

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

blz.

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN

2

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

2

B. BEGROTINGSTOELICHTING

3

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS- WETSVOORSTEL

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2010. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2010.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2010 vastgesteld. De in die begroting opgenomen product-artikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde Begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoudsopgave		blz.
1.	Leeswijzer	4
2.	De infrastructuuragenda	6
3.	De productartikelen	23
4.	Het verdiepingshoofdstuk	123
5.	De bijlagen	143
5.1	Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl	143
5.2	Lijst met afkortingen	146

1. LEESWIJZER

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

Zo mag het fonds jaarlijkse saldi («meer of minder uitgaven in enig jaar») overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van VenW – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

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

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

Vervolgens worden de productartikelen behandeld. De projectoverzichten zijn achter de producten opgenomen. Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan tien procent van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln. of meer dan een jaar afwijken van de eerder afgesproken oplevering¹.

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

De indeling van de begroting 2010 komt grotendeels overeen met die van 2009. De budgetflexibiliteit is in deze begroting ook in absolute termen weergegeven. Om de kabinetsdoelstellingen beter controleerbaar en afrekenbaar te maken, is de tabel stand van zaken kabinetsdoelstellingen aan het einde van de infrastructuuragenda verduidelijkt en wordt in de achterliggende artikelen duidelijker een relatie gelegd met de kabinetsdoelstellingen.

Het verkeersmanagement en beheer en onderhoud van het hoofdwatersystemen (artikel 11), het hoofdwegennet (artikel 12) en de hoofdvaarwegen (artikel 15) worden door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken met de beleidsdiensten. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het beheer en onderhoud zich moet bevinden. De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q). In de begroting 2008 is het genoemde tarief mede gebaseerd op het beschikbare begrotingsbedrag.

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

Leeswijzer

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

De begrotingen van VenW zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl

Als bijstuk bij de begroting van het IF wordt ook jaarlijks het MIRT-projectenboek meegestuurd.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

1. Inleiding

Infrastructuur is voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat een belangrijk middel om de beleidsdoelstellingen te halen. VenW financiert niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten.

Deze infrastructuuragenda bevat een bondige weergave van de uitvoeringsprioriteiten van het ministerie van VenW op het gebied van infrastructuur in 2010. Het betreft veelal zichtbare producten die voortvloeien uit de prioriteiten in de beleidsagenda. De infrastructuuragenda biedt inzicht in de manier waarop VenW inhoudelijk op programmaniveau met infrastructuur omgaat. Ook besteedt deze agenda op projectniveau aandacht aan de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2010 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2010 begint. Een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten is te vinden in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2010.

2. Algemene kaders

2.1 Infrastructuur als instrument

VenW maakt bij de rijksinfrastructuur onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen, aansluitend bij de indeling van het Infrastructuurfonds. Daarnaast worden de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren (hoofdwegennet, spoorwegen, hoofdwatersystemen en hoofdvaarwegen) ook afzonderlijk zichtbaar. Bij transportinfrastructuur is het doel om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land centraal. Daarbij wordt gewerkt aan gezonde en veerkrachtige watersystemen als basis voor een duurzame samenleving.

De manier waarop VenW met de rijksinfrastructuur omgaat kent drie vaste elementen:

1. Voor beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur is de vastgestelde basiskwaliteit het uitgangspunt.
2. Om de capaciteit van de bestaande infrastructuur te verhogen worden vervolgens maatregelen getroffen om de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen beter te benutten.
3. Als dat ontoereikend is, wordt tenslotte nieuwe infrastructuur aangelegd. Het gaat dan zowel om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken, bijvoorbeeld door verbreding van wegen, als om uitbreidingen in de vorm van volledig nieuwe tracés.

2.2 Mobiliteitsaanpak

De in de MobiliteitsAanpak uitgezette aanpak kent als doelstelling een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem neer te zetten in 2028. Daartoe zijn 10 concepten geïntroduceerd die inzetten op een samenhangend systeem met sterke verbindingen en sterke modaliteiten.

In 2010 wordt de aanpak verder doorontwikkeld. De nadruk zal daarin komen te liggen bij de gebiedsagenda's en de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). De gebiedsagenda's zijn de weergave van een gedeeld beeld van Rijk en regio over de opgaven en de oplossingen in een gebied. Ze vormen de inhoudelijke onderbouwing voor mogelijke programma's en projecten. De gebiedsagenda's vormen de inhoudelijke basis voor besluitvorming in het MIRT. In het najaar van 2009 wordt de «eerste generatie» gebiedsagenda's opgeleverd voor alle MIRT-regio's te land en het IJsselmeer.

De gebiedsagenda's die nog niet klaar zijn, behoeven in 2010 nog nadere verfijning. In de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2009 wordt voor het eerst op basis van de gebiedsagenda's gewerkt. Die ervaringen zullen in een volgende slag in 2010 worden meegenomen.

Uit de MobiliteitsAanpak vloeien nog een aantal andere acties voort. Met een systematische scan van de markt en capaciteit van de infrastructuur (NMCA) maakt het Rijk, in samenspraak met de regio's, een analyse van de staat van het mobiliteitssysteem. Centraal staat de vraag welke investeringen nodig zijn om de ambities van de MobiliteitsAanpak te realiseren. Deze analyse komt in 2010 beschikbaar. Op basis van de uitkomsten van deze analyse wordt het investeringsprogramma geactualiseerd.

Verder wordt de stevigheid van het systeem nader uitgewerkt. Op basis van een economische toets wordt onder meer «robuustheid» als criterium opgenomen in het besluitvormingsproces rondom infrastructurele projecten. Robuustheid komt terug in de OEI (onderzoek, effecten en infrastructuurwerken)-leidraad voor de kosten en batenanalyses en in de NMCA.

Het Rijk werkt ook samen met decentrale overheden aan de versterking van het totale vaarwegennetwerk. Op verzoek van het Rijk hebben de decentrale overheden netwerkanalyses gemaakt voor de regionale vaarwegen en binnenhavens. Deze dienen als basis voor toekomstige verbeteringen.

Het Rijk ondersteunt die via de quick-wingelden voor binnenhavens, waarvoor 62 miljoen euro beschikbaar is. Tevens is vanuit het aanvullend beleidsakkoord een extra bedrag ad. 50 miljoen euro beschikbaar gesteld. De decentrale overheden hebben voorstellen ingediend. De goede voorstellen worden met een financiële bijdrage van het Rijk de komende tijd uitgevoerd.

2.3 Aanvullend Beleidsakkoord en Coalitie-enveloppen

In het Aanvullend Beleidsakkoord «Werken aan toekomst» is voor 2009 en 2010 in totaal 543 miljoen euro uitgetrokken voor stimulering van de Nederlandse infrastructuur op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Dat totaal valt uiteen in drie delen: 213 miljoen euro voor versnelling bruggen en renovatie wegen, 200 miljoen euro voor vaarwegen, sluzen en binnenhavens en 130 miljoen voor Deltaprogramma (w.o. zandsuppleties).

1. Hoofdwegennet

Er is 213 miljoen euro extra beschikbaar voor het hoofdwegennet: 75 miljoen euro in 2009 en nog eens 138 miljoen in 2010. Deze middelen worden als volgt ingezet:

- Reparaties aan zeer open asfaltbeton (ZOAB), dat onder meer

Infrastructuuragenda

afgelopen winter vorstschade heeft geleden. Het gaat onder meer om wegvakken van de A1, A2, A4, A6 en A9. Daar is een bedrag voor beschikbaar van 75 miljoen euro in 2009 en 62 miljoen euro in 2010.

- Onderhoud van dicht asfaltbeton (DAB) wordt versneld uitgevoerd in 2010 voor een bedrag van 46 miljoen euro aan wegvakken van onder meer de A4, A15, A28 en A50.
- Regulier onderhoud aan kunstwerken (zoals bruggen, viaducten en knooppunten) wordt uitgevoerd in 2010 in plaats van 2014. Hiermee is een bedrag gemoeid van 30 miljoen euro. Het gaat onder andere om het Knooppunt Ridderster, de Moerdijkbrug en de Hagesteinsebrug.

2. Hoofdvaarwegen

In het Aanvullend Beleidsakkoord is 200 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de hoofdvaarwegen (waarvan 125 miljoen versneld en 75 miljoen extra). In 2009 gaat het om 75 miljoen en in 2010 om 125 miljoen euro. Deze middelen worden als volgt ingezet:

- Er gaat 50 miljoen euro naar de Quick Wins Binnenhavens boven op de 62 miljoen euro die het kabinet daar al eerder beschikbaar voor had gesteld. Het gaat om projecten die op korte termijn zijn te realiseren, ten bate van gezonde, sterke en duurzame binnenhavens.
- Daarnaast wordt onderhoud aan zogenoemde natte kunstwerken (zoals sluisen, stuwen en bruggen) versneld uitgevoerd in 2009 en 2010. Hiermee is een bedrag van 75 miljoen euro gemoeid. Kunstwerken die aangepakt gaan worden zijn onder andere de Grevelingensluis, stuw en brug bij Borgharen en de Overlaatbrug.
- Aan kleinere aanleg- en onderhoudprojecten wordt in 2010 25 miljoen euro besteed. Het gaat onder andere om de aanleg van ligplaatsen in de IJssel en renovatie van de stuw in Lith.
- In 2009 en 2010 wordt extra gebaggerd voor een bedrag van 50 miljoen euro. Het gaat onder meer om de volgende projecten: Euro-Maasgeul (bereikbaarheid Rotterdam), Twentekanal, Zeeland (Krabbebeek, Zoutkom en Westbuitenhaven) en bereikbaarheid haven Moerdijk.

3. Hoofdwatersystemen

Voor het Deltaprogramma is er 130 miljoen euro uitgetrokken in het Aanvullend Beleidsakkoord, waarvan 30 miljoen versneld en 100 miljoen euro extra. In 2009 gaat het om 80 miljoen en in 2010 om 50 miljoen euro. Vooruitlopend op de besluitvorming over het Deltaprogramma wordt begonnen met de volgende projecten:

- Extra zandsuppleties voor de Nederlandse kust (al dan niet in de vorm van de zandmotor). In totaal is hiervoor 100 miljoen euro beschikbaar, waarvan 30 miljoen euro versneld uit latere jaren.
- Voor steenbestortingen is 30 miljoen extra beschikbaar, 15 miljoen euro voor 2009 en 15 miljoen euro voor 2010. Het gaat onder meer om bestortingen in de Westerschelde bij Borssele en bij Zuidwatering, in de Oosterschelde bij Schelphoek, Cauwersinlaag en Zuidhoek.

Het kabinet heeft via verschillende enveloppen (Infrastructuur en Vaarwegen, Openbaar Vervoer en Water en kust) uit het Coalitieakkoord middelen gereserveerd op het terrein van transportinfrastructuur en water. De middelen binnen deze enveloppen zijn voor een groot deel reeds naar VenW overgeboekt. Hieronder is ingegaan op de middelen die in de komende tijd uit de enveloppen worden opgevraagd.

Infrastructuuragenda

Transportinfrastructuur

Voor wat betreft de het Openbaar Vervoer gaat het onder andere om middelen voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Actieprogramma Regionaal OV. Voor de (vaar)wegen zijn middelen gereserveerd voor Dynamisch Verkeersmanagement en voor een pakket Duurzaam Veilig. Dit pakket bestaat uit projecten, die inspelen op de wisselwerking tussen infrastructuur, voertuig en gedrag. Ten slotte gaat het om FES middelen uit de enveloppe Energie ten behoeve van het programma Duurzame Mobiliteit.

Water

Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma is uit de enveloppe «water en kust» tot en met 2020 1,1 miljard euro gereserveerd en wordt in tranches naar de VenW-begroting overgeheveld. In de voorliggende IF-begroting is de tweede tranche van 165 miljoen euro opgenomen om het programma op basis van de 1e en de 2e toetsing (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk) uit te voeren.

Voor maatregelen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water en het Waterbeleid 21e eeuw (WB21) heeft het kabinet in totaal 75 miljoen euro gereserveerd. De regeling richt zich met name op het stimuleren van innovatieve projecten om de KRW-doelstelling te halen. In voorliggende IF-begroting is de tweede tender van 40 miljoen euro opgenomen. Voor de synergieaanpak binnen KRW/WB21 is in het Coalitieakkoord een bedrag van 115 miljoen euro beschikbaar gesteld. Hiervoor worden projecten in het landelijke en stedelijke gebied uitgevoerd die bijdragen aan de doelen van de KRW en tenminste één ander Rijksdoel. In de Voorjaarsnota 2009 is tweede en laatste tender van 39 miljoen euro opgenomen.

Voor een financiële impuls voor Kaderrichtlijn water-maatregelen in de rijkswateren is in het Coalitieakkoord in totaal 340 miljoen euro gereserveerd. Deze middelen worden in de komende jaren naar de VenW-begroting opgevraagd op basis van de maatregelen in de stroomgebied-beheerplannen.

Voor het programma Innovatie Deltatechnologie is ruim 39 miljoen euro gereserveerd. In de voorliggende begroting is de tweede en laatste tranche van 25 miljoen euro (prijspeil 2008) opgenomen.

2.4 MIRT

Het kabinet wil bij de realisatie van het MIRT rijkspartijen onderling en het Rijk en de decentrale overheden intensiever laten samenwerken en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar afstemmen. Daarom is gekozen voor een integrale gebiedsgerichte benadering waarbij de ruimtelijke departementen, regionale partners en andere partijen worden betrokken. Daarom is sinds 1 januari 2009 het MIRT Spelregelkader van kracht en worden onder andere de gebiedsagenda's opgesteld.

Vanaf 2010 zijn de gebiedsagenda's bepalend voor het MIRT-proces. Dat wil zeggen dat bij afwegingen over infrastructuur in een gebied functies als wonen, werken, bewegen en recreëren in samenhang worden bekeken. Die aanpak wordt overigens ook toegepast op het Delta-programma. Er wordt nog bekeken wat dat betekent voor het spelregelkader.

Infrastructuuragenda

Een gebiedsagenda bestaat uit twee delen. Het eerste deel beschrijft de visie op een gebied en de daaruit voortvloeiende integrale en sectorale opgaven. Dit deel is voor meerdere jaren richtinggevend. Het tweede deel bestaat uit mogelijke programma's en projecten die voor uitwerking of verkenning in aanmerking komen. Dit deel is dynamisch en wordt jaarlijks herzien en aangevuld. Dat gebeurt in 2010 voor de eerste keer. Dan krijgt ook de informatie uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2010 een plek in de gebiedsagenda's.

Om de integrale en gebiedsgerichte agenda's te kunnen uitvoeren, moeten de ruimtelijke departementen een vergelijkbare werkwijze volgen. Daarvoor is het MIRT Spelregelkader, dat met ingang van 2009 geldt voor alle nieuwe MIRT-projecten. Het geldt voor projecten en programma's van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM voor het gehele proces, van verkenning en planuitwerking tot realisatie. Tijdens de gebiedsgerichte verkenning worden de domeinen van LNV en EZ meegenomen.

In het Aanvullend Beleidsakkoord is opgenomen dat de planperiode van het Infrafonds wordt verlengd van 2020 naar 2028.

2.5 PPS

In de kabinetreactie op het rapport van de «Commissie private investering van infrastructuur» (Commissie Ruding) is aangegeven dat het kabinet meer dan tot nu toe gebruik wil maken van private financiering van weg- en spoorinfrastructuur indien er sprake is van te verwachten meerwaarde. Het kabinet kiest voor de lijn «PPS, steeds vaker», door meer PPC's (Public Private Comparator), transparantere besluitvorming en opbouw van kennis. Eén van de besluiten is het verlagen van de PPC-grens naar 60 miljoen euro, ingaande in 2009.

Tevens heeft het kabinet besloten te onderzoeken op welke wijze institutionele beleggers betrokken kunnen worden bij de financiering van infrastructuurprojecten. Daartoe is onder leiding van het ministerie van Financiën een werkgroep geformeerd waar naast de ministeries van Financiën en VenW ook pensioenfondsen en Waterstaat en decentrale overheden zitting in hebben.

De volgende drie projecten worden momenteel als DBFM aanbesteed:

- a. A15 Maasvlakte–Vaanplein;
- b. A12 Utrecht–Maasbergen–Veenendaal;
- c. N33 Assen–Zuidbroek.

Het project Schiphol–Amsterdam–Almere zal als PPS naar de markt gaan, waarbij mogelijk meerdere DBFM-contracten zullen worden aanbesteed. Voor de lopende verkenning Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk zijn marktpartijen uitgenodigd om zich in te schrijven voor deelname aan de Marktverkenning Afsluitdijk. Inmiddels zijn de deelnemende consortia geselecteerd. Deze deelnemers staan nu voor de uitdaging om een integrale visie op de Afsluitdijk te ontwikkelen en te onderbouwen op onder meer haalbaarheid, betaalbaarheid, draagvlak en publiek-private samenwerking.

