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000	1 017 648	1 403 232	1 595 764	1 326 626	1 041 516	1 118 114	652 944

Toelichting nieuwe mutaties

specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Ontvangsten	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. aanpassing prijspeil	18 000	18 000	22 000	18 000	27 000	
2. Extrapolatie						- 1 025 100
3. Kasritme aanpassing FES (zie 03.02)		249 000	310 000	- 50 000	- 151 000	
Totaal	18 000	267 000	332 000	- 32 000	- 124 000	- 1 025 100

ad 1. Dit betreft de aanpassing naar het prijspeil 1999.

ad 2. Het extrapolatieverschil wordt door actualisatie van de projecten genoemd in bovenstaande tabel verklaard.

ad 3. Dit betreft een kasritme aanpassing in het FES ten behoeve van de Betuweroute (zie 03.02).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

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

Bijlage 1 Projectoverzichten	152
1. Verkenningenprogramma	152
2. Planstudieprogramma Rijkswegen	155
3. Realisatieprogramma Rijkswegen	157
4. Planstudieprogramma Waterbeheer en Vaarwegen	159
5. Realisatieprogramma Waterbeheer en Vaarwegen	160
6. Planstudieprogramma Railwegen	162
7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer	163
8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn	165
9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn	166
10. Planstudieprogramma Railwegen	167
11. Realisatieprogramma Railwegen	168
12. Planstudieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	169
13. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer	170
14. Realisatieprogramma Betuweroute	171
15. Planstudieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	172
16. Realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur	174
17. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig	177
Bijlage 2 Economische en Functionele classificatie	178

Bijlage 1 Projectenoverzicht

1. Verkenningenprogramma (art. ond. 01.01.01)

Lokatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
Achterlandverbindingen					
Goederenroute BR-Noord-Nederland	ontsluiting Betuweroute	Rail goederen		V&W	2001
Goederenroute Zuid-Nederland	capaciteitstekort	Rail goederen		V&W	2001
R'dam-Roosendaal-Antwerpen-Sloe	capaciteitstekort	Rail goederen	SVVII/ovBelgië	V&W	1999
IJmond-Utrecht-Zevenaar grens	IJmond op BR	Rail goederen	SVVII	V&W	1999
Interregionaal					
A'dam-Harlingen (incl. sluzen Kornwerderzand	vaarwegafmeting en schutcapaciteit	HVV	SVVII	V&W	2000
Zuiderzeelijn	structuurversterking	OV	SNN	V&W	2000
Groningen, Friesland, Drente					
Leeuwarden	congestie	HWN	SNN	V&W	1999
Zwolle-Meppel	congestie	HWN	SNN	V&W	2000
Leeuwarden-West	ontsluiting	OV/OWN	Structuur schets LW	gemeente	1999
Ontsluiting Goutum (Leeuwarden)	ontsluiting	OV/OWN	VINEXACT	gemeente	1999
Ontsluiting Delftlanden/Rietlanden (Emmen)	ontsluiting	OWN	VINEXACT	gemeente	1999
Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer-Groningen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	R/PVVP	provincie	2000
Overijssel, Gelderland					
Vaarwegen Oost-Nederland (IJssel, Twenthekanaal, Meppel/	onvoldoende kwaliteit	HVV	SVVII	V&W	1999
Multimodaal terminal Valburg (Rijksbijdrage)	ontsluiting regio		Cie. v. Duuren	V&W	2000
Arnhem CS	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
Nijmegen-Roermond	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
Toekomstvisie Nederrijn-Lek	onvoldoende kwaliteit	HVV	SVVII	V&W	2000
Regionale rail Arnhem-Nijmegen	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP	VenW	1999
Almelo-Zuid	verkeersonveiligheid/ leefbaarheid	OWN	RVVP	gemeente	1999
Utrecht/Flevoland					
Randstadspoor 2e fase	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
– Utrecht-Eemland					
– Breukelen-Driebergen-Ede					
Utrecht-Eemnes	verkenning nieuwe stijl		bestuurlijk overleg	Provincie	
Utrecht-Hoevelaken	verkenning nieuwe stijl		bestuurlijk overleg	Provincie	
Oostflank Utrecht (fase 2 + 3)	onvoldoende kwaliteit	OV	ISP	BRU	1999
Transferia Regio Utrecht (fase 2)	onvoldoende kwaliteit	OWN	SVV	BRU/Prov. 2000	
Westelijke invalsroute Utrecht	ontsluiting	OWN	ISP	BRU	1999
HOV Mijdrecht – A2	onvoldoende kwaliteit	OV	PVVP	Provincie	1999
OV-Leidsche Rijn-Maarssen	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	BRU	2000
Fietsverbinding Leidsche Rijn	onvoldoende kwaliteit	OWN/Fiets	VINEX	BRU	2000
Almere Poort	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEXACT	gemeente	1999
Noord-Holland					
De Zaan	potentiële hoofdvaarweg	HVV	SVVII	Provincie	1999
Regionet	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* corridor Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* corridor Zaanlijn, incl. rail/waterkruising Nauernasche Vaart	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
* rail/waterkruising Vecht bij Weesp	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV/VW	TTP	V&W	1999
* Wormerveer inhaalgelegenheid	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	na 2000*
* Uitgeest vierde perronfase	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	na 2000*

Lokatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
Noordvleugel Randstad (congestiepakket)	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	1999
*Corridor aggro Amsterdam-Waterland	vervoersketen	OV		ROA	2002
*busstation Amsterdam CS	vervoersketen	OV		ROA	1999
*NoordZuidlijn: Buikerslootmeerplein – Purmerend / WTC Schiphol/Uithoorn	onvoldoende kwaliteit OV	OV		ROA	2000
*Zuid-Tangent fase 2 / West-Oost (fes-impuls 98)	congestie	OV	P/RVVP's	ROA/gem. 1999	
Sloten / MAP	ontsluiting	OV	VINEX	ROA	1999
Oostelijk Havengebied (Java/KNSM-eiland)	ontsluiting bouwlocatie	OV		ROA	1999
Amsterdam, IJ-boulevard centraal/west, 2e fase	ontsluiting	OWN		ROA	1999
Amsterdam, Oude Haagseweg	onvoldoende kwaliteit	OWN		ROA	1999
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel c	onvoldoende kwaliteit	OV/OWN	VINEX	provincie	2000
Beverwijk, westelijke randweg	ontsluiting	OWN	RVVP	gemeente	1999
Hilversum, Buitencircuit	verkeersonveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	OWN	RVVP	gemeente	1999
Schiphol, Beech Avenue	ontsluiting	OWN	PKB SPL	ROA	1999
Wegenstructuur Haarlemmermeer	ontsluiting	OWN		ROA	1999
Broekpolder	ontsluiting	OV	VINEXACT	provincie	2000
Houthaven/Westerdokseilanden	ontsluiting	OV	VINEXACT	ROA	1999
Zuid-Holland					
Hartelkanaal	nauwe passage en doorvaarthoogte	HTA	ROM-Rijnmond	V&W/R'dam	2000
Botlekbrug	nauwe en gevaarlijke passages	HTA	ROM-Rijnmond	V&W	2000
Den Haag CS	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV		V&W	2000
Rotterdam CS	capaciteitstekort, onvoldoende kwaliteit ov	OV		V&W	2000
Hoek van Holland strandlijn	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	na 2000*
Schiedam-Rotterdam en aansl. OW-metro	onvoldoende kwaliteit ov	OV	TTP	V&W	2000
Rijswijk-Schiedam, incl. spoorcorridor Delft	onvoldoende kwaliteit leefmilieu	OV		V&W	1999
Tramplus (streefbeeld 2010)	upgrading/uitbreiding OV-netwerk	OV	RVVP	SRR	
Rotterdam, Parklane fase 3, Matl.weg./ Marconiplein	ontsluiting	OWN	RVVP	SRR	2000
Rotterdam, 2e Maasvlakte	ontsluiting	OWN	2e Maasvlakte	SRR	2000
Verlenging OV IJsselmonde	ontsluiting	OV	VINEXACT	SRR	na 2003
Verlenging Tramplus naar Maasoever/Vlaardingen	onvoldoende kwaliteit	OV	VINEXACT	SRR	2000
Ontsluiting Noordrand II	ontsluiting	OV	VINEXACT	SRR	2000
Busontsluiting Noordrand II/III richting R'dam Alexander	ontsluiting	OV	VINEXACT	SRR	2000
HOV Rotterdam – Drechtsteden	bereikbaarheid	OV	RVVP	SRR	1999
N209 (A13 – Bleiswijk)	onvoldoende kwaliteit	OWN	RVVP	SRR	2001
OV-structuur Drechtsteden	onvoldoende kwaliteit OV	OV	RVVP	Stuurgr.Vinex Drechtsteden	2000
Agglonet (netwerkstudie)	upgrading/uitbreiding OV-netwerk	OV	RVVP	Haaglanden	
Wateringse Veld (agglonet)	ontsluiting bouwlocatie	OV	VINEX	Haaglanden	2000
Ypenburg/Nootdorp	ontsluiting bouwlocatie	OWN	VINEX	Haaglanden	1999
Fietsbruggen Leidschenveen/Ypenburg	ontsluiting	fiets	VINEXACT	Haaglanden	1999
Rijn-Gouwelijn (voorh. Regionale rail Gouda-Alphen-Leiden)	onvoldoende kwaliteit	OV		V&nW	1999
Rijn-Gouwe West	bereikbaarheid	OWN/HWN/OV	P/RVVP	provincie ZH	1999
Brabant, Zeeland, Limburg					
Burgemeester Deelenkanaal Oss	capaciteittekort, uitbouwen vervoerstrom	HWW	Ruitstudie	Oss	1999
Railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek	veiligheid	Rail goederen		V&W	2000

Lokatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed
Bascule bruggen Terneuzen	vervanging bestaande brug		Vlaanderen	Vlaanderen	1999
HOV Breda – Oosterhout	onvoldoende kwaliteit	OV		gemeente	2000
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven	ontsluiting	OWN	HWN	SRE	2000
Breda, Westtangent	ontsluiting	OWN		gemeente	1999
Breda stationsomgeving	capaciteitstekort, onv. kwaliteit	OV/OWN		gemeente	2000
Tilburg, Noordwest-tangent	ontsluiting	OWN		gemeente	1999
Den Bosch-Veghel (N266)	bereikbaarheid/veiligheid	OWN		provincie	2000
Helmond, Westtangent	ontsluiting	OWN	VINEX	gemeente	1999
Ontsluiting Rosmalen Noord	ontsluiting	OV	VINEXACT	provincie	1999
Scheldeterrein Vlissingen	ontsluiting	OV	VINEXACT	gem./prov.	1999
Maastricht, Maaskruisend verkeer	ontsluiting	OWN		gemeente	1999
Overig					
Opstel terreinen	capaciteitstekort	OV		V&W	2000
Verhoging rijnsnelheid bestaand net	onvoldoende kwaliteit ov	OV	SVVII	V&W	2000
Schiphol, Aalsmeer, RCS Hoofddorp	ontsluiting	Intermodaal	TIB	V&W	1999
Ondergrondse Stedelijke distributie	bereikbaarheid binnensteden	Intermodaal	motie	V&W	2000

* Datum gereed is nog onder voorbehoud van inplanning in Railned-programma.