De komende periode (2009–2010) doorlopen de navolgende projecten een zogenaamde PPC om te kijken of PPS een meerwaarde kan opleveren. Dit betreft de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2, A12/A15 bereikbaar-

heid regio Arnhem–Nijmegen, A27/A1 knooppunt Eemnes–Amersfoort, A28 Utrecht–Amersfoort, A28/A1 knooppunte Hoevelaken, Sluis IJmuiden, de Ring Utrecht, de A12 Ede–Duitse grens (Grijsoord), de weg, A13/A16/A20 Rotterdam, het project A27 Hooipolder–Lunetten en tenslotte twee projecten in het natte, zijnde het Wilheminakanaal en het Julianakanaal.

Tevens wordt bij het project «Deltaprogramma» onderzocht in hoeverre PPS, ook in een vroegtijdig stadium, kan helpen bij het realiseren van de plannen en de ambities.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

Goed beheer en onderhoud is een basisvoorwaarde voor het in stand houden van de hoogwaardige fysieke infrastructuur die we in Nederland hebben, zowel voor hoofdwegen, hoofdvaarwegen als voor het hoofdwatersysteem. De uitvoering van beheer- en onderhoudswerkzaamheden heeft, op de intensief gebruikte netwerken van ons land, altijd zijn weerslag op doorstroming. Door werkzaamheden op elkaar af te stemmen, betere publieksinformatie te verstrekken, sturend verkeersmanagement in te voeren en onderhoudsstrategieën te kiezen die minder hinder veroorzaken wordt het effect op de doorstroming zoveel mogelijk beperkt. Deze werkwijze slaat aan en heeft zich bewezen, maar leidt er tevens toe dat met name de wegen zeer intensief worden benut.

De afgelopen jaren is met behulp van deze aanpak tevens hard gewerkt om de onderhoudsachterstand op het wegennet in te lopen. Op het hoofdvaarwegennet is de uitvoering van het achterstallig onderhoudsprogramma op stoom. Het Aanvullend Beleidsakkoord geeft voor 2009 en 2010 bovendien nog een extra impuls aan de uitvoering van noodzakelijk beheer en onderhoud.

Niettemin voorziet het kabinet voor de periode 2011 en verder budgettaire beperkingen om het beheer en onderhoud blijvend op het gewenste niveau te kunnen uitvoeren. De kosten van onderhoud nemen toe als gevolg van de zeer hoge gebruiksintensiteit die weer leidt tot snellere achteruitgang van het steeds ouder wordende areaal. Daarnaast spelen ook de aanleg van nieuwe infrastructuur, veranderende wet- en regelgeving, eisen aan beperking van verkeershinder, soms te laag ingeschatte onderhoudskosten van (unieke) objecten en autonome markt- en prijsontwikkelingen een rol. Deze ontwikkelingen, versterkt door de vanaf 2011 verder afnemende budgetten, leiden ertoe dat de onderhoudsbudgetten en de doelmatigheid van de onderhoudsregimes in de komende jaren onder druk zullen komen te staan.

Het is een stevige opgave om het beheer en onderhoud op het afgesproken niveau te houden. Hiertoe wordt op dit moment de omvang en hardheid van de problematiek en de termijn waarop die zich zal voordoen onderzocht. Tegelijk wordt daarbij bezien of en in welke mate verdere efficiencywinst kan bijdragen aan de oplossing. De oplossing van deze problematiek is een grote opgave waarvan de resultaten in de voorbereiding van de begroting 2011 zullen worden meegenomen.

Renovaties en Vervangingen

Een groot deel van de hoofdinfrastructuur is aangelegd in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw. De intensiteit van het gebruik, en de in wet- en regelgeving vastgelegde veiligheidsnormen en -eisen, zijn sinds de aanleg

sterk toegenomen. Dat betekent dat in de komende decennia steeds meer onderdelen van de infrastructuur het einde van hun technische levensduur bereiken. Omvangrijke renovaties en vervangingen komen op middellange en lange termijn op ons af. Voor de meest urgente problematiek bij de stalen kunstwerken in het Hoofdwegennet is in de begroting 2009 € 500 mln geraamd. Het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen nadert zijn afronding, terwijl het onderzoek naar de «natte» kunstwerken is opgestart. Om een integraal en meerjarig beeld te krijgen zal in het komende jaar de totale omvang van de renovatie- en vervangingsproblematiek die ook op langere termijn op ons af gaat komen in beeld worden gebracht. Structureel zijn hiervoor op dit moment geen middelen gereserveerd in het MIRT.

In 2010 wil VenW onder meer de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud uitvoeren:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">• Continueren van het wegwerken van achterstallig onderhoud van bruggen en viaducten• Groot variabel onderhoud A1 tussen Hengelo en de Duitse grens• Levensduurproblematiek stalen bruggen aanpakken• Verhardingsonderhoud om verdere achterstanden te voorkomen• Aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer realiseren (o.a. aanpak 20 meest onveilige verzorgingsplaatsen)• Impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk (o.a. aanbrengen bermverhardingen, ombouwen van een kruispunt tot rotonde)
Hoofdwatersystemen	<ul style="list-style-type: none">• Opstellen leggers Waterwet (project loopt tot 2012)• Suppleties basiskustlijn• Herinvestering gemaal Zedemuden (t.b.v. extra afvoer water vanuit Overijssel naar IJsselmeer)
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none">• Amsterdam-Rijnkanaal baggeren en renoveren sluisen en oevers• Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer• Baggeren IJssel• Vervanging vaartuigen• Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers• Maas: baggeren en kunstwerken• Rotterdam-België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren• Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers• Wrakkenberging• Vaarwegbruggen (natte bruggen)

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer en onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2010.

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder volgen de mijlpalen die VenW in 2010 wil halen binnen de sectoren van het Infrastructuurfonds.

Infrastructuuragenda

Hoofdwatersystemen

In 2010 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Diverse ICES Natte natuurprojecten waaronder de Inrichting van de IJsselmonding• Diverse projecten uit het programma Herstel en Inrichting, waaronder een aantal natuurvriendelijke oevers• Delta plan grote rivieren
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Diverse Saneringen uit het Saneringsprogramma rijkswateren tot en met 2013• Het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren dat onderdeel uitmaakt van het verbeterprogramma waterkwaliteit rijkswateren• Het programma Herstel en Inrichting, het Saneringsprogramma en het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren zijn programmaonderdelen van het MIRT-project Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

Naast deze mijlpalen wordt in 2010 voortvarend gewerkt aan Ruimte voor de Rivier en het HWBP waarvan in 2010 een groot aantal planstudies zijn afgerond, Maaswerken en aan (voor) verkenningen t.b.v. het Delta-programma.

Hoofdwegennet

De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten maakt het mogelijk 30 wegprojecten met spoed op te pakken. In deze begroting is een verhoging van het hoofdwegenbudget voor 2011 en 2012 van elk 400 miljoen euro opgenomen bedoeld om de spoedaanpak projecten voortvarend op te kunnen pakken. Samen vormen deze projecten de Spoedaanpak Wegen. Nog deze kabinetsperiode zal voor deze projecten de besluitvorming (Wegaanpassingsbesluit of een Tracébesluit) zijn afgerond en de uitvoering zijn gestart. Naast de wetwijziging is ook de interne werkwijze geïntensiveerd en er zijn afspraken gemaakt met de GWW-sector om tot een snelle aanbesteding en realisatie van de projecten te komen. Naar verwachting zullen 10 van de 30 projecten nog deze Kabinetsperiode voor de weggebruiker worden opengesteld

Infrastructuuragenda

In 2010 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering (* spoedaanpak	<ul style="list-style-type: none">● A12 Woerden–Gouda (*)● A9 Holendrecht–Diemen (*)● A27 Everdingen–Lunetten (*)● A2 Holendrecht–Maarsse (2x5) (*)● A2 Holendrecht–Oudenrijn● A2 St. Joost–Urmond● A7 Rondweg Sneek● A2 Everdingen–Deil● A2 Zaltbommel–Empel● A2 Rondweg Den Bosch● A2 Tangenten Eindhoven● N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere● A12 Utrecht West aansluitingen
Start realisatie (* spoedaanpak	<ul style="list-style-type: none">● A9 Velsen–Raasdorp (*)● A9 Raasdorp–Badhoevedorp (*)● A12 Utrecht–Bunnik (*)● A12 Bunnik–Driebergen (*)● A12 Driebergen–Maarsbergen (*)● A1 't Gooi (*)● A1/A6 Diemen–Muidenberg–Almere Stad west Oostbaan (*)● A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer (*)● A10 Nieuwe Meer–Amstel (*)● A27 Everdingen–Lunetten (*)● A1 Watergraafsmeer–Diemen (*)● A28 Utrecht–Amersfoort (*)● A2 Den Bosch–Eindhoven (*)● A2 Leenderheide–Valkenswaard (*)● A12 Woerden–Oudenrijn (*)● A12 Maarsbergen–Veenendaal (*)● A12 Waterberg–Velperbroek (*)● A27 Lunetten–Rijnsweerd (*)● A28 Hattemberbroek–Lankhorst (*)● A58 Eindhoven–Oirschot (*)● A2 Oudenrijn–Everdingen (*)● N50 Ramspol–Ens (*)● A2 Meerenakkerweg● A74 Venlo● A2 Passage Maastricht● A50 Valburg–Grijsoord● A50 Ewijk–Valburg

Infrastructuuragenda

Spoorwegen

In 2010 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Nieuwe spoortunnel Arnhem CS• Westpoort Aziehavenweg emplacement• Capaciteitsvergroting Schipholtunnel Hoofddorp
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Uitbreiding naar vier sporen traject Houten – Houten Castellum• Station Watergraafsmeer• Station Sassenheim• Station Maarheze• Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn• Definitief station Houten Castellum• korte termijnpakket OV Saal (uitbreidingen op het spoor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)• Viersporig maken van het traject Utrecht–Houten als onderdeel van Randstadspoor.

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

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (tussen de 112,5 en 225 miljoen euro) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. VenW levert een bijdrage in de aanlegkosten. Te denken valt aan projecten als de N201, de Noord-Zuidlijn en de Rijn-Gouwe lijn-Oost.

Hoofdvaarwegennet

In 2010 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Zeeverkeerscentrale Waddenzee• Verbeteren vaargeul IJsselmeer–Amsterdam–Lemmer• Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT/SNIP Projectenboek 2010.

3.3 Randvoorwaarden

Lucht

In 2010 wordt binnen het Innovatie-programma lucht (IPL) het nazorg-traject ingezet en afgerond. Het doel is afronding van onderzoek en de implementatiefase.

Geluid

Het innovatieprogramma geluid dat liep tot eind 2007 heeft geleid tot de vernieuwingen als stille wegdekken, tweelaags ZOAB, schermtoppen,

middenbermschermen, modulaire geluidschermen, raildempers, het zogenaamd akoestisch slijpen van spoorrails en nieuwe remsystemen om treinen fors stiller te maken.

Veel van deze geluidsbesparende innovaties worden inmiddels op grote schaal toegepast. Ondertussen werken RWS, ProRail, VenW en VROM verder aan zaken als «superstil wegdek», een groter aandeel stillere banden in het Nederlandse wagenpark, internationale aanscherping van geluidseisen aan banden en voertuigen en de aanpak van de lawaaiige Europese spoorgoederenvloot. Sinds 2008 geldt een prestatieregeling voor spoorvervoerders die hun treinen stiller maken.

VenW werkt ook in 2010 aan vernieuwende oplossingen voor situaties met hoge geluidsbelastingen, vooruitlopend op de grote saneringsoperatie uit de Nota Mobiliteit. Deze grote saneringsoperatie voor de periode 2011–2020 wordt momenteel in een uitvoeringsprogramma voorbereid. Om zo efficiënt mogelijk te werk te gaan, wordt die operatie geïntegreerd met de bestaande sanering onder de huidige wet geluidhinder. De middelen voor de bestaande sanering onder de huidige Wet Geluidhinder staan op de begroting van VROM. In het kader van de integratie van de saneringsoperaties worden deze middelen van VROM grotendeels onder de verantwoordelijkheid van VenW gebracht (bij VROM blijven middelen t.b.v. sanering bij decentrale overheden achter).

Meerjarenprogramma ontsnippering

In het kader van het MJPO, waarin VenW samenwerkt met het ministerie van LNV, provincies en waterschappen, komen steeds meer ontsnipperingsmaatregelen gereed. In 2008 zijn van de in het MJPO geïdentificeerde knelpunten er 11 geheel opgelost en zijn er 7 deelknelpunten opgelost. Ultimo 2008 zijn 73 (deel)knelpunten geprogrammeerd (in voorbereiding – verkenning – gereed maken voor uitbesteding – uitvoering). Voorbeelden daarvan zijn de reeks eco-duikers bij Harreveld, Groenlo en Eibergen in Gelderland (N18) en de passage bij Blauwe Stad in oost Groningen. Naar aanleiding van de vormgeving van de kunstwerken van een negental ecoducten over rijkswegen en over spoorwegen is er enige vertraging opgelopen. Inmiddels is in mei 2009 is voor Utrecht, Gelderland en Overijssel de opdracht verstrekt en zullen deze ecoducten in 2012 en 2013 gereed komen. In dit pakket zijn twee ecoducten meegenomen over provinciale wegen die ook uit provinciale middelen worden gefinancierd. Tevens zijn door de gebiedgerichte aanpak binnen het MJPO diverse grote en kleine faunapassages aan provinciale wegen gereed gekomen zoals ecoduct de Treek over de provinciale weg tussen Leusden en Maarn.

4. Afdekking risico's grote spoorprojecten

Ultimo 2008 resteert er in de risicoreservering een bedrag van totaal ongeveer 76 miljoen euro. Hierop is in de eerste suppletoire begroting 70 miljoen euro, de niet in 2008 ingezette middelen uit de reservering, toegevoegd voor 2009, waarmee de totale omvang van de risico-reservering gelijk is gebleven.

Infrastructuuragenda

Afdekking risico's spoorprogramma (in € mln)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2009					70	6	76
1e suppletoire begroting 2009					- 70	70	0
Stand begroting 2010						76	76

Begroting op hoofdlijnen

BEGROTING OP HOOFDLIJNEN

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2009. (mutaties > € 15 mln.).

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerp-begroting 2009		7 738 572	8 280 718	8 124 705	7 894 830	7 620 484	8 346 764
Amendementen		15 000					
Mutaties 1e suppletore wet 2009		- 80 183	279 634	326 596	- 75 469	- 127 219	- 76 188
Stand Voorjaarsnota 2009		7 673 389	8 560 352	8 451 301	7 819 361	7 493 265	8 270 576
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		51 803	66 351	68 269	420 369	97 651	- 8 278
1. Loon- en prijsbijstelling IF tranche 2009	div.	171 470	182 771	169 935	171 792	171 572	186 577
2. PMR (prijscompensatie)	16			6 707	6 576		
3. Bijdrage VenW aan rijksbrede problematiek	div.	- 36 100	- 174 000	- 174 000	- 174 000	- 174 000	
4. Van VROM: geluidsaneringsoperatie	12 en 13		7 160	7 160	7 160	7 160	7 160
5. Amendement Cramer (quick-scan)	14		- 10 000				
6. Kasschuif f 12 mlrd pakket	12				400 000	78 000	- 100 000
7. Taakstelling Versobering bedrijfsvoering	div.		- 6 099	- 6 099	- 6 099	- 6 099	
8. GIS	12	20 647	- 8 563	- 5 138	- 6 637	- 309	
9. Inhuur taakstelling	div.	- 3 694					
10. Naar MinFin: WST	12		- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 43 017
11. Enveloppe innovatie Delta technologie	11		5 107	10 214	10 214		
12. Enveloppe OV: Ketenvesterking, 3e tranche	14		5 107	5 107			
13. Enveloppe OV: kwaliteit NSP	13		10 214	15 321	20 427		
14. Enveloppe Kust&Water: Res.Nieuw proj. HWB	11		15 321	15 321	15 321	15 321	15 321
15. Actieprogramma ROV	14	- 78 665	- 121 335	- 50 000	- 50 000		
16. Taakstelling enveloppe	11 en 13			- 7 300	- 7 300	- 6 813	- 6 813
17. Naar Economische Zaken (Zuiderzeelijn)	14	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
18. Naar VROM (uitv.convenant DSM)	18	- 24 000					
19. o.a. N18 Varsseveld, A1/6/9 SAA	12	5 246	25 207	107 907	77 574	68 500	123 477
20. Diverse projecten en gebruikersvergoeding	13	- 3 749	6 000	8 000	964	3 911	4 116
21. VBS en Zuid-Willemsvaart	15	- 22 978	1 255	7 534	17 297	- 432	
22. Hoogheemraadschap Delfland en Havenbedrijf Rotterdam	16	798	209	186	3 000		
23. Pilot A10 Amsterdam	12	- 9 614	8 033	1 581			
24. Quick Wins Wegen: knooppunten	12	- 3 958	3 875	- 167	250		
25. Innovatie KRW 2e tender	11	5 000	25 000	10 000			
26. Scheveningen Boulevard	14	300	2 500	2 200	3 800	2000	
27. Naar EZ (Innovatieprogramma Logistiek)	18		- 2 850	- 3 640	- 4 410	- 1 600	
II Overige mutaties		- 1 357	2 860	0	- 1 700	- 700	- 1 280
Totale mutaties		50 446	69 211	59 869	418 669	96 951	- 9 558
Stand ontwerp-begroting 2010		7 723 835	8 629 563	8 519 570	8 238 030	7 590 216	8 261 018

Begroting op hoofdlijnen

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

- Ad 1. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de prijsbijstelling van het Project mainportontwikkeling Rotterdam.
- Ad 3. Dit betreft het pro-rato aandeel van VenW in de rijksbrede uitvoerings-problematiek (1,3 mld. Vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van 1,8 mld. vanaf 2011).
- Ad 4. Dit betreft de overboeking van geluidsmiddelen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer naar VenW in het kader van het geluidsaneringsprogramma.
- Ad 5. Via de BDU wordt de € 10 mln. uit het amendement Cramer (op de Voorjaarsnota 2008) beschikbaar gesteld.
- Ad 6. Het betreft een kasschuif ten gunste van de algemene middelen vanuit latere jaren naar 2012/2013 op het hoofdwegprogramma.
- Ad 7. Dit betreft het aandeel van het Infrafonds in de versoering van de bedrijfsvoering.
- Ad 8. Om de onbestede gelden voor het GIS-programma te behouden zijn deze via artikel 40 van Hoofdstuk XII in afwachting van de definitieve compensatie, bij Voorjaarsnota 2009 naar latere jaren overgeboekt. Met deze boeking wordt de tijdelijke compensatie op artikel 40 van Hoofdstuk XII verlegd naar de definitieve invulling op het Infrastructuurfonds.
- Ad 9. Dit betreft het aandeel van het Infrafonds in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer.
- Ad 10. Dit betreft een overheveling van de exploitatiebijdragen Westerscheldetunnel naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.
- Ad 11. Dit betreft het opvragen van coalitie-accorde enveloppen aangaande de innovatie deltatechnologie (Pijler 2)
- Ad 12. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitie-accorde enveloppe Openbaar Vervoer voor het onderdeel ketenversterking quick wins gekoppeld aan 5%.
- Ad 13. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitie-accorde enveloppe Openbaar Vervoer voor het onderdeel Nieuwe sleutelprojecten-kwaliteit.
- Ad 14. Dit betreft het opvragen van coalitie-accorde enveloppen aangaande een reservering nieuwe projecten hoogwaterbeschermingsprogramma.

Begroting op hoofdlijnen

- Ad 15. Het Kabinet stelt maximaal € 500 mln. beschikbaar voor regionale OV-projecten (Mobiliteitsaanpak; actieprogramma regionaal OV). Hiervan is € 300 mln. gedekt uit de beschikbare middelen voor regionale en lokale projecten. Deze middelen worden nu via de BDU beschikbaar gesteld, zulks via een verlaging van artikel 14 alsmede het ontvangsten artikel 19.09 en 39.01 van Hoofdstuk XII. De overige € 200 mln. wordt gedekt uit de gereserveerde gelden voor de enveloppe OV.
- Ad 16. Het betreft het aandeel in de structurele korting op de Coalitie-akkoord enveloppen op de Aanvullende post, tranche 2011.
- Ad 17. Dit betreft een overboeking in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor Noord-Nederland (RSP-ZZL) om de uitgaven voor het ruimtelijk economisch programma op de begroting van het ministerie van Economische Zaken te kunnen verantwoorden.
- Ad 18. Het betreft een overboeking naar het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer in verband met de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.
- Ad 19. Het betreft de bijdragen van derden in de uitvoering van door Verkeer en Waterstaat uitgevoerde wegprojecten. Het gaat dan N18 Varsseveld, Programma aansluitingen, A1/6/9 SAA, N35 Zwolle-Wythmen en A15 MaVa.
- Ad 20. Het betreft de bijdragen van derden die ten gunste van de projecten op het uitgavenprogramma komen en aanpassing voor vaststelling gebruiksvergoeding HSA.
- Ad 21. Het betreft de bijstelling omdat in de raming van de VBS (VerkeersBegeleidingsSysteem) ontvangsten rekening is gehouden met een tariefverhoging die niet geëffectueerd is. Verder zijn de investeringen in de Schelderadarketen minder, waardoor de inkomsten analoog daaraan ook minder zijn. Er heeft een correctie plaatsgevonden van een in 2007 en 2008 opgenomen dubbele mutatie.
- Daarnaast wordt van de gemeente Den Bosch en de Provincie Noord Brabant een bijdrage ontvangen ten behoeve van de Zuid-Willemsvaart (Maas-Berlicum). Ten behoeve van de vaarweg Meppel-Ramspol (Keersluis Zwartsluis) en voor de verruiming van het Twentekanaal wordt een bijdrage ontvangen.
- Ad 22. Het betreft de aanleg van duinen, planschade/nadeelcompensatie en de stimuleringsregeling Zeeland. Tegenover deze uitgaven staan bijdragen van het Hoogheemraadschap Delfland en het Havenbedrijf Rotterdam.
- Ad 23/24. Met deze kasschuiven wordt de FES-bijdrage in lijn gebracht met de financieringsbehoefte van de projecten pilot A10 Amsterdam en de Quick Wins Wegen: knooppunten.
- Ad 25. Het betreffen uitgave ten behoeve van het programma Innovatie Kaderrichtlijn Water (bijdragen FES 2e tender).

Begroting op hoofdlijnen

Ad 26. Het betreffen uitgaven voor de Scheveningen Boulevard (bijdrage uit het FES).

Ad 27. Door Verkeer en Waterstaat worden over de jaren 2010 tot en met 2013 bedragen overgeboekt naar het Ministerie van Economische Zaken voor het innovatieprogramma Logistiek (Dieselakkoord).

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)				
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Voortgang: Activiteiten 2010	Begroting 2010*
PROJECT				
	Programma Randstad Urgent: versterkt de concurrentiepositie van de Randstad	IF 18.04**	Activiteiten betreffen o.a. het tracébesluit A4 Delft–Schiedam, de afronding van de planstudie spoor Den Haag–Rotterdam, de start van de aanleg A15 Maasvlakte–Vaanplein en de realisatie van natuur- en recreatieprojecten in de Randstad	1 787
DOELSTELLINGEN BELEIDSPROGRAMMA				
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken.	XII 34.01.03 IF 17.04	De activiteiten in het kader van de voorbereidingen van de invoering van de kilometerprijs zijn: de consultatie in het hoofdspoor en de dialoog in het garantiespoor, inclusief de gunning, de aanbesteding van de overige percelen, de lagere regelgeving kilometerprijs, brede publieksvoorlichting over de invoering en werking van de kilometerprijs, het definitief uitvoeringsbesluit en de eerste technische testen. Ook zullen mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren en ervaring op te doen met satelliettechniek en gedragprikkelers.	63 162
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	XII 34.01 (m.u.v. 34.01.03) IF 12.03 IF 12.05	In het kader van Sneller en Beter wordt bijvoorbeeld een gewijzigde tracéwet ingediend en het MIRT-spelregelkader aangepast. Op het vlak van wegenbouw worden diverse projecten opgeleverd, zoals A12 Woerden–Gouda en A9 Holendrecht–Diemen. Ook start de uitvoering van 27 projecten (w.o. 23 uit de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten).	1 659 543
		XII 34.02 IF 15.03 IF 15.05	Op het vlak van vaarwegen wordt de zeeverkeerscentrale Waddenzee opgeleverd en start bijvoorbeeld de uitvoering van de omlegging Zuid-Willemsvaart en de verruiming van de vaargeul Eemshaven–Noordzee.	258 189
20	Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.	XII 34.03 XII 34.04 (m.u.v. 34.04.06) IF 13 (m.u.v. 13.02, 13.03.02 en 13.05.02)	De uitvoering van de acties uit het actieplan «Groei op het spoor» wordt voortgezet. Acties op het vlak van voor- en natransport, informatievoorziening, treinaanbod vergroten en kennismaken met de trein. De uitvoering van de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor loopt. Een besluit over de planstudie OV-SAAL wordt genomen.	1 115 632

Begroting op hoofdlijnen

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)				
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Voortgang: Activiteiten 2010	Begroting 2010*
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	XII 31 IF 11.03 IF 11.05 IF 16.02 IF 16.03	Er zal gewerkt worden aan de uitwerking van het Nationaal Waterplan. Vaststelling van het Nationaal Waterplan is voorzien, uiterlijk in december 2009. De overige activiteiten zullen met name betrekking hebben op de nadere uitwerking van het advies van de Deltacommissie (parlementaire behandeling Deltawet en uitwerking Deltaprogramma). Verder zal er veel inspanning worden gepleegd om de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water vorm te geven (via bijvoorbeeld de uitvoering van innovatieprogramma's Building with Nature en Flood Control). Ook zal een eerste stap gezet worden in de uitvoering van de stroomgebiedsbeheersplannen, die opgesteld zijn om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren. Een groot deel van de activiteiten wordt (gezamenlijk) uitgevoerd door VROM, VenW en en/of LNV.	1 086 696
27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie.			
28	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.			
Totaal gerelateerd aan kabinetsdoelstellingen				4 184 377

* Exclusief apparaatsuitgaven

** Dit betreffen de uitgaven voor de programmadirectie Randstad Urgent. De concrete projecten die in het kader van het programma Randstad Urgent worden uitgewerkt, zijn geraamd onder de modaliteit/begrotingsartikel waar zij deel van uitmaken (meer informatie op: <http://www.randstadurgent.nl/>). Een aantal modaliteiten draagt bij aan en wordt verantwoord onder de andere kabinetsdoelstellingen.

3. PRODUCTARTIKELEN

11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 31 (integraal waterbeleid) op de VenW begroting (XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

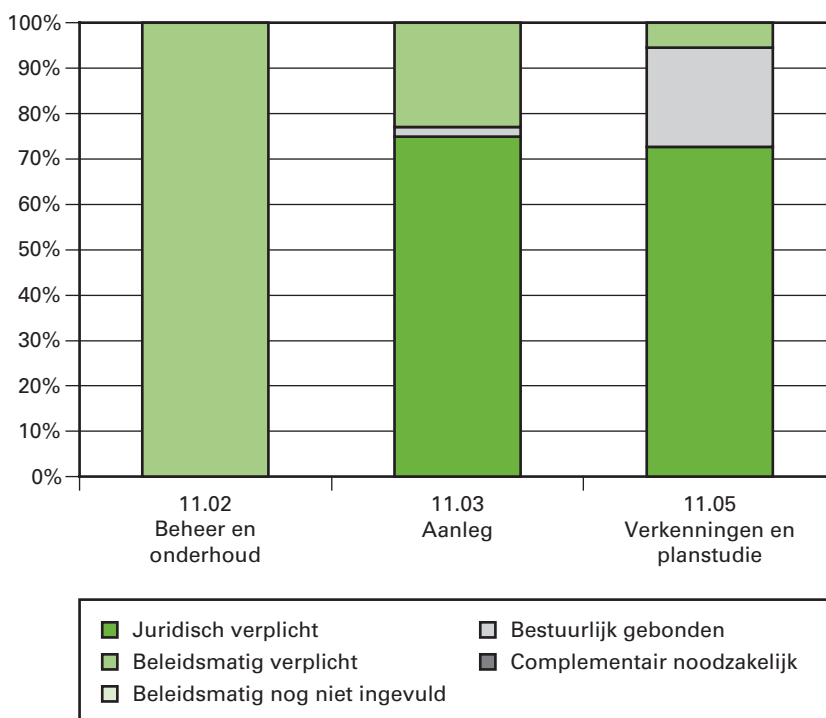
Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltattechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen». In 2010 zal gewerkt worden aan de uitwerking van het Nationaal Waterplan. Vaststelling van het Nationaal Waterplan is uiterlijk in december 2009 voorzien. De overige activiteiten zullen met name betrekking hebben op de nadere uitwerking van het advies van de Deltacommissie (parlementaire behandeling Deltawet en uitwerking Deltaprogramma). Verder zal er veel inspanning worden gepleegd om het Maatschappelijke Innovatie Agenda Water vorm te geven (via bijvoorbeeld de uitvoering van innovatieprogramma's Building with Nature en Flood Control). Ook zal er een eerste stap gezet worden in de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen, die opgesteld zijn om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren. Een groot deel van de activiteiten wordt (gezamenlijk) uitgevoerd door VROM, VenW en/of LNV. Op artikelen 11 en 16 van het Infrastructuurfonds staan de concrete uitvoeringsactiviteiten.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)								
11. Hoofdwatersystemen		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen		853 645	1 214 286	809 659	774 121	672 255	493 259	638 272
Uitgaven		682 900	921 784	1 045 470	814 330	708 136	524 692	715 911
11.01	Watermanagement	87 112	89 231	89 132	90 959	91 364	91 808	92 188
11.01.01	Basispakket watermanagement	87 112	89 231	89 132	90 959	91 364	91 808	92 188
11.02	Beheer en onderhoud	278 375	234 103	259 731	199 000	203 249	198 743	251 795
11.02.01	Basispakket B&O waterkeren	215 653	126 082	154 941	85 695	89 726	85 005	143 736
11.02.05	Basispakket B&O integraal waterbeheren	50 716	52 488	65 012	113 302	113 456	113 671	107 992
11.02.08	Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 006	55 533	39 778	3	67	67	67
11.03	Aanleg	305 510	585 827	689 436	519 376	376 054	195 070	233 885
11.03.01	Realisatieprogramma waterkeren	185 851	386 653	471 093	393 213	277 587	131 034	161 746
11.03.02	Realisatieprogramma waterbeheren	119 659	199 174	218 343	126 163	98 467	64 036	72 139
11.05	Verkenning en planstudie	11 903	12 623	7 171	4 995	37 469	39 071	138 043
11.05.01	Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	6 142	6 717	3 236	1 598	520	208	
11.05.02	Planstudieprogramma waterkeren	4 500	3 557	2 458	3 397	36 949	38 863	138 043
11.05.03	Planstudieprogramma waterbeheer	1 261	2 349	1 477				
Van totale uitgaven:								
– Agentschapsbijdrage		391 432	296 061	331 478	308 655	318 598	319 217	369 043
– Restant		291 468	625 723	713 992	505 675	389 538	205 475	346 868
11.09 Ontvangsten		3 391	40 317	52 349	33 300	4 800	2 500	

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit (x € 1 000)		
11.02 Beheer en Onderhoud		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	39 762	<i>ingevuld</i>
11.03 Aanleg		
<i>juridisch verplicht</i>	502 908	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	13 411	<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	154 225	<i>ingevuld</i>
11.05 Verkenning en Planstudie		
<i>juridisch verplicht</i>	2 679	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	198	<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	808	<i>ingevuld</i>

11.02 Beheer en Onderhoud

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

11.03 Aanleg

De artikelonderdelen Waterkeren en Waterbeheren zijn geheel juridisch verplicht.

11.05 Verkenning en Planstudies

De verkenningen en planstudies zijn grotendeels juridisch verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplicht.

11.01 Watermanagement

Motivering

Met Watermanagement streeft VenW naar:

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

Producten

Basispakket Watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

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

Meetbare gegevens bij Watermanagement

Omvang areaal:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang
Watermanagement	Km ² water	65 250

Indicatoren:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010
Watermanagement	RWS participeert minimaal tien keer per jaar in een multidisciplinaire oefening, evalueert opgetreden grote calamiteiten en oefeningen en voert afgesproken verbeteracties uit op het gebied van waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	%	*	80	80
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	%	86	90	90

* deze indicator is in de begroting 2009 voor het eerst opgenomen

Toelichting

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

11.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

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

Producten

Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

1. Kustlijnhandhaving (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990).
2. Beheer en Onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de waterkering).

ad 1. Kustlijnhandhaving

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

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

In het kader van het aanvullende beleidsakkoord is er extra geld beschikbaar voor zandsuppleties/zandmotor voor de Nederlandse kust. In totaal is hiervoor € 100 mln. beschikbaar, waarvan € 30 mln. versneld uit latere jaren.

ad 2. Beheer en Onderhoud Rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

● Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 267 km primaire waterkeringen. Er wordt vast onderhoud gepleegd, bijvoorbeeld maaien van dijken. Daarnaast wordt er variabel onderhoud gepleegd. Dat betekent dat de waterkeringen periodiek worden geïnspecteerd en dat zo nodig tekortkomingen worden verholpen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat met name om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat ook 396 km niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Wet op de waterkering omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater. Ze bieden bescherming tegen het binnenwater. Ook deze waterkeringen voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau.