2. Planstudieprogramma Rijkswegen (art.ond. 01.01.01) prijspeil 1999

Project Omschrijving	Kosten- in Mf	Ijkpunt Planning																											
		min		1998			1999			2000			2001			2002			2003			2004			later				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CATEGORIE 1:																													
Voor tracèbesluit cq project- beslissing nog te nemen																													
A2 Everdingen – Deil/Zaltbommel – Empel ³	811								tb								pr												
A2 Rondweg Den Bosch (Empel – Vught) ³	550								tb								pr												
A2 Tangenten Eindhoven ³	1 226					tn							tb				pr												
A15 Benelux – Vaanplein ³	1 014												tn				tb											pr	
A15 Maasvlakte-Vaanplein/ aansluiting Vondelingenplaat en Hoogvliet	162																												
A7 Zuidelijke Ringweg Gronin- gen, fase 1	238					tn															tb							pr	
N61 Hoek – Schoondijke	213								tn				tb								pr								
N50 Brug Ramspol	81								sn				tn				tb				pr								
A7 Rondweg Sneek	108												tb								pr								
A12 Oost (Utrecht – Duitse grens), alleen benutting, inclusief aansluiting Veenendaal ^{3 4}	608												tn								tb							pr	
A50 Ewijk – Valburg/Grijsoord (Waalbrug Ewijk)	502																				tn							tb	pr
A1 Craag benutting, in samen- hang met Benutting A9 Badhoevedorp-Velsen ⁵	679								tn				tb														pr		
«A9 Badhoevedorp-Velsen Benutting; in samenhang met A1 CRAAG benutting»	x																												
A74 Venlo in samenhang met A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond ⁶	x												tn				tb										pr		
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)	x								tn								tb												
N9 Koedijk – de Stolpen	55																				tb							pr	
Na tracèbesluit cq project- beslissing genomen																													
A2 Holendrecht Oudenrijn (CAU) ⁷	1 323												pr																
A4 Burgerveen – Leiden ³	1 300												tb ¹⁰				pr												
N31 Leeuwarden – Drachten	147								tb				pr																
N33 Spijk – Eemshaven	22								tb				pr																
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren	122								tb												pr								
A73 Venlo – Maasbracht, incl. omleiding Haelen, in samenhang met de A74, N68 en de Oost- tangent Roermond ⁶	1 442																				pr								
N11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven	132												pr																
N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34	380																				pr								
A59 Rosmalen-Geffen	243																pr												
N57 Veersedam-Middelburg	274								pr																				
Totaal categorie 1	11 632																												
CATEGORIE 2:																													
Voor tracèbesluit cq project- beslissing nog te nemen																													
A1 Craag	1 250	3 060							tn				tb								pr								
A12 Utrecht-Veenendaal	460	925											tn								tb							pr	
A12 Veenendaal-Ede	350	550											tn								tb							pr	
A12 Ede-Duitse grens	463	1 041											tn								tb							pr	

3. Realisatieprogramma Rijkswegen (art. ond. 01.01.02) prijspeil 1999

Project	Weg	Omschrijving	Kosten x f 1 mln							Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT		
			Totaal	t/m'98	1999	2000	2001	2002	2003			2004	Later
Stadsgewest Amsterdam													
2		Aansluiting Meibergdreef ¹³	70	1	18	43	8					2000	2000
5		Verlengde Westrandweg	608	2	89	104	102	144	105	61		2003	2003
Stadsgewest Rotterdam													
4		2e Beneluxtunnel, incl. aansl.wegen ¹³ asw 2x2 wordt asw 2x2+2x2 en aanpassing B.ster	780	233	131	152	182	82				2002	2002
15		«Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtun- nel en» 3 aansluitingen) ¹²³	1 291	135	182	247	256	212	148	111		2004	2004
15		Vaanplein (rw 29)-Ridderster (rw 16) Breiwerken/parallelbanen/2fly-overs ¹³	320	279	22	20						1998	1998
16		Ridderkerk – Hendrik Ido Ambacht ¹³	55	9	14	18	15					2000	2000
20		«Giessenplein; reconstructie ²³ »	68	7	25	20	8	9				2002	2001
29		Rotterdam (rw 15)-Heinenoord asw 2x2 wordt asw 2x3, incl. aanleg langzaamver- keerstunnel ²³	257	212	39	6						1999	1999
Stadsgewest Den Haag													
4		Leiden (rw 11 oost) – Pr.Clausplein (rw12) asw 2x2 wordt 2x3 ¹³	264	242	15	6	1					1998	1998
11		«Leiden(rw 4)-Alphen a.d.Rijn; Aanleg aw 1x2, incl. Alphen aquaduct»	315	267	39	9						1999	1998
14		Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	674	35	29	58	98	134	219	93	9	2004	2004
44		Aanpassing traject Wassenaar	31	3	4	11	13					2001	1999
Stadsgewest Utrecht													
2		Knpt. Oudenrijn (rw 12)-Knpt. Everdingen (rw 27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats: asw 2x3/2 wordt 2x4/3	248	85	58	25	45	24	11			2003	2003
12		«Lunetten-Bunnik; asw 2x2 wordt 2x3 ¹³ »	65	58	7							1999	1998
Corridor Randstad-Midden-Zuid- Duitsland													
2		Tweede brug o.d. Waal bij Zaltbommel incl. 243 aansluitende wegen: Aanleg asw 2x3 ¹³	243	222	13					8		1998	1998
15		Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr. ¹³	294	37	30	20	30	30	30	30	90	2 008	2 008
Corridor Randstad-Belgie-Frankrijk													
4		Knpt. Badhoevedorp-aansluiting Hoofd- dorp, incl. 2e Schipholtunnel: asw 2x4 wordt 2x3+2x2 ¹³	251	204	43	4						1999	1999
16		Moerdijk-Breda-Galder	1 115	23	48	89	113	126	163	137	415	2008	nvt
Overige Hoofdwegennet													
9		Heiloo-Alkmaar	47	5		22	19					2001	1999
9		Alkmaar-Den Helder, lokale aanpassingen ²	73	39	18	7	9					2000	2000
27		Knooppunt Eemnes-Almere, incl. 2e brug Aanleg asw 2x2 ²	198	152	40	6						1999	1999
30		Rw 12 – Postweg (omlegging Ede) asw 2x2 ²	196	48	6	2	10	50	56	24		2004	2004
32		Wolvega noord-Heerenveen(rw 7), incl. knpt. H'veen: aw 1x2 wordt asw 2x2	167	102	38	27						1999	1999
37		Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw 34) -Duitse grens: aw 2x2/asw 2x2 ³	240	49	35	29	29	16	20	32	33	2005	2005
50		Kampen-Ramspol-Emmeloord ²	220	22	20	31	52	50	20	25		2004	2004
50		Eindhoven-Oss asw 2x2 ²³	658	122	44	79	148	148	74	42		2003	2 006
58		Knooppunt De Baars ³	27	12	11	4						1999	1999
58		Omlegging om Etten Leur aw 2x2 wordt asw 2x2 ³	183	116	44	19	4					1999	1999
		Dynamisch Verkeersmanagement ^{3 en 5}	1 142		287	202	155	112	233	153			
Kleine projecten					25	5	6						

Project		Kosten x f 1 mln								Planning gereed huidig MIT	Planning gereed vorig MIT
Weg	Omschrijving	Totaal	t/m'98	1999	2000	2001	2002	2003	2004		
	Afronding projecten			36							
	Uitvoeringskosten planstudieprojecten na tracébesluit				31		80	179	264		
	Uitvoeringskosten planstudieprojecten vòòr tracébesluit					56	62	89	91		
	Voorbereidingskosten ⁴		31	16	26	35	129	30			
	Totaal Programma	1 441	1 312	1 436	1 312	1 477	1 100				
	Directe Uitvoeringsuitgaven	288	262	287	262	295	220				
	Aflossing tunnels	94	95	97	97	97	97				
	Totaal Programma	1 823	1 668	1 820	1 671	1 869	1 416				
	Overplanning	- 166	- 152	- 165							
	Totaal programma (IF01.01.02)	1657	1 516	1 654	1 671	1 869	1 416				