● Stormvloedkeringen

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

De meerjarencijfers voor het basispakket beheer en onderhoud waterkeringen vertonen na 2010 een daling. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe met deze spanning op het budget kan worden omgegaan.

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheeren

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

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

Onder het basispakket valt ook de voorbereiding van respectievelijk WB21, de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de Waterwet, alsmede de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. Voor de KRW moeten stroomgebiedbeheersplannen opgesteld worden. Die bepalen welke maatregelen op het terrein van beheer en onderhoud genomen

zullen moeten worden om aan de KRW te blijven voldoen. Tevens vallen onder het basispakket beheer en onderhoud waterbeheren de maatregelen gericht op het op orde krijgen en houden van de vegetatie in de uiterwaarden.

- **Rijksrederij**

In 2006 heeft de Ministerraad besloten tot het instellen van een Rijksbrede Civiele Rijksrederij (hierna te noemen Rijksrederij). Deze Rijksrederij bundelt binnen de Rijksoverheid nautische activiteiten die door verschillende partijen (LNV, Financiën (Douane), VenW en de Kustwacht) apart werden uitgevoerd met als doel schaalvoordelen te behalen. Met deze bundeling wordt de nautische kennis verder geborgd. Er is een organisatie ontstaan van 140 vaartuigen en circa 130 fte's. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS.

De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

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

- **Kustwacht**

Per 1 januari 2007 is de Kustwacht Nieuwe Stijl van start gegaan. De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft hij trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van de Rijksrederij en schepen en helikopters van het ministerie van Defensie. De vliegtuigen van Verkeer en Waterstaat zijn eind 2007 overgedragen aan Defensie. In 2009 wordt het functioneren van de Kustwacht Nieuwe Stijl geëvalueerd. Alle schepen zijn per 1 januari 2008 in beheer bij de Rijksrederij. De overzichtconstructie van de Kustwacht nieuwe stijl is als bijlage aan deze begroting toegevoegd.

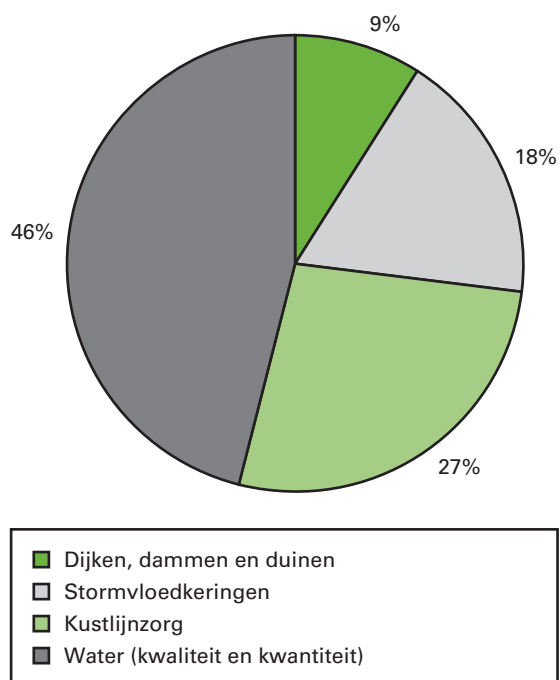
Groot Variabel onderhoud waterbeheren

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

Meetbare gegevens bij Beheer en Onderhoud

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

Verdeling kosten Beheer en onderhoud Hoofwatersystemen



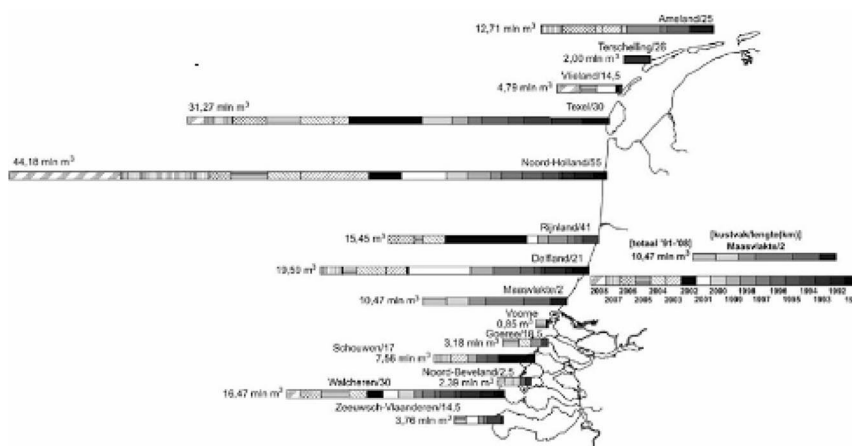
• Waterkeren

Supleren voor kustlijnzorg in 1000m ³					
	2006	2007	2008	2009*	2010**
Strand	3 400	3 724	1 249	2 100	5 300
Onderwater	7 350	8 976	6 213	14 300	7 900

* Nog in 2009 zal 2 mln. extra m³ worden gesuppleerd boven op de 9 mln. m³ uit de begroting 2009. Dit wordt gedekt uit middelen van het Aanvullend Beleidsakkoord. Het betreft relatief dure geulwand- en strandsuppleties die op het programma staan. Bovenop deze 11 mln. m³ zal er in 2009 5,4 mln. m³ uit het programma 2008 worden ingelopen. Totaal wordt dus 16,4 mln. m³ aan zandsuppleties gerealiseerd.

** Het programma 2010 omvat in totaal 13,2 mln. m³, waarvan 8,8 mln. m³ gedekt wordt uit het reguliere suppletiebudget en 4,4 mln. m³ uit de middelen uit het aanvullend beleidsakkoord. De voorbereidingen voor het uitvoeren van het suppletieprogramma 2010 en de besluitvorming over de zandmotor zijn in volle gang. Om de kosten te drukken is ervoor gekozen de suppletieprogramma's zo aan te besteden dat de aannemers de ruimte hebben om het programma in twee jaar uit te voeren.

Totale hoeveelheid zandsuppleties RWS periode 1991 t/m 2008



Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km*	267	38 307
	Stormvloedkeringen	4	34 052
	Niet primaire waterkeringen in km	396	5 320
	Suppleren voor kustlijnverzorging gem. in m ³ **	13 200 000	92 262

* Het areaal is kleiner dan voorgaand jaar doordat er keringen in Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Nederland zijn overgedragen aan de waterschappen.

** Dit bedrag is inclusief extra middelen die voor 2010 in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord zijn toegevoegd.

Indicatoren:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Streefwaarde 2010
Beheer en Onderhoud Waterkeren	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering.	%	100	62
	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m ³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven.	Aantal m ³ per jaar	12 000 000	13 200 000

Toelichting

De eerste indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Wet op de Waterkering (WoW) of, indien de kering niet

Productartikel 11

aan die wet voldoet, het in technische staat houden van de situatie 2006. Het beheer en onderhoud programma is er opgericht dit percentage vast te houden. Het verbeteren van dit percentage richting 100% (en dus het voldoen aan de WoW) moet worden gerealiseerd via het aanleg-programma.

De tweede indicator geeft de gemiddelde hoeveelheid zand aan die RWS suppleert voor de Nederlandse kust volgens een vastgesteld suppletie-programma om de basiskustlijn en het kustfundament op orde te houden. In totaal is € 100 mln. toegevoegd in 2009 en 2010 voor zandsuppleties en zandmotor. Over de uiteindelijke verdeling van de nog niet concreet belegde middelen tussen zandmotor en extra zandsuppleties vindt nog besluitvorming plaats.

- Waterbeheren
Omvang areaal:

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Spuiende en stuwende kunstwerken*	97	43 836
	Totaal aantal vergunningen**	–	21 176

* Dit aantal ligt hoger dan bij de begroting 2009, omdat individuele kolken in een kunstwerk (spui- of uitwateringssluis) nu apart worden geteld

** De in de begroting 2009 opgenomen areaaleenheid «inzet uren vergunningverlening en handhaving» wordt vanaf 2010 vervangen door «totaal aantal vergunningen». Dit jaar is er nog geen omvang opgenomen, omdat als gevolg van de ingang van de Waterwet en de overgang van vergunningen naar Algemene Regels nog onvoldoende inzicht bestaat over wat de impact hiervan zal zijn op het aantal vergunningen. Rijkswaterstaat gaat in 2010 daar eerst ervaring mee opdoen, teneinde een reëel aantal vergunningen in de begroting van 2011 op te kunnen nemen.

Indicatoren:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2008	Streef- waarde 2009	Streefwaarde 2010
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	100	99,5	100	100
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	%	95	81	80	80

Toelichting

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

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

● *Groot variabel onderhoud*

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke was bijgevoegd bij de begroting 2004. In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

Projecten	Uitvoeringsperiode
Stuwen Lek Haringvliet	nog te bepalen 2004–2011

Toelichting

Zoals reeds gemeld in het jaarverslag over 2008 is in dat jaar de Renovatie Stuwen in de Lek de aanbestedingsprocedure afgebroken, omdat de biedingen aanzienlijk hoger waren dan het beschikbare budget. Hierdoor is er vertraging opgetreden, waardoor de eerder beoogde einddatum van 2010 niet gehaald zal worden. Aanpak van de noodzakelijke renovatie is in 2009 opnieuw opgestart. Uitvoeringsperiode en raming van de renovatie is afhankelijk van de nog te kiezen aanpak en is op dit moment nog niet bekend. Noodzakelijk onderhoud om veiligheid van scheepvaart en omwonenden in de tussentijd te kunnen blijven garanderen wordt wel uitgevoerd.

11.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

Realisatie Waterkeren

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

1. rivierverruiming, niet zijnde Ruimte voor de Rivier of Maaswerken;
2. dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding;
3. overige onderzoeken en kleine projecten;
4. resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren;
5. hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Zwakke Schakels Kust).
6. bestellingen in Zeeland

De projecten worden nader toegelicht in het MIRTprojectenboek 2010 (www.mirtprojectenboek.nl).

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

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

ad. 2. Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

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

ad. 3. Overige onderzoeken en kleine projecten

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

ad. 4. Resterende werkzaamheden Deltaplan Grote Rivieren

De werken langs de grote rivieren met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m³/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. Het project dient financieel nog afgerond te worden. Er lopen nog enkele planschade- en nadeelcompensatieclaims.

ad. 5. Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die zijn voortgekomen uit de vijfjaarlijkse toetsingen conform de Wet op de waterkering. Uit de resultaten van de wettelijke tweede toetsing van de primaire waterkeringen (uitgevoerd in 2006) blijkt dat een deel van deze keringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. Er worden met name subsidies verstrekt aan Waterschappen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma.

In februari 2009 heeft de Staatssecretaris een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma (Kamerstukken II, 2008–2009, 27 625, nr. 130) aan de Tweede Kamer gestuurd.

Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma is uit de enveloppe «water en kust» € 1 160 mln. gereserveerd en in tranche in de VenW-begroting opgenomen (€ 165 mln.). Op basis van het kabinetsbesluit is er op de 2e tranche een korting van € 67 mln. doorgevoerd.

Daarnaast is naar aanleiding van het aanvullend beleidsakkoord een korting opgenomen van € 62 mln. Hiervoor wordt het project Houtribdijk getemporeerd.

ad. 6 Bestortingen in Zeeland.

Bij de meest recente wettelijke toetsing van primaire waterkeringen bleek bij een aantal dijken langs de Ooster- en Westerschelde de onderwateroever van de dijk zover te zijn uitgeschuurd dat het gevaar groot is geworden dat de dijk in het water zakt. Inmiddels zijn in samenspraak tussen RWS en de waterschappen de exacte locaties bepaald en de kosten

geraamd. Het is nodig de onderwateroever van 22 dijkvakken op korte termijn te versterken door deze af te dekken met stortsteen (bestorten). De kosten van deze versterkingswerken komen op grond van het besluit van de Staatssecretaris VenW in 2001 voor rekening van het Rijk. De bestortingen zullen in 2009 beginnen aangezien de veiligheid hier expliciet in het geding is. In het aanvullend beleidsakkoord is in totaal € 30 mln. beschikbaar gesteld voor steenbestortingen in 2009 en 2010.

Locaties uit te voeren urgente bestortingen in jaren 2009 en 2010

a) in de Westerschelde:

- Zuidwatering
- Borssele

b) in de Oosterschelde:

- Schelphoek, havendam oost
- Cauwersinlaag
- Zuidhoek-de Val

De belangrijke mutaties in het Realisatieprogramma Waterkeren zijn:

- Aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma is de tweede tranche ad € 165 mln. uit de aanvullende middelen toegevoegd om het programma op basis van de 1e en de 2e toetsing (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk) uit te voeren.
- Toevoeging van de 2e tranche innovatie deltatechnologie van € 25 mln. uit de aanvullende middelen.
- Op basis van het kabinetsbesluit is op de aanvullende middelen een korting doorgevoerd van totaal € 68 mln.
- Als gevolg van ombuigingen uit hoofde van het Aanvullend Beleidsakkoord wordt de houtribdijk getemporiseerd (€ 62 mln.).
- Toevoeging van 2 * € 15 mln. in 2009 en 2010 voor bestortingen Zeeland uit het aanvullend beleidakkoord.

Realisatieprogramma Waterbeheren

Onder waterbeheren vallen de volgende projecten:

1. Verbetering waterkwaliteit.
2. Overige maatregelen sanering waterbodems.
3. Verruiming vaargeul Westerschelde incl. Natuurcompensatie Perkpolder.
4. Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast.
5. Innovatie KRW.
6. Synergie KRW/WB21.

ad. 1. Verbetering waterkwaliteit

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

Onderdeel van het programma verbetering waterkwaliteit is het saneringsprogramma tot en met 2013. Als gevolg van de ombuigingen uit hoofde van het Aanvullend Beleidsakkoord (€ 148 mln.) zal het saneringsprogramma worden herijkt. Bij de vaststelling van het BPRW eind 2009 wordt het saneringsprogramma aangeboden.

ad. 2. Overige maatregelen sanering waterbodems

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

ad 3. Verruiming vaargeul Westerschelde

De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Nederland financiert maximaal € 30 mln. op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming en vaargeulwandverdediging.

Daarnaast wordt in verband met EU-verplichtingen natuurcompensatie uitgevoerd bij Perkpolder op basis van de vorige (2e) verdieping van de Westerschelde. In juli 2009 heeft de Raad van State in een voorlopige uitspraak geoordeeld dat nog niet met voldoende zekerheid is vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast. Aangezien de Raad van State later in 2009 een definitieve uitspraak zal doen, is nog niet duidelijk in hoeverre deze voorlopige uitspraak gevolgen heeft voor de mijlpalen.

ad. 4. Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door het Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen met als doel samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. In dit kader heeft het kabinet een eenmalige impuls van € 100 mln. beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen. Het akkoord is in 2008 door genoemde partijen hernieuwd. Om subsidies te kunnen verstrekken is een «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» opgesteld, in nauwe samenwerking met de NBW-partijen. De regeling is opengesteld met ingang van 1 april 2004 (Staatscourant nr. 40, pag. 21, 2006). Op 1 juli 2004 is het volledige budget vastgelegd in beschikkingen aan 67 gemeenten en waterschappen. In de gehonoreerde aanvragen zijn 307 projecten opgenomen. De 307 projecten zijn naar verwachting in 2010 gerealiseerd. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water.

Ad. 5. Innovatie KRW

Voor een financiële impuls aan innovaties voor de KRW is op grond van het Coalitie-Akkoord € 76 mln. beschikbaar. Hierover is in de MR van 7 december 2007 een principebesluit genomen. E.e.a. houdt in dat het geld wordt weggezet via 2 tenders: de eerste in 2008 (subsidieplafond € 35 mln.), de tweede eind 2009/begin 2010 (subsidieplafond € 40 mln.). De bedragen zijn inclusief de uitvoeringskosten (€ 1,5 mln.) van SenterNovem. De verplichting aan SenterNovem betreft vooralsnog een periode van vier jaar.

In de voorliggende V&W-begroting is voor de 2e tender € 40 mln. opgenomen.

Ad. 6. Synergie KRW/WB21

Voor een financiële impuls aan synergiemogelijkheden voor de KRW/WB21 is op grond van het Coalitieakkoord € 115 mln. beschikbaar op de FES-begroting.

De zeven deelstroomgebieden hebben de projectvoorstellen ingediend die door een onafhankelijke commissie zijn beoordeeld op de voorafgestelde

Productartikel 11

criteria. De gelden (€ 76 mln.) van goedgekeurde projecten in het landelijke gebied zijn inmiddels vastgelegd in de ILG bestuurs-overeenkomst 2007–2013.

In de Voorjaarsnota 2009 is tweede en laatste tender van € 39 mln. opgenomen. Hiervoor is een subsidieregeling voor gemeenten en waterschappen opgesteld.

De belangrijke mutaties in het Realisatieprogramma Waterbeheren zijn:

- Korting (€ 148 mln.) op het saneringsprogramma als gevolg van ombuigingen uit hoofde van het Aanvullend Beleidsakkoord.
- Toevoeging van middelen uit het Coalitieakkoord voor innovatie en synergie KRW/WB 21. Deze programma's zijn nu separaat vanuit het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren in de tabel opgenomen.

Projectoverzicht behorende bij 11.03.01: Realisatieprogramma Waterkeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Deltaplan grote rivieren	667	666	638	16	13						2010	2010
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	202	200	115	12	17	13	10	6	16	13	2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1 126	1 084	555	74	81	73	77	65	74	127	2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	1 789	1 710	163	209	288	254	148	48	60	619	2020	2020
Overige onderzoeken en kleine projecten	367	337	73	75	74	53	43	12	12	26	2020	2020
afronding				1	- 2		1					
Totaal categorie 0	4 151	4 007	1 544	387	471	393	278	131	162	785		
Begroting (IF 11.03.01)				387	471	393	278	131	162			

Productartikel 11

Projectoverzicht behorende bij 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	19	3							2009	2008
Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	6	6	3	2	1						2010	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	120	123	68	21	24	7					2011	2010
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	728	977	189	70	112	43	42	39	51	182	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	49	33	11	7					2011	2010
Projecten landsdeel Oost												
Inrichting IJsselmonding	10	13	9	2	-1						2010	2010
Projecten landsdeel West-Overig												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	33	30	23	2	7						2011	2011
Natuurpilot IJmeer/Markermeer	25	25				13	8	4			2015	-
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	49	46	16	7	10	9	7				2011	2011
Depot Hollandsch Diep	94	76	88	6							2008	2008
Klein Profijt	2	2	2								2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	494	50	494	0							2005	2005
Projecten landsdeel Zuid												
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	18	18	18								2006	2006
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	20	20								2004	2004
Natuurcompensatie Perkpolder	31	16	1	3	3	9	9	2	4		2013	2013
Verruiming vaargeul Westerschelde	31	30	1	5	4	3	4	4	6	5	2011	2011
Overig												
Innovatie KRW/WB 21	75			35	30	10					2012	-
Synergie KRW/WB 21	116			10	19	25	29	15	12	7	2015	-
Kleine Projecten afronding	0	2		1	-1		-1	1	-1			
Totaal categorie 0	1 973		1 001	199	218	126	98	64	72	194		
Begroting (IF 11.03.02)				199	218	126	98	64	72			

11.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

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

Producten

Programma Hoofdwatersystemen

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

1. Verkenning Grevelingen Water en Getij
2. Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen/compartimentering
3. Natuurontwikkelingsschets Eems

4. Sluitregime Oosterscheldekering
5. Zandhonger Oosterschelde
6. Legger Primaire waterkering Terschelling
7. Rivierverruiming Stevensweert
8. Levensduur Waterkeringen
9. Aanpassing sluitregime Maeslantkering
10. Integrale verkenning Afsluitdijk
11. Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta
12. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk
13. Legger Primaire waterkeringen Vlieland
14. Zandmotor Delflandse kust
15. Reservering Deltaprogramma
16. Vlaams/Nederlandse Schelde Commissie
17. Volkerak-Zoommeer
18. Innovatie Haaglanden
19. Slibproblematiek Markermeer
20. Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer
21. Beekmondingen Maas
22. Lauwersmeer

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

Verkenningen waterkeren en waterbeheren

Wijzigingen in de verkenningentabel:

- Vanuit de studiekosten Waterkeren is voor de compartimenteringsonderzoek een bedrag van € 0,2 mln. overgeheveld.
- Het project uitvoeringsprogramma ZW-Delta is in 2008 nieuw in de verkenningen-tabel opgenomen.
- Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk is afgerond en zal komend jaar als verlengde verkenning worden opgestart. Het voorbesluit is voorzien in 2010, daarna start de planstudie (cf. Elverding). Voor de verlenging van de verkenningfase (op basis van Elverding) is € 2,4 mln. toegevoegd.
- Natuurontwikkelingsplan Eems: de verkenning is afgerond. Echter voordat het beheerplan Eems samen met Duitsland opgesteld kan worden dient echter eerst een juridische procedure in Duitsland afgerond te worden. Tot dat moment zullen geen vervolgstappen worden genomen.
- De verruiming van de dijkkring Terschelling is op dit moment niet aan de orde en verkenning daarnaar wordt daarom niet opgestart.
- Resultaat van de verkenning sluitregime van de Maeslantkering is dat de in 1997 een goede keuze is gemaakt en dat deze geen aanpassing behoeft. Er komt geen planstudie naar een aanpassing van het sluitregime van de Maeslantkering.
- De verkenning Stevensweert wordt uitgesteld. Het is de bedoeling om op basis van de onderzoeksresultaten een beslissing te nemen die past binnen het kader van een totale visie rond hoogwaterbescherming in het Maasdal.
- Rampenbeheersing Overstromingen/Compartimenteringsonderzoek: voor deze verkenning is een vervolgstudie gestart voor dijkkring 14, waarvan de oplevering in 2009 wordt verwacht. Verder worden er vier gebiedspilots Waterveiligheid 21e eeuw o.b.v. het Nationaal Waterplan uitgevoerd die in 2010 worden afgerond.
- Zandhonger (wordt 2013: motie Koppejan/Boelhouwer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 25) over de zandhongerproblematiek) vraagt om aanpak met pilots en structurele oplossing in 2010. De

verkenning wordt aangevuld met extra veldexperimenten om te kijken hoe het huidige intergetijdengebied zoveel mogelijk in stand kan worden gehouden. De resultaten van hiervan worden benut voor de ontwikkeling van een structurele oplossing voor de zandhongerproblematiek. De stand van zaken hierover wordt in 2010 aan de Kamer gepresenteerd. De pilots lopen door tot in 2011, waarna tot en met 2013 monitoring plaatsvindt.

- Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering Oosterschelde: de verkenning krijgt geen vervolg en wordt verder opgenomen in de integrale verkenning Oosterschelde.

Planstudieprogramma waterkeren

De belangrijkste mutaties in de planstudietabel waterkeren zijn:

- Vanuit de studiekosten waterkeren is voor enkele aanvullende onderzoeken in het H&I-programma (onderdeel van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren) een bedrag van € 0,4 mln. overgeheveld naar artikel onderdeel aanleg waterbeheren.
- Vanuit de studiekosten Waterkeren is voor de verkenning compartimenteringsonderzoek een bedrag van € 0,1 mln. overgeheveld.
- Voor het Deltaprogramma dienen diverse verkenningen en planstudies te worden uitgevoerd. Hiervoor is in deze begroting een reservering opgenomen. De studiekosten waterkeren worden aangewend voor de verkenningen en planstudies voor het Deltaprogramma.
- Zandmotor: de bandbreedte van de op basis van een ruwe kostenraming van voorliggende alternatieven in planstudie bedraagt € 60 mln. tot € 110 mln.
- Extra spuicapaciteit: de keuze van marktbenadering heeft geleid tot vertraging van één jaar. De oplevering wordt nu voorzien in 2017.
- Legger Vlieland: de discussie over de gewenste ligging van de waterkering heeft tot vertraging geleid. Verwacht wordt dat het projectbesluit in 2012 kan worden genomen en dat de uitvoering start in 2013.

Planstudieprogramma waterbeheren

De belangrijke mutaties in de planstudietabel waterbeheren zijn:

- Volkerak Zoommeer (VZM): Op verzoek van de staatsecretaris heeft de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta in 2009 een advies gegeven over alternatieven voor de huidige zoetwatervoorziening van de Zuidwestelijke Delta, waarbij een zout Volkerak-Zoommeer als uitgangspunt geldt. De kosten zijn hoger dan voorzien, omdat in een eerder stadium de effecten voor het gebied Zuid-Holland Zuid nog niet volledig in beeld waren. De aanvullende kosten voor dit gebied van de geïnventariseerde zoetwateralternatieven lopen zeer uiteen van enkele tientallen tot enkele honderden miljoenen. Tegen deze achtergrond is de bandbreedte van de raming voor het Volkerak Zoommeer vooralsnog verhoogd.
- De planstudie naar slibproblematiek in het Markermeer is opgegaan in de projecten «Toekomstagenda Markermeer- IJmeer en Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ)».
- De planstudie Lauwersmeer wordt gestopt wegens een netwerkbrede afweging in het 2e Stroomgebiedsbeheersplan (SGBP).
- De planstudie Beekmonding Maas is in 2008 afgerond. De rapportage is in het voorjaar 2009 ontvangen. Na het in 2009 te nemen projectbesluit kan in 2010 de uitvoering ter hand worden genomen.
- De planstudie Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer zal na het in 2009

Productartikel 11

te nemen projectbesluit in 2010 in uitvoering worden genomen in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (artikelonderdeel IF 11.03.02, aanleg waterbeheren).

Projectoverzicht behorende bij 11.05.01: Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

Hoofdwatersystemen Verkenningen IF 11.05.01 Lopende verkenningen				
Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Landsdeel (inter)nationaal				
Rampenbeheersing Overstromingen/ compartimentering	Veiligheid	Waterkeren	Kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2011
Levensduur Waterkeringen	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2010
Landsdeel Noord				
Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk	Veiligheid	Waterkeren	WoW	2010
Landsdeel Zuid				
Grevelingen Water en Getij (voorheen Doorlaatmiddel Brouwersdam)	ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Waterbeheren	Watervisie	2011
Zandhonger Oosterschelde	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterkeren	Wow en Natura 2000	2013
Uitvoeringsprogramma ZW Delta	waterveiligheid, waterkwaliteit en gebruiksfuncties	Waterbeheren	amendement Koppejan/Roefs 2007	2010

Projectoverzicht behorende bij 11.05.02: Planstudieprogramma waterkeren

Bedragen in mln	raming kosten		budget								Uitvoering	
	min.	max	taak- stellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten (inter)nationaal												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			243				pb/ uo					2012-2016
Overige steenzetting			168									2009-2016
Projecten noord												
Legger Primaire waterkering Vlieland	6	14					pb	uo				2013-2015
Projecten west												
Pilot Zandmotor Delflandse kust	60	110		pb	uo							2010-2012/ 2015
Totaal categorie 1			411									

Legenda
 pb projectbesluit
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Productartikel 11

Projectoverzicht behorende bij 11.05.03: Planstudieprogramma waterbeheren

Bedragen in mln	raming kosten		taakstellend	budget						Uitvoering	
	min.	max		2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode
CATEGORIE 1											
Projecten (inter)nationaal											
Volkerak Zoommeer	40	763				pb	uo				2012-2015/ 2017
Beekmonding Maas		8		pb	uo						
Projecten west											
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	12	60		pb	uo						
Totaal categorie 1											

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (XII). Het Infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32 (bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit), 34 (betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd) en 36 (bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving).

Relatie met de kabinetsdoelstellingen

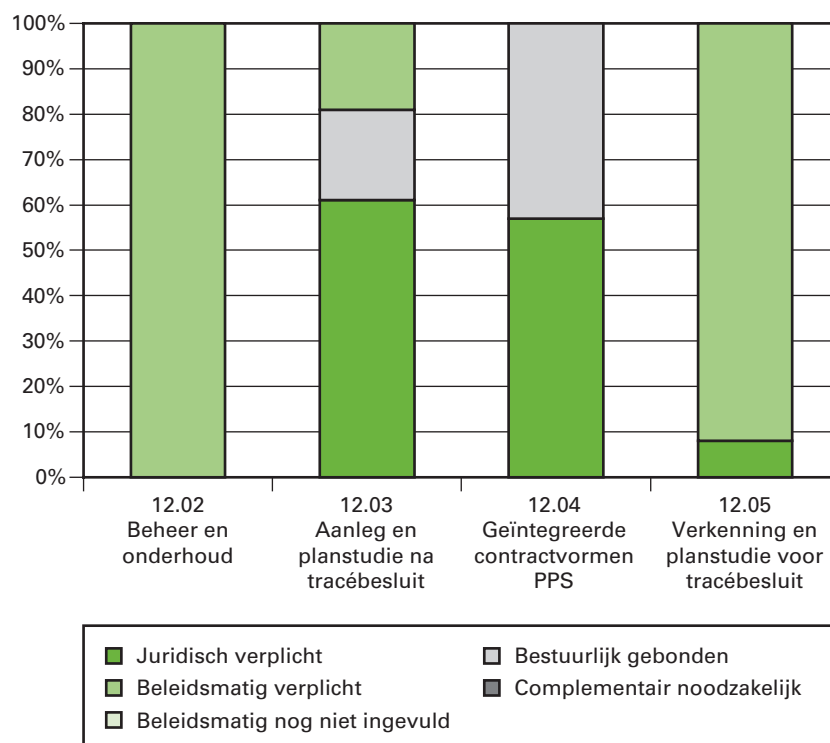
Dit artikel levert een bijdrage aan kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». De investeringen dragen bij aan de realisatie van een goede en betrouwbare bereikbaarheid voor wegvervoer van en naar economische kerngebieden en mainports in Nederland. In het kader van Sneller en Beter wordt bijvoorbeeld een gewijzigde tracéwet ingediend en het MIRT-spelregelkader aangepast. Op het vlak van wegebouw worden diverse projecten opgeleverd, zoals A12 Woerden–Gouda en A9 Holendrecht–Diemen. Ook start de uitvoering van 27 projecten (w.o. 23 uit de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten). In artikelonderdeel 34.02 van de beleidsbegroting HXII staan de beleidsvormende activiteiten genoemd.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering (in € 1 000)							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	3 959 152	4 872 663	2 482 746	5 559 573	3 822 113	2 455 660	1 714 585
Uitgaven	3 058 410	2 443 351	2 909 261	2 757 133	2 898 147	3 018 475	3 693 510
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>59 233</i>	<i>56 527</i>	<i>57 150</i>	<i>50 430</i>	<i>50 216</i>	<i>50 197</i>	<i>50 194</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	53 924	56 527	57 150	50 430	50 216	50 197	50 194
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	5 309						
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>1 230 533</i>	<i>546 472</i>	<i>973 376</i>	<i>959 945</i>	<i>1 026 557</i>	<i>996 381</i>	<i>970 638</i>
12.02.01 Basispakket B&O	977 849	369 832	764 591	836 825	907 292	893 461	877 944
12.02.02 Servicepakket B&O	246 621	102 253	77 192	14 331	17 019	21 123	21 122
12.02.04 Groot variabel onderhoud	6 063	74 387	131 593	108 789	102 246	81 797	71 572
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>1 385 754</i>	<i>1 462 869</i>	<i>1 417 413</i>	<i>1 062 242</i>	<i>867 961</i>	<i>304 043</i>	<i>164 789</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	1 307 071	1 414 601	1 366 217	830 081	468 906	168 106	68 424
12.03.02 Planstudie na tracèbesluit	78 683	48 268	51 196	232 161	399 055	135 937	96 365
12.04.01 GIV/PPS	290 684	337 175	223 007	209 608	157 324	135 410	265 320
<i>12.05 Verkenningen en planstudie voor tracebesluit</i>	<i>92 206</i>	<i>40 308</i>	<i>238 315</i>	<i>474 908</i>	<i>796 089</i>	<i>1 532 444</i>	<i>2 242 569</i>
12.05.01 Verkenningen	174	5 800					
12.05.02 Planstudie voor tracèbesluit	92 032	34 508	238 315	474 908	796 089	1 532 444	2 242 569
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		3 428					
– Baten-lastendiensten	1 622 386	830 765	1 200 889	1 120 992	1 136 731	1 139 588	1 081 710
– Restant	1 436 024	1 609 158	1 708 372	1 636 141	1 761 417	1 878 887	2 611 799
12.09 Ontvangsten	141 399	79 993	153 119	191 722	155 543	319 778	308 227
Extracomptabel:	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
– FES-reservering Zuidas en NoMo *				113 497	113 000	113 000	299 000

* De reservering in het FES voor de enveloppe Nota Mobiliteit (2011–2020) en deels de reservering voor de Zuidas) kunnen op dit moment nog niet aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit omdat formeel het vrijgeven, en daarmee de verwerking in de begroting, pas kan plaatsvinden als deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en/of er besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in (x € 1 000)		
12.02 Beheer en Onderhoud		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	117 813	
12.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit		
<i>juridisch verplicht</i>	764 831	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	250 797	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	238 257	
12.04 GIV/PPS		
<i>juridisch verplicht</i>	106 341	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	80 222	
12.05 Verkenning en Planstudie		
<i>juridisch verplicht</i>	12 006	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	138 065	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		

12.02 Beheer en onderhoud

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

12.03 en 12.05 Aanleg en planstudie na tracébesluit en verkenning en planstudie voor tracébesluit

De categorie bestuurlijk gebonden houdt dat gedeelte in dat in afspraken met de regio aan planstudies wordt uitgevoerd. De categorie beleidsmatig verplicht betreft lopende c.q. te starten projecten die nog niet volledig tot juridische verplichten hebben geleid alsmede de agentschapsbijdragen van VenW op de diverse projecten.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Het hiervoor geraamde budget is voor meer dan de helft reeds juridisch verplicht het restant is beleidsmatig verplicht.