¹ Projecten in het kader van Samenwerken aan Bereikbaarheid

² (deels Investeringsimpuls 1994)

³ Project beh. tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals afgegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Eur. Parlement en de Raad van 23 juli 1996

⁴ Inclusief rijksweg 2 Holendrecht-Oudenrijn met kasreeks 1999-2004, t.w. 12, 14, 22, 32, 37 en 30 Mf, zijnde alleen V&W-deel. Alleen mogelijk als ook VROM en regio bijdragen (225Mf in 2002 t/m 2004)

⁵ Voor Dynamisch Verkeersmanagement worden de totale Produktuitgaven begroot op 1620 Mf (prijspeil 1999) in de periode 1998 t/m 2004.

4. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (art. ond. 02.02.01) prijspeil 1999

Projectomschrijving	Kosten uitvoering in Mf	Planning												Uitvoerings- periode												
		'99			'00			'01			'02				'03			'04			later					
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Tracebesluit cq. projectbesluit nog te nemen																										
Waterbeheren																										
Studie naar vergroting spuicapaciteit Afsluitdijk	p.m.	sn																							uo	na 2004
Vaarwegen																										
Fries Groningse kanalen																										
Vaarweg Lemmer-Delfzijl (planstudiedeel)	234	pr	uo																							vanaf 2001
- Kunstwerken																										
- Verruimingen																										
IJsselmeergebied																										
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	33																								uo	na 2004
Rijn en Rijntakken																										
Waal, toekomstvisie planstudiedeel	300	pr																							uo	na 2004
Twenthekanaal, planstudiedeel	72-127						pr																		uo	na 2004
Vaarweg Almelo-Coevorden	p.m.	sn																								na 2004
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal																										
Lekkanaal/ 3e Kolk Beatrixsluis	147	sn																								na 2004
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis																										
Zeeburg	35	tb	pr																						uo	na 2004
Zeepoort IJmond	800-1000	sn					tn																			na 2004
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen																										
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen	420	tb	pr																						uo	na 2004
Wilhelminakanaal Tilburg	100	tn	tb	pr																					uo	na 2004
Maasroute, modernisering fase 2																										
- Verruimen tot klasse Vb	900		tb	pr																					uo	na 2004
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien	p.m.	sn																								na 2003

sn Startnotitie/studieplan gereed
tn Trajectnota/projectnota gereed
tb Tracébesluit/projectbesluit
pr Procedures rond
uo Beschikking/uitvoeringsopdracht
up Uitvoeringsperiode

5. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (art. ond. 02.02.02) prijspeil 1999

Project	Kosten x f 1 mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT	
	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later			
Waterbeheren												
IJsselmeergebied												
Depot IJsseloog	279	248	23	8							2000	2002
Inrichting IJsselmonding	25		5	10	10						2001	n.v.t.
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal												
Depot Averijhaven	7		7								1999	n.v.t.
Beneden Rivieren												
Depot Hollandsdiep	175			9	8	8	50	50	50		2005	n.v.t.
Delta												
Depot Koegorspolder	79		1	17	17	44					nog te bepalen	n.v.t.
Project wateroverlast												
«Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden, Nieuwegein, Gouda; realisatie»	121			9	15	43	54				2003	n.v.t.
<i>Sub-totaal Waterbeheren</i>	<i>686</i>	<i>248</i>	<i>36</i>	<i>53</i>	<i>50</i>	<i>95</i>	<i>104</i>	<i>50</i>	<i>50</i>			
Vaarwegen												
Fries Groningse kanalen												
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	148	69	24	33	12	10					2002	2002
IJsselmeergebied												
2e Krabbergatsluis	125		17	32	30	29	17				2003	2003
Vaarroute Ketelmeer	28			8	8	7	5				2003	2003
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam- Lemmer	35	2	1	16	10	6					2002	2002
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	53		16	25	12						2001	2001
Rijn en Rijntakken												
Waal realisatie toekomstvisie «Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel»	180	125	13	23	12	7					2002	2002
	120	15			1	15	30	40	19		2005	2004
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.	31		2	9	8	7	5				2003	2003
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	484	308	37	39	26	27	30	17			2004	2003
Renovatie Oranjesluizen	83	53	18	12							2000	2000
Delta												
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuur- herstel	340	63	93	44	30	30	55	25			2004	2004
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse kanalen												
«Zuid Willemsvaart; herstart traject Veghel-Den Dungen»	57	20	6	15	16						2001	2000
«Zuid Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II»	108	14	3	12	12	12	12	27	16		2005	2004
2e sluis Lith	121	66	33	22							2000	2000
Maasroute, modernisering fase 1, brugverho- gingen Roosteren en Echt	33			5	10	12	6				2003	2002
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	119	94	2	9	10	4					2001	2002

Project	Kosten x f 1 mln									Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later		
Overig											
Tijdelijke beleidsregeling binnenvaart- aansluitingen (TBBV)	61	8	10	14	10	6	13				n.v.t
Projecten < 25 mln.	190	56	35	25	24	5	3	42			n.v.t
<i>Sub-totaal vaarwegen</i>	<i>2 316</i>	<i>893</i>	<i>310</i>	<i>343</i>	<i>231</i>	<i>177</i>	<i>176</i>	<i>151</i>	<i>35</i>		
Totaal productuitgaven	3 002	1 141	346	396	281	272	280	201	85		
Totaal directe uitvoeringsuitgaven	227	55	30	36	32	27	22	25			
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning	3 229	1 196	376	432	313	299	302	226	85		
Overplanning			- 36	- 35	- 32						
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning			412	467	345	299	302	226	85		
Planstudie Lemmer-Delfzijl (excl. spoorbrug Sauerd)	234				5	5	10	10	204		
Begroting (artikel 02.02.02)			340	397	286	304	312	236			

7. Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (art. ond. 01.02.02 prijspeil 1999)