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Basispakket Verkeersmanagement

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

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

Vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale wordt een proactieve sturing voorgestaan. Het instrumentarium voor deze sturing van het verkeer wordt steeds verder verfijnd. Zo worden regelscenario's geoptimaliseerd, zijn de afgelopen jaren afspraken met politie en hulpverleners geconcretiseerd en wordt steeds meer gewerkt met mobiele informatiepanelen. Doelstelling is het gericht bestrijden van de files rondom verkeersknooppunten in een regio.

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

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

De nationale Databank Wegverkeersgegevens is inmiddels gerealiseerd. De omvang van het daarin ondergebrachte wegennet en de kwaliteit van de gegevens zal de komende jaren worden uitgebreid c.q. verbeterd.

De afgelopen jaren is geïnvesteerd in Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). Met dynamisch verkeersmanagement wordt beoogd de bestaande infrastructuur beter te benutten. In combinatie met het actief reguleren van het verkeer heeft dit geleid tot verbeterde doorstroming van het

Productartikel 12

verkeer en heeft dit dus een positief effect op het aantal voertuigverlie-
uren. De extra investeringen voor dynamische verkeersmanagementsyste-
men hebben in de afgelopen jaren eveneens bijgedragen aan een
verhoging van de effectiviteit van het verkeersmanagement.

Meetbare gegevens bij Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal:

	Eenheid	t/m 2008	T/m 2009	t/m 2010
Verkeerssignalering	Km	1 157	1 179	1 204
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	25	31	33

Indicatoren:

Indicator	Eenheid	Realisatie 2008	Streef- waarde 2009	Streefwaarde 2010
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 min. zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders.	% van de bemeten rijbaanlengte	91%	95%	95%
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	*	80%	80%
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	*	80%	80%

* deze indicator is in de begroting 2009 voor het eerst opgenomen

Toelichting

Voor verkeersmanagement wordt gebruik gemaakt van een indicator die een duiding geeft van de effecten van het uitgevoerde programma. Deze indicator geeft aan hoe snel Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) zet en hoe snel die informatie beschikbaar is voor serviceproviders. Daarnaast is er een indicator, die aangeeft hoe snel Rijkswaterstaat na een ongeval ter plekke is om de weg zo snel mogelijk weer vrij te kunnen geven voor het verkeer.

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignale- ring (km)	1 204	57 150

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering

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

Producten

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

Basispakket beheer en onderhoud

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

Met het aanvullend beleidsakkoord is er in totaliteit € 213 mln. (versneld) beschikbaar voor het hoofdwegennet; € 75 mln. in 2009 en nog eens € 138 mln. in 2010. Deze middelen worden ingezet om

- Het versnellen van reparaties aan het zeer open asfaltbeton (ZOAB);
- Onderhoud aan dicht asfaltbeton (DAB) in 2010.
- Het uitvoeren regulier onderhoud aan kunstwerken (zoals bruggen, viaducten en knooppunten) in 2010 in plaats van 2014.

Deze middelen worden voor het grootste deel ingezet op verhardingsonderhoud om verdere achterstanden te voorkomen. Daarnaast wordt een beperkt areaal kunstwerken versneld geïnspecteerd en onderhouden.

De kosten voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken, alsmede van de noodzakelijke vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens worden vooralsnog voorgefinancierd vanuit aanleg en gedekt uit Beheer en Onderhoud.

Het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen nadert zijn afronding. Om een integraal en meerjarig beeld te krijgen zal in het komende jaar de totale omvang van de renovatie- en vervangingsproblematiek die ook op langere termijn op ons af gaat komen in beeld worden gebracht. Structureel zijn voor vervangingen en renovaties op dit moment geen middelen gereserveerd in het MIRT.

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

Servicepakket Beheer en Onderhoud

- Plan van aanpak Beheer en Onderhoud 2004–2010

In 2010 eindigt de impuls Beheer en Onderhoud Rijkswegen. Met de impuls beheer en onderhoud worden de meest urgente onderhoudsachterstanden aangepakt. Hierbij was het de inzet om in 2010 de achterstanden ingelopen te hebben. Het afgesproken achterstallig verhardingsonderhoud (totaal 1 300 km) was eind 2007 ingelopen. Ook het afgesproken achterstallig beheer en onderhoud aan de kunstwerken

zal per eind 2010 gereed zijn. Hiervoor zijn extra middelen uit de impuls aangewend. Het achterstallig onderhoud aan de Dynamische VerkeersManagementSystemen (DVM) is uitgesteld, omdat de levensduur van de systemen langer bleek dan voorzien. Via toestandsafhankelijk (storings-)onderhoud is het structureel onderhoud uitgesteld tot 2010 en later. Om verkeersoverlast zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, worden deze werkzaamheden goed afgestemd, zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanleg- en fileplan, het ZSM-programma alsmede de werkzaamheden van andere wegbeheerders.

- Servicepakket Meer Vlot

Het servicepakket «Meer Vlot» beoogt een aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer te realiseren. In de periode 2008–2010 ligt het accent op de beveiliging van verzorgingsplaatsen uit de Top-20 zoals besproken met de Tweede Kamer. Dit betreft de aanpak van de 20 meest onveilige verzorgingsplaatsen. Alle maatregelen zijn inmiddels gestart en de verwachting is dat de top 20 begin 2010 grotendeels is afgerond.

- Servicepakket Meer Veilig

De in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk, wordt in 2010 gecontinueerd. Er wordt geïnvesteerd in enerzijds het versneld realiseren van essentiële herkenbaarheidskenmerken en anderzijds in een aantal kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde.

- Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving

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

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

Groot Variabel onderhoud

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

Daarnaast wordt de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken opgepakt. Van de 274 bruggen met een stalen rijdek in het hoofdwegennet is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming in de stalen rijdekken. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien.

De Moerdijkbrug en drie kleinere bruggen zijn al hersteld. Bij de Scharsterrijnbrug is een proef gedaan met verlijmen van een stalen plaat op het bestaande brugdek als alternatief voor volledige vervanging.

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

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

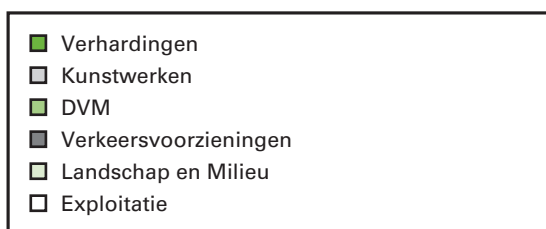
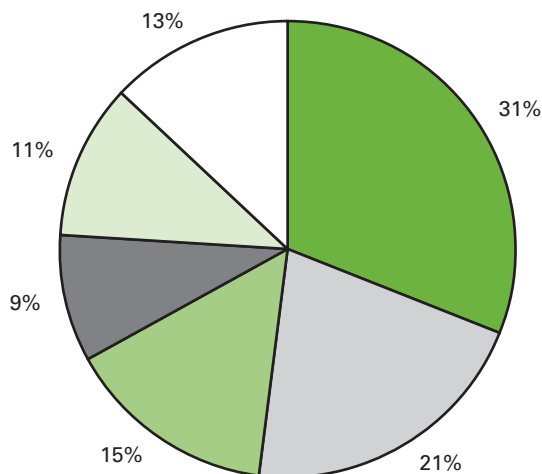
Meetbare gegevens bij beheer en onderhoud Rijkswegen

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

Meetbare gegevens bij beheer en onderhoud Rijkswegen

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

Verdeling kosten beheer en onderhoud Basispakket Hoofdwegenet



Productartikel 12

- Basispakket Beheer en onderhoud

Specificatie areaal rijkswegen:

		t/m 2008	t/m 2009	T/m 2010
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 734	5 687	5 684
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 326	1 360	1 427
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	73,9	76,2	76,4
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten	11,1	11,1	11,7
Groen areaal (in km ²)	Stuks	217	223	223

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	88,1	764 591

Indicatoren:

Indicator	Norm	Realisatie 2008	Streef- waarde 2009	Streefwaarde 2010
Voldoen van wegen aan de normen	95%	97%	95%	95%
Voldoen van bruggen en viaducten aan de normen	90%	88%	83%	88%

Toelichting

Voor het jaar 2010 hanteert VenW dezelfde twee indicatoren als in de begroting 2009, namelijk een indicator die de conditie van de wegen aangeeft en één die de kwaliteit van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. Hiermee wordt inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud.

- Servicepakket Beheer en onderhoud

De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Servicepakket	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	41 646
Meer veilig en meer Vlot	18 671
Meer kwaliteit leefomgeving	16 875
Totaal	77 192

- Groot variabel onderhoud

Budget (x € 1 000)	2010	2011	2012	2013	2014
Kunstwerken	102 380	102 274	102 246	81 797	71 572
Sloop en nieuwbouw A1 Hengelo-Duitse grens	29 213	6 515			

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma hoofdwegennet Benutting hoofdwegennet

- Dynamisch Verkeersmanagement

In 2007 heeft VenW een start gemaakt met een investeringsprogramma voor DVM.

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

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

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

Tenslotte wordt een zestal proeven uitgevoerd naar het effect van dynamische snelheden op veiligheid, doorstroming en milieu.

- Voor de vier proeven op de A1, A12 en A58 is in 2008 een bedrag van € 12 mln. uitgetrokken. De resultaten van deze vier proeven zijn voor de zomer van 2010 beschikbaar.
- Voor de twee proeven op de A12 en de A20 is in 2009 een bedrag van € 8 mln. uitgetrokken. De resultaten van deze proeven zijn in 2010 (A12) en 2011 (A20) gereed.

Tevens zal op basis van de proeven moeten worden bekeken of, en zo ja op welke wijze, deze verkeersmaatregelen structureel ingezet kunnen worden.

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

Spoedaanpak Wegen/Fileplan ZSM

De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 721, nr. A) maakt het mogelijk dertig wegprojecten met spoed op te pakken. Samen vormen deze projecten de Spoedaanpak Wegen. Nog deze kabinetsperiode zal voor deze projecten de besluitvorming (Wegaanpassingsbesluit of een Tracébesluit) zijn afgerond en de uitvoering zijn gestart. Naast de wetwijziging is ook de interne werkwijze geïntensiveerd en er zijn afspraken gemaakt met de GWW-sector om tot een snelle aanbesteding en realisatie van de projecten te komen. Naar verwachting zullen tien van de dertig projecten nog deze Kabinetsperiode voor de weggebruiker worden opengesteld.

De 23 nog uit te voeren projecten uit het fileplan Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM) worden onder de Spoedaanpak Wegen uitgevoerd.

Productartikel 12

- Overige realisatieprojecten

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

- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 1
- N31 Zurich–Harlingen
- N14 Wassenaar–Leidschendam

Het project Rw 2 Everdingen–Deil (2x4 rijstroken) is van het planstudieprogramma overgegaan naar het Realisatieprogramma. Dit project is geïntegreerd met het realisatieproject A2 Everdingen–Deil en Zaltbommel–Empel.

Daarnaast zijn de volgende projecten overgegaan naar het realisatieprogramma:

- A9 Koedijk–De Stolpen
- A28 Utrecht–Amersfoort
- A4 Burgerveen–Leiden
- Programma Aansluitingen

Dit programma komt voort uit de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006). Het gaat om beperkte ingrepen aan zes aansluitingen. Hiervoor zijn geen langdurige planologische procedures nodig. De uitvoering en de financiering vinden plaats door rijk en regio gezamenlijk.

Verder zijn er de volgende mutaties in de realisatietabel:

- Het project N57 Veersedam–Middelburg wordt in 2011 opgeleverd. Dit door de toevoeging van het deeltracé Veere aan het realisatieproject.
- Oplevering van de resultaten van de proeven naar het effect van dynamisch verkeersmanagement op de A1, A12 en de A58 wordt verwacht in 2010
- De resultaten van de proeven op de A12 en de A20 worden in 2010 (A12) en 2011 (A20) opgeleverd
- De resultaten van de praktijkproef Amsterdam worden in 2011 verwacht.

Daarnaast hebben de volgende financiële aanpassingen plaatsgevonden:

- A2 Everdingen–Deil en Zaltbommel–Empel: verhoging met 49 mln. door toevoeging van Rw2 Everdingen–Deil (2x4 rijstroken) aan het project.
- A2 Rondweg Den Bosch: verhoging van het budget met € 10 mln. door toevoeging van kosten doorstroming tijdens de uitvoering en meerkosten aanleg brug over de toekomstige omlegging Zuid-Willemsvaart aan het project.
- N57 Veersedam–Middelburg: verhoging met € 22 mln. door toevoeging van het tracédeel Veere aan het realisatieprogramma.
- N35 Zwolle–Almelo: Een verhoging met € 3,5 mln. door extra bijdragen derden en een overboeking vanuit artikel 14 voor het amendement Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 A, nr. 70) op de begroting 2009.
- Maatregelpakket Limburg: verhoging met € 12 mln. voor Aansluiting A76 Buitenring Parkstad Nuth.

Tot eind 2010 zullen diverse projecten worden opgeleverd waaronder A2 Rondweg Den Bosch, A2 Tangenten–Eindhoven, A2 Everdingen–Deil en Zaltbommel–Empel en A7 Rondweg Sneek.

Planstudieprogramma na tracébesluit

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

Productartikel 12

- A4 Burgerveen–Leiden is overgegaan naar realisatie;
- N9 Koedijk–De Stolpen is overgegaan naar realisatie;
- N50 Ramspol–Ens is overgegaan van planstudie voor tracébesluit naar planstudie na tracébesluit;
- Het budget voor ZSM1 en -2 is verhoogd met € 16 mln. vanwege een extra bijdrage ad € 4 mln. van de Provincie Zuid-Holland voor de A20 Knpt. Gouwe (Aansl. Moordrecht), en een toevoeging aan het project A12 Woerden–Gouda, waarmee een bedrag van € 12 mln. is gemeoid.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln, prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Noord												
A7 Rondweg Sneek	79	77	18	19	21	22					2010	2010
Projecten landsdeel Oost												
A2 Everdingen–Deil-Zaltbommel–Empel ⁷	519	463	182	146	127	64					2010/2011	2010
N34 omleiding om Ommen	48	47	6	13	19	9	1				2011	2011
N35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal)	243	231	37	21	33	47	42	60	3		2013	2013
Projecten landsdeel Randstad												
A12 Utrecht west benutting, aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Oost	54	51	18	16	21						2010	2010
A28 Utrecht–Amersfoort ⁴	215			4	67	67	53	25			2012	
A4 Burgerveen–Leiden ⁶	693	681	133	90	92	84	83	59	65	88	2014	2014
Projecten landsdeel West												
A2 Holendrecht–Oudenrijn	1 342	1 325	640	235	210	94	159	4	1		2012	2012
A12 Den Haag–Gouda benutting	236	234	121	53	60	2					2009	2009
N9 Koedijk–De Stolpen ³	77	76	32	10	15	20					2011	2011
Projecten landsdeel Zuid												
A2 Rondweg Den Bosch	277	267	127	92	45	12	1				2010	2010
A2 Tangenten Eindhoven	664	655	382	174	84	25					2010	2010
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg ¹	98	85	21	29	20	28					2011	2011
N57 Veersedam–Middelburg	214	184	86	47	48	33					2011	2010
A73/74 Venlo–Maasbracht ism A74, N68 en OTR ²	844	838	785	36	13	11					2008	2008
Overig												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	50	1	24	20	7					2011	2010
Dynamisch verkeersmanagement	274	262	46	49	85	47	46				2012	2010
Kleine projecten/ Afronding projecten	143	212		83	49	2	8				nvt	nvt
Programma aansluitingen ⁵	108				18	48	32	10			nvt	nvt
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet	14	11	1	6	2	5					nvt	nvt
Quick Wins FES	51	50	1	2	14	13	21				2011	2011
Totaal uitvoeringsprogramma	6 244		2 636	1 149	1 062	638	446	157	68	88		

Productartikel 12

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln, prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planstudieprojecten				266	304	192	24	11				
Begroting (IF 12.03.01)				1 415	1 366	830	469	168	68			

¹ Betreft amendement Van Hijum (29 800A, nr. 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond en aanpassing aansluiting Nuth op A76. De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is.