Project		Kosten x f 1 mln										Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later			
Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht ²													
1.010	Amsterdam CS – Zaanstraat: 6-sporig	275	260	3	3	3	3	3				1996	1996
1.020	Riekerpolder – Schiphol – Hoofddorp: 4/6/4-sporig	1 145	1 031	79	18	17						94/98/00	94/98/00
1.011	Rotterdam Zuid – Dordrecht: 4/6-sporig ³	831	645	35	30	29	28	26	25	13		1997/pm	1997/pm
Rotterdam/Den Haag – Utrecht ²													
2.030	Gouda Westzijde: 5e spoor	32	29	2	1							1998	1998
2.061	Woerden – Harmelen: 4-sporig fase 2 ¹	308		15	30	45	60	60	50	48		2006	2006
Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen ²													
3.012	Utrechtboog	437	4	18	45	85	95	60	50	80		2005	2005
3.101	Amsterdam Bijlmer – Loenen: 4-sporig ⁸	558		1	15	30	80	80	100	252		2007	2007
3.011	Loenen – Maarssen: 4-sporig	628	8	36	50	70	105	100	100	159		2006	2006
3.013	Maarssen – Utrecht CS: 4-sporig	258		25	50	40	30	30	30	53		2006	2006
3.020	Den Bosch: wijziging emplacement + 3e spoor	94	77	4	4	3	3	2	1			1998	1998
3.032	Boxtel – Liempde: 4-sporig + vk.	268	226	25	10	7						1998	1999
3.033	Liempde – Eindhoven: 4-sporig	814	223	137	114	70	70	45	30	125		2002	2003
3.035	Aanpassingen Houten Castellum	61	1	15	30	10	5					2000	2000
Amsterdam/Schiphol – Den Helder/Hoorn													
4.040	Hemboog ⁵	246		1	25	35	40	55	55	35		2004	2005/2006
Amsterdam/Amersfoort – Zwolle – Groningen ²													
5.020	Amersfoort – Amersfoort aansl.: 4-sporig	275	242	26	3	4						1998	1998
Utrecht – Arnhem – Zevenaar													
6.010	Arnhem Westzijde ²	103	82	12	5	4						1998	1998
Stations en stationsaanpassingen													
9.110	Amsterdam CS spoor 15 ²	51	48	1	2							1998	1998
9.111	Amsterdam CS spoor 10/15 ²	110		8	25	25	35	12	5			2003	2003
9.115	Amsterdam CS westelijke tunnel ²	53	9	36	4	4						2000	2000
9.900	Nieuwe halten (incl. OLAN)	16	7	5	4							divers	divers
Overige lijndelen													
9.520	Flevolijn Gooiboog ²	133	1	7	43	45	15	11	11			2002	2002
9.540	Groningen – Leeuwarden: 2-sporig	150	122	20	8							1998	1998
9.550	Groningen – Sauwerd	107		1	15	30	32	15	10	4		2003	2003
	Breda – Breda aansluiting ⁶	218		10	25	25	30	35	93				
Overige projecten enz.													
9.910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten ⁴	413	85	51	41	51	51	67	67			divers	divers
9.930	Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	28		20	7	1							
9.950	Kleine projecten ⁷	174	20	23	15	25	20	17	14	40		divers	divers
9.970	Verbetering energievoorziening 1500 V (1e en 2e tranche)	219	196	20	3							1999	1998/1999
9.971	Nootdorpboog	115		7	23	32	35	12	6			2003	2002
9.972	IGO+	40		20	15	5						2001	2001
Benutting													
9.982	Stationsstallingen (kwaliteit)	50		10	10	10	10	10				divers	divers
9.981	Emplacements (geluid ⁴)	100		20	20	20	20	20	20			divers	divers
	BB21 / 25 kV (ontwikkelkosten)	190		10	50	50	50	30					
Vorbereidingsuitgaven Planstudie-Verkenningenprogr.													
	Diverse studies/onderzoek	6		3	3								
Totaal realisatieprogramma inclusief overplanning		8507	3 316	649	720	776	815	708	615	908			
Overplanning ⁹				- 39	- 103	- 105	- 25						
Totaal realisatieprogramma exclusief overplanning				610	617	671	790	708	615	908			
Ruimte voor planstudieprojecten ⁹								153	170				
Begroting (= art. ond. IF 01.02.02)				610	617	671	790	861	785				

¹ Projecten in kader van SWAB/TIB

² Project behorende tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

³ Dit project bestaat uit 3 delen; R'dam Zuid – Dordrecht deel NS-R (f 663.9 mln); Trajectdeel Barendrecht (f 163,4 mln); en Wisselcomplex Kijfhoek (f 4.5 mln).

⁴ Genoemde bedragen in 2004 zijn structureel en lopen dus ook na 2004 door

⁵ Project gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998

⁶ Momenteel zijn gesprekken gaande met de projectdirectie HSL-Z inzake overdracht naar de HSL-Z, omdat deze aansluiting voortvloeit uit de wens de HSL-Z aan te sluiten op Breda.

⁷ Het betreft de projecten: Weesp, Gooilijn, Zwolle – Enschede, Opstelsterrein Binchorst, Hilversum 4e/5e perronfase (1e fase), knelpunt Baarn, Groningen Leer, Enschede Gronau, Purmerend Overwhere, Holendrecht, en de halten Nijmegen Waalsprong, Arnhem Zuid en Amersfoort Vathorst

⁸ Opleverdatum 2006 is exclusief passage Abcoude.

⁹ Inclusief reservering voor BB21 en Abcoude.

8. Planstudieprogramma Hogesnelheidslijn (art. ond. 03.03) prijspeil 1999

Project		Kosten	Planning												Uitvoerings- periode											
Prj.ID	Omschrijving	Uitvoering	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		later					
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
	HSL-Oost	3 000 – 6 000					TN				OT	TB			PR											
	Budget plan- studieprogramma	3 000 – 6 000																								

In de lopende Tracé/Mer-procedure wordt een range van varianten onderzocht. De minimale variant van de hogesnelheidslijn op maaiveldniveau kost ca. f 3 mrd.

Afhankelijk van de functionale eisen en de uiteindelijke inpassingsoplossingen kan het project leiden tot een beslag op de middelen van ca. f 6 mrd. Conform de PKB-Schiphol wordt over uitvoering en financiering van de HSL-Oost beslist op het moment dat een Tracébesluit wordt genomen.