² Oplevering begin 2008 betreft A73.

³ N9 Koedijk-De Stolpen is toegevoegd aan het Realisatieprogramma.

⁴ A28 Utrecht-Amersfoort is toegevoegd aan het Realisatieprogramma.

⁵ Programma Aansluitingen is toegevoegd aan het Realisatieprogramma.

⁶ A4 Burgerveen-Leiden is toegevoegd aan het Realisatieprogramma.

⁷ Oplevering 2x3 in 2010; oplevering 2x4 in 2011.

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

Projectomschrijving	Raming Budget kosten			Budget in € mln							Uitvoering periode
	min.	max.	taakstellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)											
Projecten nationaal											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			95								2004–2010
ZSM 1 + 2 (Spoedwet Wegverbreding)			2 207								2004–2014
Projecten landsdeel West-overig											
N50 Ramspol-Ens			111	tb							2010–2013
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracé-/projectbesluit t/m 2010											
Projecten landsdeel Noord											
N31 Leeuwarden ⁸			194	tb							2011–2014
N33 Assen-Zuidbroek			141		tb						2011–2013
Projecten landsdeel Oost											
A50 Ewijk-Valburg ¹			317	tb							2011–2014
A12 Ede – Grijsoord ⁵			126		tb						2012–2013
Projecten landsdeel Randstad											
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere ²			3 580	tb							2011–2017
A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Maarssen) 2x5 rijstroken ³			46	wab							2010–2011
A4 Delft-Schiedam			668		tb						2011–2015
N11 Leiden-Zoeterwoude Alphen a/d Rijn					tb						
A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort			390		tb						2012–2015
A15 Maasvlakte-Vaanplein ⁷			1 407	tb							2011–2015
A13/A16/A20 Rotterdam					tb						2012–2020
A2 Oudenrijn-Everdingen			128		tb						2010–2014
Projecten landsdeel West-overig											
A9 Alkmaar-Uitgeest						wab					2011–2012
Projecten landsdeel Zuid											
N61 Hoek-Schoondijke			128		tb						2012–2014
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren			300		tb						2011–2013
A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR						tb					2010–2012

Productartikel 12

Bedrag in € mln	Raming Budget kosten					Uitvoering				
	min.	max.	taakstellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	periode
Projectomschrijving										
A2 Passage Maastricht Tracé-/projectbesluit na 2010			551		tb					2010–2016
Projecten landsdeel Noord										
A6/A7 Knooppunt Joure ⁹			70			tb				na 2011
N31 Harlingen (Flessenhals Harlingen) ⁹			140				tb			na 2011
Projecten landsdeel Oost										
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen ⁴			653			tb				2012–2015
N18 Varsseveld-Enschede			299			tb				2012–2016
Projecten landsdeel Randstad										
A9 Omlegging Badhoevedorp			310			tb				2012–2015
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte) ⁶			135			tb				vanaf 2011
A28/A1 Knooppunt Hoewelaken Ring Utrecht								tb		2016–2020
Projecten landsdeel Zuid										
A27 Utrecht (Lunetten) – Hooipolder							tb			2013–2018
N62 Goes – Vlissingen			84							2011–2014
Totaal categorie 1			12 080							
CATEGORIE 2										
Projecten landsdeel Zuid										
A2 Maasbracht-Geleen								tb		2014–2018
Totaal uitvoeringsprogramma (excl. FES-res. NoMo)				83	290	1 107	1 595	1 668	2 339	
Overprogrammering						- 400	- 400			
Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)				83	290	707	1 195	1 668	2 339	

¹ Taakstellend budget betreft gedeelte A50 Ewijk-Valburg. A50 Valburg-Grijssoord is ZSM II.

² Hierin is opgenomen A6/A9, kruising natte as A1 en groene uitweg.

³ Openstelling 2x5 in 2010.

⁴ Taakstellend budget is inclusief € 112,5 mln aan regiobijdrage en € 262,5 mln aan geanticipeerde inkomsten door een vorm van beprijzing.

⁵ Project inclusief budget staan in relatie met A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen.

⁶ Exclusief financiering ad € 186 mln uit FES-budget Noordvleugel.

⁷ Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

⁸ Excl. Bijdragen RSP (26 mln) en provincie en gemeente (36 mln)

⁹ Dit project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP ZZL.

Legenda

tb = tracébesluit

Wab = Wegaanpassingsbesluit

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

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

Producten

De exploitatiebijdragen WST zijn overgeheveld naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.

Productartikel 12

Projectoverzicht behorende bij 12.04 Geïntegreerde contractvormen hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budgetten in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Noord												
N31 Leeuwarden-Drachten (excl B&O)	127	127	90	37							2007	2007
Projecten landsdeel West-overig en Randstad												
Aflossing tunnels ¹	843	875		52	51	52	52	52	53	531		
N11 Alphen ad Rijn–Bodegraven, betaling PPS-constructie	76	76	59	17							2004	2004
A10 2e Coentunnel ³	2 159	2 117	201	167	157	143	91	69	198	1 133	2012	2012
Projecten landsdeel Zuid												
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	288	284	115	14	15	15	15	15	15	84	2005	2005
Totaal categorie 0	3 493		465	287	223	210	158	136	266	1 748		
Begroting (IF 12.04)				287	223	210	158	136	266			

¹ Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.

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

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

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

Wijziging in de verkenningentabel:

- Verkenning A10 Noord is afgerond.
- Verkenning A67 Eindhoven–Venlo is toegevoegd.

Planstudieprogramma vóór tracébesluit

- A2 Everdingen–Deil is overgegaan naar realisatie. A2 Oudenrijn–Deil is daarom in tabel hernoemd tot A2 Oudenrijn–Everdingen.
- De RSP projecten uit het Regionaal Mobiliteitsfonds A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (Flessenhals Harlingen) zijn toegevoegd. Financiering vindt plaats vanuit artikel 14.03.
- De uitvoeringsperiode van het project N18 Varsseveld–Enschede is aangepast. Conform het advies van de commissie MER in 2009 is een aanvullend MER gemaakt waarna een standpunt kan worden ingenomen.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

Productartikel 12

Projectoverzicht behorende bij 12.05.01 Verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Randstad			
As Leiden-Katwijk (Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007	2009
Den Haag internationale stad (inclusief Scheveningen boulevard) Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Randstad Urgent	2009
	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen	2010
Rotterdam Vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2009
Landsdeel Zuid			
Pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad A58/A67 Bergen op Zoom (Markiezaat)–Venlo (Zaarderheiken) (Batadorp)	Bereikbaarheid in relatie tot ruimte, economie, landschap en leefbaarheid Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 en voorjaar 2009	2009
Landsdeel Oost			
A1 Gebiedsgerichte verkenning corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo N35 Verkenning Zwolle-Wijthmen	Bereikbaarheid Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006 Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006	2009
A73 corridor Ewijk-Rijkevoort	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	
Landsdeel Noord			
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2009

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting 2010 (XII) bij beleidsartikelen:

- artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid;
- artikel 35: Mainports en logistiek;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

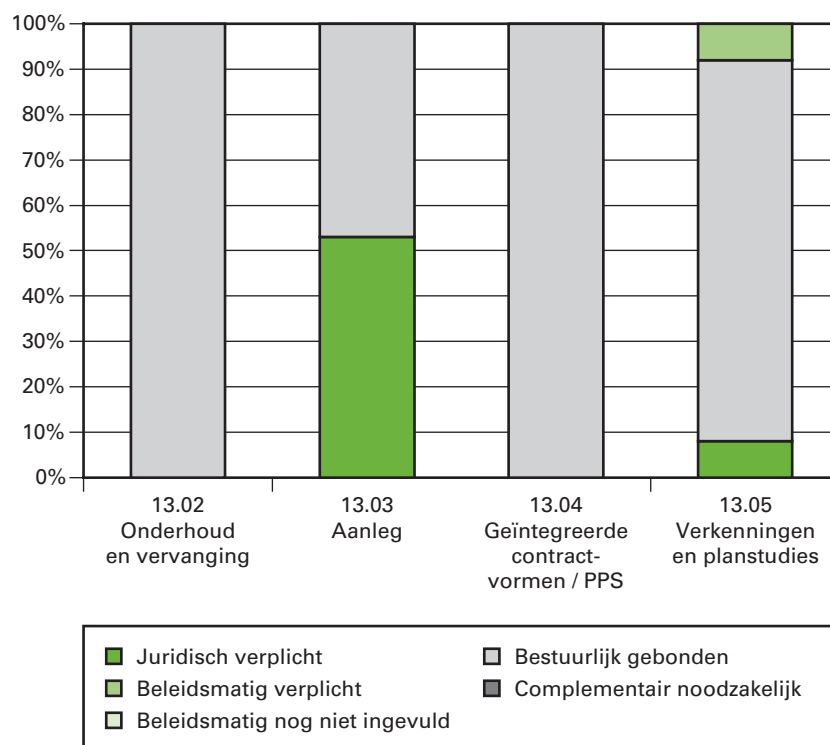
Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel heeft een relatie met kabinetsdoelstelling 20 «Groeiambitie van 5% per jaar voor de groei van het vervoer per spoor». De uitvoering van de acties uit het actieplan «Groei op het spoor» wordt in 2010 voortgezet en ligt op schema. De groei van het aantal reizigerskilometers per trein was in 2008 4,1%, tegenover 3% in 2007. Dat 5% groei niet is gehaald, illustreert dat deze ambitie fors is, zeker gezien de 1% jaarlijkse groei waarvan in de Nota Mobiliteit nog werd uitgegaan. Acties liggen in 2010 op het vlak van voor- en natransport, informatievoorziening, het vergroten van het treinaanbod en kennismaken met de trein. In artikelonderdeel 34.03 van de beleidsbegroting HXII staan de concrete uitvoeringsactiviteiten vermeld.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	1 765 610	3 165 140	2 823 197	2 407 993	2 754 131	1 966 500	2 780 279
Uitgaven	1 835 464	2 680 155	2 975 622	2 385 914	2 263 857	2 258 156	2 200 291
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 174 475</i>	<i>1 309 342</i>	<i>1 857 395</i>	<i>1 253 596</i>	<i>1 246 927</i>	<i>1 254 539</i>	<i>1 294 936</i>
13.02.01 Regulier onderhoud	332 986	752 617	772 786	470 336	430 336	538 475	582 420
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	488 178	326 054	600 886	191 617	227 226	336 648	414 118
13.02.03 Rentelasten	121 733	124 150	123 981	124 031	123 942	125 265	125 725
13.02.04 Betuweroute	20 624	29 542	64 255	36 621	40 432	40 836	30 798
13.02.05 Kleine infra en overige proj.	210 954	76 980	295 487	430 991	424 991	213 315	141 875
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>512 914</i>	<i>769 311</i>	<i>859 451</i>	<i>884 793</i>	<i>627 450</i>	<i>500 837</i>	<i>272 510</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	479 183	730 611	842 409	875 725	620 905	492 894	272 510
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	33 731	38 700	17 042	9 068	6 545	7 943	
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>145 172</i>	<i>137 952</i>	<i>139 271</i>	<i>140 179</i>	<i>141 489</i>	<i>142 776</i>	<i>144 040</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>2 903</i>	<i>463 550</i>	<i>119 505</i>	<i>107 346</i>	<i>247 991</i>	<i>360 004</i>	<i>488 805</i>
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	2 805	448 322	78 214	51 260	91 049	264 942	386 853
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	98	15 228	41 291	56 086	156 942	95 062	101 952
13.05.03 Verkenningenprogramma.							
Van totale uitgaven							
Apparaatsuitgaven	1 740	4 713	500	1 000			
Restant	1 833 724	2 675 442	2 975 122	2 384 914	2 263 857	2 258 155	2 200 291
13.09 Ontvangsten	24 869	139 048	125 000	159 000	219 140	312 294	334 530
HSA		1			59 140	142 294	154 530
Overig	24 869	19 047		9 000			
«Mandje spoor»		120 000	125 000	150 000	160 000	170 000	180 000

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in (x € 1 000)		
13.02 Onderhoud en vervanging		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 857 395	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
13.03 Aanleg		
<i>juridisch verplicht</i>	403 942	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	445 509	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS,		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	139 271	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
13.05 Verkenning en Planstudie		
<i>juridisch verplicht</i>	9 520	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	99 965	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	9 520	<i>ingevuld</i>

13.02 Onderhoud en vervanging

De voor beheer en vervanging opgenomen bedragen zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties betreffende de in de beheerconcessie vastgelegde zorgtaken van ProRail en derhalve bestuurlijk gebonden.

Productartikel 13

13.03 Aanleg

Dit betreft middelen t.b.v. de aanleg van MIRT-projecten en zijn dan ook bestuurlijk gebonden en deels volledig beleidsmatig verplicht, waarvan voor bijna de helft juridische verplichtingen zijn aangegaan.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Dit betreft betalingen voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur ten behoeve van afspraken met het consortium.

13.05 Verkenningen en planstudies

Dit betreft middelen t.b.v. MIRT-projecten en derhalve bestuurlijk gebonden en deels juridisch- danwel beleidsmatig verplicht.

13.02 Beheer en instandhouding

Motivering

VenW is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud (inclusief vervangingen) van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Beheer en instandhouding zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor verder te verbeteren.

Producten

De Beheer en instandhoudingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties betreffende de in de beheerconcessie vastgelegde zorgtaken van ProRail. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met spoorverkeersleiding en activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies.

In lijn met de beheerconcessie heeft de minister van VenW besloten per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing voor ProRail. Dat betekent voor een groot deel van de in het beheerplan 2008 opgenomen indicatoren een resultaatsverplichting in plaats van een inspanningsverplichting.

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

- regulier onderhoud (waaronder beheer);
- grote onderhoudsprojecten (waaronder vervangingen);
- rentelasten;
- exploitatie Betuweroute;
- kleine infra en overige projecten.

In reactie op de motie Cramer heeft ProRail in overleg met VenW een versnellingspakket ontwikkeld ter verbetering van de vitaliteit van de sector. Deze versnelling is verwerkt in de begrotingsreeksen.

Actieplan Groei op het spoor

De uitvoering van de acties van het actieplan «Groeï op het spoor» (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 644, nr. 85) ligt op schema. Het actieplan bestaat uit een vijftal onderdelen: voor- en natransport, informatievoorziening, kaartjes en kennismaking, treinaanbod en spreiding van mobiliteit.

Van het totale budget van € 203 mln. is op dit moment meer dan de helft vastgelegd. De reizigersgroei voor 2008 op het hoofdrailnet bedroeg 4,1%. Voor het jaargemiddelde is dit een stijging van één procentpunt ten opzichte van 2007. De cijfers van de decentrale lijnen zijn hierin niet meegenomen.

De genomen maatregelen om de trein aantrekkelijk te maken voor meer mensen, worden goed ontvangen, zowel bij de reiziger als bij de regio's. Het ingezette beleid en het uitvoeren van de maatregelen uit het actieplan Groei op het Spoor zullen in 2010 worden voortgezet conform het Actieplan. De vinger wordt aan de pols gehouden bij de ontwikkelingen en indien nodig kan met de midterm review eind 2009 worden gezien of het

noodzakelijk en verstandig is de maatregelen aan te passen. De uitkomsten van de midterm review zullen worden opgenomen in het beleidsverslag 2010.

De sturing op de groei-doelstelling betreft zowel NS als ProRail. Bij ProRail vindt die sturing primair plaats via het actieplan groei op het spoor. Daarbij is sprake van een direct op het resultaat gerichte projectsturing. Daarnaast zijn de prestaties van ProRail belangrijk zoals beschikbaarheid en betrouwbaarheid randvoorwaardelijk. Bij die prestaties is sprake van outputsturing conform de beheerconcessie.