LEGENDA:

- SN Startnotitie/studieplan gereed
- TN Trajectnota/projectnota gereed
- OT Ontwerp tracébesluit
- TB Tracébesluit/projectbesluit
- PR Procedures rond
- UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

9. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (art. ond. 03.03) gedeeltelijk prijspeil 1999

Project		Kosten									Planning opleverdatum	Planning opleverdatum
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later	Huidig MIT	Vorig MIT
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond. 03.03.01)												
	Reguliere SVV-middelen	3 036	882	478	486	305	531	328	166	- 140	2005	2005
	FES-middelen	3 488	250	136	363	751	357	761	48	822		
	Privaat	1 904							1 048	856		
	EU-ontvangsten	350	169	32	21	21	21	21	19	46		
	Totaal	8 778	1 301	646	870	1 077	909	1 110	1 281			
Hogesnelheidslijn Oost (art. ond. 03.03.02)												
	Reguliere SVV-middelen	121	29	27	21	21	21	1	1			
	Totaal	121	29	27	21	21	21	1	1			
Begroting (= art. ond. 03.03)		8 899	1 330	673	891	1 098	930	1 111	1 282	1 584		

* De totale kosten bedragen f 8 778 mln. (prijspeil 1999 , incl. het bod aan België). De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (f 1 881 mln).

Zie ook de artikelsgewijze toelichting op art.03.03 Hogesnelheidslijn

** De reguliere SVV-middelen zijn inclusief de uitgaven voor personeel en materieel. Het negatieve bedrag na 2003 heeft te maken met het tussen FES- en reguliere SVV-middelen verrekenen van het in eerste instantie uit de reguliere SVV-middelen voorgefinancierde private deel van het bod aan België van f 363 mln.

*** De uitgaven betreffen kosten die gemaakt worden voor de voorbereiding, zoals de Trace-MER.

De projecten HSL-Zuid en HSL-Oost behoren tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

10. Planstudieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (art. ond. 01.02.01) prijspeil 1999

Project	Kosten uit-voering x f 1 mln		1998				1999				2000				2001				2002				2003				2004				Later				Uitvoerings-periode	
	min.	max.	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Prj.ID	Omschrijving																																			
	100	150	SN				SN				TB				PR																					
	4 000	4 800	0				0				OT				OT				PR												na 2004					
	p.m.	p.m.	0				0				SN				SN				TN				TN								p.m.					
	30	60	SN				SN				TN				TN				PR				PR				UO								2002-2004	
	220	590	SN				SN				TN				TN				TB				PR				PR				PR				Af 2003	
Totaal Kosten Uitvoering			4 350		9 600																															

² project behorende tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996

Legenda:

SN startnotitie/plan

TN Trajectnota

OT Ontwerp tracébesluit/projectbesluit

TB Tracébesluit/projectbesluit

PR Procedures rond

UO Beschikking/uitvoeringsopdracht

11. Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (art. ond. 01.02.02) prijspeil 1999

Project		Kosten x f 1 mln										Planning opleverdatum	Planning opleverdatum	
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m								later	Huidig MIT	Vorig MIT	
			1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004					
	Aslasten cluster I ¹	102	81	20	1								2000	2000
	Aslasten cluster II	100		0	31	34	28	7					2003	2003
	Bijdrageregeling spooransluitingen ^{1, 3}	48	12	10	11	5	5	5					divers	divers
	PAGE risico reductie	40		1	4	4	6	8		17			divers	divers
	Barendrecht-Vork ³	7			1	3	3						2002	n.v.t.
	Aansluiting RSC Waalhaven ³	15		5	8	2							2000	n.v.t.
	Kleine projecten ³	5		0	1	2	2						divers	n.v.t.
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning		317	93	36	57	50	44	20		17				
Overplanning					- 1									
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning			93	36	56	50	44	20						
Ruimte voor planstudies						2	22	16						
Begroting (=art.ond. IF 01.02.02)			93	36	56	52	66	36						

¹ project in kader SWAB/TiB

² project behorende tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996

³ projecten gefinancierd uit extra middelen Regeerakkoord 1998

12. Planstudieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (art. ond. 04.03) prijspeil 1999

Project	Kosten uitvoering x f 1 mln	tot '98	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later	Uitvoeringsperiode
Prj.ID	Omschrijving	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	2000-2001
	RSC Twente Nijmegen/Valburg		sn	pr	uo	up				
	Totaal Kosten Uitvoering									

legenda:

- SN Startnotitie/plan
- PR Procedures rond
- UO Uitvoeringsovereenkomst
- UP Uitvoeringsperiode

13. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (art. ond. 04.03)

Projectomschrijving	Kosten x f 1 mln									Planning oplever- datum Huidig MIT	Planning oplever- datum Vorig MIT
	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Later		
RSC Maasvlakte	40	10	20	10						2000	1998
RSC Waalhaven	66	36	5	20	5					2000	1998
Bijdrage aan infrastructuurvoorz. R'dam	157	101	32	24						2000	2000
Verleggen Versgrenzen	10	7	2	1						2000	
Regionale terminals	35	12	10	5	4	2	2			divers	divers
Vorbereidingskosten	2	2									
Totaal realisatieprogramma	310	168	69	60	9	2	2	-	-		
Overplanning											
Budget realisatieprogramma			69	60	9	2	2	-	-		
Budget Planstudie programma											
Totaal Budget 04.03			69	60	9	2	2	-			

14. Realisatieprogramma Betuweroute (art. ond. 03.02) gedeeltelijk prijspeil 1999

Project		Kosten x f 1 mln										Planning opleverdatum	Planning opleverdatum
Project ID	Omschrijving	Totaal	t/m							later	Huidig MIT	Vorig MIT	
			1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004				
	Betuweroute (03.02)											2005	2005
	* reguliere SVV-middelen	1 461	235	8	296	184	177	225	336				
	* FES-middelen	5 957	1 181	1 039	1 092	1 101	803	505	236				
	* Privaat	1 700						593	506	601			
	* Bijdrage Gelderland	17						17					
	* EU-ontvangsten	300	86	50	50	45	50	10	9				
Begroting(= art. ond. 03.02)		9 435	1 502	1 097	1 438	1 330	1 030	1 350	1 087	601			

De totale kosten bedragen f 9 435 mln. (prijspeil 1999). De dekking is inclusief de voorfinanciering uit het FES van de private bijdrage (f 1 680 mln). Het project behoort tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996.

Het beschikbare bedrag in 1999 sluit niet geheel aan op het in de begroting beschikbare bedrag. Dit is het gevolg van een kasschuif van 5,5 mln die per najaarsnota in de begroting verwerkt zal worden. Deze mutatie heeft geen gevolgen voor de totale projectkosten.

Het bedrag in het jaar 2000 sluit eveneens niet aan op het in de begroting beschikbare bedrag. Het gaat hier om een overplanning conform het 71 mrd pakket zoals dat bij het MIT 1999 is gepresenteerd. De overplanning zal binnen het totale infrastructuurfonds worden opgevangen. Ook deze mutatie heeft geen gevolgen voor de totale kosten van het project.

16. Realisatieprogramma regionale/lokale infrastructuur (art.ond. 01.03.02) prijspeil 1999

Project	Rijksbijdrage x f 1 mln										Planning gereed	
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	later	Huidig MIT	Vorig MIT
stadsregio Amsterdam (ROA)												
Ringlijn	ov	476	364	20	80	12					1997	1997
Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol	ov	74	24	17	20	13					divers	divers
Gebiedsgewijze Aanpak Zuid-Oost	ov	33		8	8	8	5	3			divers	divers
Zuidtangent kerntraject fase 1 (VINEX)	ov	320	157	55	65	20	24				2001	2000
Zuidtangent kerntraject fase 2 ¹	ov	178		48	70	30	25	5			2001	2001
Busbaan IJpendam – 't Schouw	ov	25	23	2							1997	1997
Tram Amstelveen Westwijk	ov	40	1	8	15	10	7				2002	1999
OV-ontsluiting OHG-IJburg (VINEX) (PH-tunnel/ Oostertoegang CS) ³	ov	67	63	4							1997	1997
Tram IJburg, fase 1 (VINEX) ^{3 en 6}	ov	304		37	85	40	50	60	32		2004	na 2003
Noord-Zuidlijn Noord-WTC (incl. voorber.kosten) ^{3 en 6}	ov	1 868	26	89	136	140	233	245	107	891	na 2004	na 2003
IJ-boulevard-Oost (BPR 205)	own	122	116	6							1998	1998
Haarlemmermeer/Amsterdam T 106/A9	own	15	5	4	5						2000	1998
Haarlemmermeer N22 Noord	own	65		5	20	15	25				2001	2001
stadsregio Rotterdam (SRR)												
Kop van Zuid metrostation «Kop van Zuid TramPlus; Erasmusbrug (VINEX)»	ov	81	51	10	8	12					2000	1998
Kop van Zuid, stadsbrug + viaduct (BPR 230/234)	ov/own	212	192	7	14						1997	1997
TramPlus – CS-Lombardijen (VINEX)	ov	67	37	20	10						1998	1998
TramPlus Schiedam-Vlaardingenlijn (voorh. Tramplus fase 2) ⁵	ov	130			20	20	30	30	30		2004	nvt
NZ-metro, station Beurs	ov	35	28	4	4						1999	1996
NZ-metro upgrading	ov	23	21	2							1998	1998
Station Lombardijen	ov	23	21	2							1998	1998
Busbaan Groene Kruisweg 2e fase	ov	36	34	2							1998	1998
Beneluxmetro ³ (VINEX)	ov	1 444	346	200	232	195	133	138	200		2003	2003
Nesselande (VINEX) ⁵	ov	80			3	9	24	34	9	2	2005	nvt
Structuurschema Zeehavens Parklane fase 1, Giess.plein/4 havengebied. ³	own	29	24	4	2						1997	1997
Eemhaven A15	own	16	2	6	4	3	2				2001	2000
	own	20	15	5							1998	1998
stadsregio Haaglanden												
Verlengen tramlijn 1 Delft Zuid	ov	87	87								1994	1994
Tramtunnel Hollands Spoor	ov	88	88								1996	1996
Tramlijn Steenvoorde incl verl. Wateringse Veld (Agglonet)	ov	124	63	41	20						1999	1999
Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet)	ov	207	146	35	20	6					2001	2000
Koningstunnel	ov/own	89	35	26	25	3					2000	1999
Ontsluiting HOV Ypenburg/ Nootdorp (VINEX)	ov	80		20	47	5	8				2001	2001
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein	ov/own	25		5	9	8	3				2001	2000
Zuidwestelijke randweg (N211)	own	18	18								1998	1998
Doorstroming Parkeerruit	own	15	1	3	2	5	5				2002	1999
stadsregio Utrecht (BRU)												
HOV-Utrecht CS-Uithof (Vredenburg-Uithof) (VINEX) ¹⁾	ov	122	10	30	50	32					2001	2000
Ontsluiting HOV Leidsche Rijn (VINEX)	ov	180		20	35	35	45	45			2003	na 2003

Project	Rijksbijdrage x f 1 mln										Planning gereed	
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	later	Huidig MIT	Vorig MIT
regio Zuid Holland												
Leiden Centraal Stationsplein project	ov/own	85	62	14	4	4					1998	1998
Barendrecht Rondweg	own	18	9	4	3	2					2000	1999
Omleiding Kwintshuil (N222)	own	26	24	2							1998	1999
Leidschenveen/Zoetermeer N469 (voorh.Prov.ZH/S20 LeiZo)	own	20		8	8	4					2001	1999
Delfgauw N 470 1e fase	own	24	4	5	5	5	5				2001	1999
Pilot doelgroep N213 ¹	own	5		5							2000	2000
regio Oost-Nederland												
Arnhem Nijmegen (Arnh. Centraal, fase 1) (VINEX)	ov/own	46	20	6	5	4	6	6			2003	na 2002
Arnhem Nijmegen (Nijmegen Spoorzone) (VINEX)	ov/own	26	7	7	9	3					2001	2001
VINEX Regio Twente fase 1 (doorstroomas Enschede)	ov/own	43	7	9	14	13					2000	2000
VINEX Twente (doorstroomas Almelo)	ov/own	22	7	4	5	6					2001	2001
Enschede Zuidelijke Invalsweg	ov/own	20	12	6	2						2000	2000
VINEX Twente (doorstroomas Hengelo NS Vossenbelt) ⁶	ov/own	26		4	5	10	8				2002	2002
Zwolle Stadshage (Twistvliet-brug)	ov	15	5	8	2						1999	
Kampen Stadsbrug	own	9	2	6	2						2000	2001
Provincie Overijssel N 348	ov/own	49		3	7	16	11	12			2003	na 2003
Apeldoorn stationsomgeving ⁵	ov/own	20		4	6	4	4	2			2001	2001
regio Utrecht/Flevoland												
Almere busbanen (VINEX)	ov	48		6	11	10	14	8			2002	2002
Herinrichting station Amersfoort	ov	19	15	4							1999	1999
Amersfoort Groeistad, fase 1 en 2	own	21	19	2							1999	1999
Amersfoort Centraal Stadsgebied, 1e fase	own	23	3	6	3	4	6				2002	2001
Doelgroep-pilot N408/409 ¹	own	1		1	0						2000	1998
Amersfoort/Bunschoten N199 ¹	own	16		7	5	4					2001	2000
Veenendaal Oostelijke rondweg, N233	own	8			5	2	1				2002	2000
Structuurontsluiting Lopikerwaard, N210 ⁵	own	35			10	10	10	5			2003	2001
regio Noord Nederland												
Emmen-Ter Apel	own	5		3	2						2000	2000
regio Noord Brabant												
Eindhoven (DRS)	ov	60	25	13	13	5	4				2001	2000
Eindhoven HOV Westcorridor (VINEX)	ov	90		52	20	9	9				2002	2002
Tilburg N.O.-tangent fase 1	own	17	15	2							1998	1998
Tilburg N.O.-tangent fase 2 ⁵	own	19		5	7	7					2001	1998
Den Bosch Zuid-West tangent ¹	own	21			12	7	2				2002	2001
Geldrop Gijzenrooijseweg	own	9	8	1							1999	1999
regio Limburg												
Heerlen Zwart 1, fase 1 en 2	own	31	24	1	2	2	2				2002	2000
Diversen												
Diverse transferia	own	39	16	15	8						div.	div.
Diverse pilots doelgroepstrook	own	8			4	4					div.	div.
Directe uitvoeringsuitgaven		24	4	4	4	3	3	3	3			
Totaal realisatieprogramma incl. overplanning		7835	2 331	971	1 201	757	704	597	381	893		
Overplanning												

Project	Rijksbijdrage x f 1 mln										Planning gereed	
	moda- liteit	Totale rijks- bijdrage	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	later	Huidig MIT	Vorig MIT
Totaal realisatieprogramma excl. overplanning				971	1 201	757	704	597	381			
Ruimte voor planstudie- projecten ⁷				0	0	26	83	18	0			
Begroting (= art. IF 01.03.02)				971	1 201	783	787	615	381			

¹ (deels) SWAB/TIB

³ (deels) investeringsimpuls 1994

⁵ extra middelen regeerakkoord 1998

⁶ (deels) investeringsimpuls 1998

⁷ Inclusief reservering HOV Eindhoven en Vathorst.

17. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (art. ond. 01.03.03) prijspeil 1999

Omschrijving	Kosten in Mf					Planning gereed Huidig MIT	Planning gereed Vorig MIT
	Totaal	t/m 1998	1999	2000	2001		
West Zeeuws Vlaanderen	86	45	19	21	1	2000	2000
Diverse kleine projecten	11	6	3	2		divers	divers
Startprogramma DV	200	30	50	90	30	2001	
Begroting (art. ond. 01.03.03)	297	81	72	113	31		

Overzicht A: uitgaven en ontvangsten per functionele categorie met totalen per functionele hoofdgroep

code	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1998	1999	2000	1998	1999	2000
07.35	Overig milieubeheer	46 804	83 113	66 836			
07	Volkhuysvesting, ruimtelijke ordening en milieu	46 804	83 113	66 836			
12.1	Landwegen				280 184		
12.12	Algemene infrastructuur	4 164 974	4 830 215	5 024 950	8 570 698	10 193 814	10 935 626
12.2	Spoorwegen	3 738 165	3 855 400	4 126 857	148 667	81 800	71 300
12.3	Scheepvaartwegen en havens	1 392 618	1 360 357	1 377 051	139 905	209 318	177 427
12.7	Waterkering en waterkwantiteitsbeheer	283 741	598 645	624 635	33 388	117 007	78 276
12.9	Combinatie van 12.0 t/m 12.8				1 523		
12	Verkeer, vervoer, communicatie en water	9 579 498	10 644 617	11 153 493	9 174 365	10 601 939	11 262 629
Totaal		9 626 302	10 727 730	11 220 329	9 174 365	10 601 939	11 262 629

Overzicht B: Uitgaven en ontvangsten per economische categorie met totalen per economische hoofdgroep

code	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1998	1999	2000	1998	1999	2000
01	Nader te verdelen over hoofdgroep 1 t/m 9						
08	Interne verrichtingen		4 800	23 500	8 435 074	10 090 533	10 848 261
0	Totaal nader te verdelen		4 800	23 500	8 435 074	10 090 533	10 848 261
11	beloning van werknemers	343 886	1 495 580	1 400 569			
12	overige goederen en diensten (intermediair verbruik)	164 857	170 018	156 462			
14	onderhoud grondwerken, water- en wegebouwkundige werken	984 361	597 073	615 270			
16	verkopen van goederen en diensten				284 731	40 762	49 670
1	Output, intermediair verbruik, afschrijvingen en beloning van werknemers	1 493 104	2 262 671	2 172 301	284 731	40 762	49 670
31	subsidies (producenten)				18 071		
36	belastingen op productie en invoer				139 905	209 318	177 427
3	Primaire inkomstenoverdrachten				157 976	209 318	177 427
51	investeringsbijdragen aan de lokale overheid						
5	Investeringsbijdragen aan de lokale overheid	3 400 881	2 735 669	2 807 919			
62C	investeringsbijdragen aan de lokale overheid	1 165 616	1 579 485	1 796 077	28 841	76 245	28 606
62D	investeringsbijdragen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen	3 015 629	3 833 593	4 093 310			
68C	investeringsbijdragen van de lokale overheid				135 624	103 281	87 365
68G	investeringsbijdragen van het buitenland				132 119	81 800	71 300
6	Kapitaaloverdrachten en aan- en verkopen van niet-geproduceerde niet-financiële activa	4 181 245	5 413 078	5 889 387	296 584	261 326	187 271
73D	aankoop van aandelen en overige deelnemingen van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	551 072	311 512	327 222			
7	Mutaties in financiële activa met een lange looptijd	551 072	311 512	327 222			
Totaal		9 626 302	10 727 730	11 220 329	9 174 365	10 601 939	11 262 629