Toegankelijkheid Spoor

NS en ProRail werken samen aan het toegankelijk maken van het spoorstelsel voor mensen met een functiebeperking. In 2009 is begonnen met de versnelde uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (Kamerstukken II, 2006–2007, 23 645, nr. 144), zodat de doelstellingen uit het implementatieplan zo veel als mogelijk voor 2020 gerealiseerd worden. Oorspronkelijk was 2030 de einddatum. De versnelling betreft voornamelijk maatregelen ten behoeve van mensen met een motorische beperking: aanpassing van de perronhoogte op 220 stations ten behoeve van gelijkvloerse instap naar de trein. Daarnaast kunnen op circa 75 stations liften versneld worden ingebouwd. De overige maatregelen zijn in 2011 afgerond. Om voldoende stations per jaar aan te kunnen passen, zal de fasering van de werkzaamheden vooral gericht zijn op het benutten van de mogelijkheden en capaciteiten. Dit heeft echter wel tot gevolg dat de oorspronkelijke faseringscriteria uit het Implementatieplan (effectiviteit, aansluiten op instroom toegankelijk materieel) moeten worden losgelaten.

Onderzoek aansturing en functioneren van ProRail

Op verzoek van de Kamer is in 2008 onderzoek uitgevoerd naar een aantal aspecten van het functioneren van ProRail. De minister heeft de Kamer in juni 2008 geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 984, nr. 139). Het onderzoek is uitgevoerd deels door McKinsey in opdracht van VenW en deels door BSL in opdracht van de Nma. De resultaten van dit onderzoek zullen zijn betrokken bij de evaluatie van de spoorwegwet.

Evaluatie spoorwegwet

In 2008 is de evaluatie van de spoorwegwet van start gegaan. Het kabinetsstandpunt (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 987, nr. 1) is de voor de zomer aan de Tweede Kamer verzonden. In het kabinetsstandpunt is een ambitieuze verbeteragenda opgenomen. In het kabinetsstandpunt worden de volgende maatregelen aangekondigd:

- Spelregels voor gebruik spoor verbeteren:
 - Capaciteitsverdeling: decentraal personenvervoer in de spits voorrang boven goederen op die baanvakken waar dat geen onoverkomelijke problemen voor het goederenvervoer oplevert.
 - Gebruiksvergoeding: beleidskader uitgangspunten tarieven: stabiele tariefontwikkeling mogelijk maken. Zodat de reiziger en verlader niet te maken krijgen met ongewenste prijsstijgingen.
- Aansturing NS en ProRail versterken: o.a. handhavings-instrumentarium uitbreiden
- ProRail is een publieke dienstverlener.
 - Focus op de kerntaak namelijk beheer en onderhoud infrastructuur.
 - Geen branchevreemde commerciële activiteiten.
 - Hiertoe worden de statuten en de beheerconcessie aangepast.

- Juridisch eigendom infrastructuur naar de Staat.
- NS is personenvervoerder op hoofdrailnet:
 - Concessieprijs laten betalen, financiële informatievoorziening verbeteren.
 - Onderzoek reikwijdte HRN: onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van het Hoofdrailnet en de verschillende keuzen die daarbij gemaakt kunnen worden conform de aanbevelingen van de visitatiecommissie van mevrouw Sorgdrager.
 - Nu nog geen beslissing verlening concessie na 2015: eerst aansturing aanscherpen en onderzoek HRN afronden.
- Decentrale overheden en vervoerders betere positie geven ten opzichte van NS en ProRail.
 - Profileren op regionale stations met eigen huisstijl (Veolia in plaats van NS bord), commerciële activiteiten op perrons.
 - Beschikbaar stellen ban voorzieningen en diensten aan regionale vervoerders.
 - Meer maatwerk van ProRail voor klanten bijvoorbeeld bij kleine bouwprojecten voor DO's.
- Betere inspraakmogelijkheden op vervoer- en beheerplan.

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivering

VenW is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweg-infrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit hoofdproduct worden alle uitgaven begroot die noodzakelijk zijn voor:

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

Producten

Realisatie programma aanleg personenvervoer

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven voor € 238 mln. aan aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. Tot het voorjaar 2008 is hiervan € 160 mln. gerealiseerd. In aanvulling op deze al gerealiseerde aanbestedingsmeevallers worden de onderstaande aanbestedingsmeevallers verwerkt:

- Vleuten–Geldermalsen 4/6 sp. (€ 34,1 mln.)
- D4 Aslasten (€ 1,5 mln.)
- Sloelijn (€ 1,4 mln.)
- Traject Oost; perronverbredingen (€ 1,2 mln.)
- Den Haag emplacement (€ 0,3 mln.)

Het restant (€ 39 mln.) is technisch verwerkt op het project 2e fase Betrouwbaar Benutten.

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

- Permanente geluidmeetposten (€ 0,1 mln.).
- Duurzame oplossing boogggeluid (€ 0,5 mln.).

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

- Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron).
- Helmond Brandevoort.
- DEMP cluster 1 fase 1 (onderdeel project Geluid).

Onderstaande projecten zijn in dienst gesteld en financieel afgerond:

- Den Haag Centraal; aanpassen emplacement.
- Permanente geluidmeetposten (onderdeel project Geluid).

Nieuw opgenomen in het realisatieprogramma

Geluidsanering Spoorwegen

Spoorverkeer veroorzaakt overlast in de leefomgeving van mensen. De huidige wet geluidhinder bevat een regeling voor het saneren van situaties die al voor deze wet in werking trad (1987) een hoge geluidbelasting ondervonden. Echter, deze saneringsregeling is onvoldoende. In de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6) is een nieuwe doelstelling opgenomen voor de aanpak van hoge geluidbelastingen langs spoorwegen. Deze doelstelling overlapt gedeeltelijk met de doelstelling van de lopende geluidsaneringsoperatie. Vanuit het oogpunt van helderheid en efficiency is besloten om deze saneringsoperaties samen te voegen. Aan deze saneringsoperatie wordt ook een overgangsregeling gekoppeld. De woningvoorraad bestaat uit:

1. Alle woningen boven de drempelwaarde uit de NoMo (70 dB voor spoorwegen).
2. De woningen van de eindmelding van de saneringregeling uit de huidige Wet geluidhinder die nog niet gesaneerd zijn en een geluidbelasting hebben van meer dan 65 dB als gevolg van een spoorweg.
3. Alle woningen die niet vallen onder 1 of 2 en die meer dan 5 dB groei van het geluidniveau hebben ondervonden sinds het in werking treden van de huidige Wet geluidhinder.

Op basis van doelmatigheid worden de geluidsmaatregelen bepaald. Vanaf 2011 zullen maatregelen getroffen worden in het kader van deze integrale saneringoperatie. Echter, vooruitlopend hierop zullen op 4 locaties langs spoorwegen reeds (bron)maatregelen worden toegepast, die zijn ontwikkeld in het Innovatieprogramma Geluid. De geluidbelasting op deze locaties zal daardoor afnemen.

De uitgaven waren in de begroting 2009 nog ondergebracht binnen het programma Beheer en Instandhouding maar zijn in verband met de gewenste financieringsystematiek ondergebracht in het aanlegprogramma. In het projectbudget is tevens de eerste VROM bijdrage ad € 50 mln. verwerkt.

Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang in de Soestdijkseweg in Bilthoven (de meest ongevalgevoelige overweg van Nederland) door een ongelijkvloerse spoorwegovergang voor het snelverkeer en voor het langzaam verkeer. Gegeven het belang dat alle partijen aan de oplossing hechten, wordt het benodigde budget ook door alle partijen bijeengebracht. Financiering van het project geschiedt door het Rijk (AKI € 7 mln., Vleuten–Geldermalsen € 21 mln., Hotspotsprogramma € 11 mln.) en door de Regio.

Amsterdam CS Cuyperhal

Amsterdam Centraal Station is een monumentaal pand en de toegangspoort tot het centrum van de stad. Voor vele internationale bezoekers is Amsterdam CS de eerste kennismaking met de hoofdstad. Na de bouwwerkzaamheden voor de metro in het station en om toegerust te zijn op de groeiende stroom reizigers wordt voortvarend de renovatie van het

station opgepakt conform Masterplan B. Met € 36 mln. wordt geïnvesteerd in het in oude luister herstellen van de Cuyperhal en de aanpak van de centrale perrontunnel.

Overige toelichtingen

Geluid

Een aantal afgeronde projecten is uit de financiële planning gehaald en daarnaast is een aantal aanbestedingsmeevallers verwerkt.

HSA Claim

Vanwege de verschuiving van de contractuele aanvangsdatum voor de HSL-Zuid van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009 wordt aan HSA de schade vergoed die zij oploopt door deze verschuiving (Kamerstukken II, 2008–2009, 22 026, nr. 298). De hoogte van de schadevergoeding zal worden vastgesteld op basis van een onderbouwing van HSA welke door de Staat extern zal worden getoetst. Vooruitlopend op de vaststelling van de totale schadevergoeding is aan HSA een voorschot verleend van € 6,5 mln.

Akiplan en veiligheidsknelpunten

Vanuit dit budget is € 7 mln. overgeboekt als gedeeltelijke financiering van het nieuw opgenomen project Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven.

Intensivering Spoor in steden I

Deel van het nog niet bestede budget is ingezet als dekking voor het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer (zie toelichting IF 13.05.01)

Intensivering Spoor in Steden II

Op 17 november 2008 is de Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche vastgesteld. Sinds 27 november 2008 konden gemeenten een aanvraag indienen tot uiterlijk 1 juli 2009. Er bestaat een plafondbedrag van € 141 mln. Vooralsnog staan deze middelen verantwoord op de begroting van VenW. Na het uitbrengen van de septembercirculaire zullen de middelen bij eerstvolgende gelegenheid bij suppletore wet worden overgeheveld naar de begroting van het gemeentefonds. De septembercirculaire geeft reeds de wijze van verkrijging weer van een decentralisatie-uitkering uit het Gemeentefonds aan gemeenten.

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Een aantal afgeronde onderdelen is uit de totale projectkosten gehaald. Verder zijn de restwerkzaamheden met betrekking tot de projecten Extra perroncapaciteit A'dam Zuid, Helmond Brandevoort en DEMP geluidmaatregelen toegevoegd.

Traject Oost perronverlening

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het verwerken van de aanbestedingsmeevaller. De vertraging in de oplevering wordt veroorzaakt door geluidsmaatregelen bij de brug bij Westervoort. Bij deze brug moeten raildempers worden toegepast. Het gebruik van raildempers op zich is vrijgegeven, maar nog niet in combinatie met een brug.

Sporen in Arnhem

Naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Arnhem is de sporenlay-out aangepast en zijn aanvullende maatregelen (geluid, trillingen, externe veiligheid) voorzien om het effect van het

Productartikel 13

spoorgebruik te reduceren. Daarnaast is besloten om de perronkappen in Arnhem gelijktijdig met de bouw van het vierde perron te vernieuwen en niet enkel deels te vervangen. Het projectbudget is om die reden opgehoogd om de kosten van deze extra voorzieningen te dekken.

Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporig

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het verwerken van de aanbestedingsmeevaller. Verder is vanuit dit budget € 21 mln. overgeboekt als gedeeltelijke financiering van het nieuw opgenomen project Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven.

Amsterdam spoor 10/15

Oplevering in 2013 was gebaseerd op gelijktijdige aanpassing van de perronkappen op de perrons 4, 5 en 6 met de overige perrons in het kader van de toekomstplannen voor het stationseiland. Gezien de kwaliteitsverbetering die op korte termijn is te realiseren, is deze koppeling verlaten en worden de perronkappen op de perrons 4, 5 en 6 al in 2009/2010 gerealiseerd.

Rotterdam Centraal

De taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.

Den Haag perronsporen 11/12

Het Stadsgewest en de gemeente Den Haag hebben 16 december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2-niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct leidt tot een verdere vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12 naar 2013.

Fietsenstalling Amsterdam CS

De aanbesteding van het onderdeel Postzakkengebouw is als gevolg van een te grote capaciteitsvraag bij de grote projecten vertraagd. De start van het deel Zuidwest/Open Havenfront is vertraagd als gevolg van de uitloop van de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn

OV terminal stationsgebied Utrecht

Het projectbudget is opgehoogd in verband met financiering van de aansluiting van de trappen op de perrons op de Rabobrug. De financiering is geregeld met de motie Van Geel (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700, nr. 10). Als deze brug vanaf de perrons bereikbaar wordt ontstaat er een korte looproute voor veel reizigers naar locaties ten zuidoosten en zuidwesten van het station, overstappers binnen en tussen OV modaliteiten krijgen aan de zuidkant een extra mogelijkheid een ander perron te bereiken en voor fietsers betekent dit een betere ontsluiting van het fietsgebouw dat aan de oostzijde wordt gebouwd.

De voorbereiding van de planologische procedure (art 19 WRO) vergt door de omvang en complexiteit van het project meer tijd dan gebruikelijk en ingeschat. Vervolgens kost het verwerken en reageren door de gemeente op de ingediende bezwaren eveneens meer tijd.

Rijswijk–Schiedam (incl spoorcorridor Delft)

In 2008 is uit een externe audit op het project Spoorzone Delft/spoortunnel gebleken dat het project een tekort kent. Dit tekort bestaat uit directe kosten en uit extra risicoreservering. Voor de dekking van het tekort bij de directe kosten is in 2008 een oplossing gevonden, onder meer door additionele bijdragen van Provincie Zuid Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft waarbij is afgesproken dat VenW zorg draagt voor de € 53 mln. extra risicoreservering uit de externe audit.

Hanzelijn

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

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Nieuw opgenomen in het realisatieprogramma

Elektrificatie empl. Maasvlakte West en passeerspoor Botlek

Uit de eerste resultaten van de verkenning Spoor aansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding is gebleken dat ten behoeve van een vlottere verkeersafwikkeling de emplacementen Maasvlakte 1 en het wachtspoor bij de Botlekbrug moeten worden voorzien van bovenleiding. Uitvoering nu is relatief goedkoop door de werkzaamheden mee te laten lopen in meerwerkopdrachten in het kader van het project Havenspoorlijn als onderdeel van de BR. Dekking vindt plaats uit de gereserveerde middelen voor Spoor aansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding.

Uitvoeringsprogr. Goederenr. Elst–Deventer–Twente (NaNov)

Binnen het uitvoeringsprogramma NaNOV zijn 2 programmaonderdelen uitvoeringsgereed. Deze projecten betreffen het stiller maken van een brug te Hengelo en het in uitvoering nemen van de tunnel onder de Reggesingel te Rijssen alsmede het gelijktijdig opheffen van de overweg Dannenburg. Deze programmaonderdelen maken deel uit van het pakket maatregelen zoals verwoord in de brief aan de tweede kamer d.d. 11 april 2000 (Kamerstukken II, 2000–2001, 22 589, nr. 157), bekend als het NaNOV programma. Derhalve is € 19,3 mln. overgeheveld van het planstudieartikel naar het realisatieartikel.

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

- Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte.

Overige toelichtingen

Aslasten cluster II

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het verwerken van een aanbestedingsmeevaller van € 1,5 mln.

Productartikel 13

Sloelijn

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het verwerken van een aanbestedingsmeevaller van € 1,4 mln.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln incl. btw	Totaal			Budget							Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten nationaal													
Benutten													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+,VPT2)	158	158	147	6	5							divers	divers
Geluidsanering Spoorwegen Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	406			2	21	37	44	44	44	212		divers	divers
Kleine projecten ¹	7	52	6	1								divers	divers
HSA Claim	65	64	46	8	5	5	1					divers	divers
	59	38	33	26									
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	986	985	960	2	9	6	7	2				2006/2007	2006/2007
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations ²	75	77		4	6	8	10	10	13	24		divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.													
Afdekking risico's spoorprogramma's	76	76		76									
AKI-plan en veiligheidskneelpunten	365	370	242	36	38	30	10	10				divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	285	301	159	35	15	11	5	10	10	40		divers	divers
Intensivering Spoor in steden (II)	142	142	0	20	27	37	8	24	26			divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	53	61	27	7	6	6	6					divers	divers
Ontsnippering	89	87	2	4	8	11	9	11	10	34		divers	divers
Traject Oost (perronverbredingen)	21	22	18	1	0	1						2004-2008	2004-2008
Traject Oost uitv. convenant DMB	207	203		1	10	24	28	37	33	74		2012/2017	2010/2015
Projecten Landsdeel Oost													
Utrecht-Arnhem - Zevenaar													
Sporen in Arnhem	248	233	27	19	60	75	40	21	5			2007-2012	2007-2012
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	83	82	30	20	25	5	4					2011/pm	2010
Projecten Landsdeel Randstad													
Amsterdam- Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS)	999	1 040	263	99	80	49	76	143	42	247		2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen													
Amsterdam CS spoor 10/15	77	77	71	3	1	1	1					2004/2010	2004/07/13
Amsterdam Centraal Cuyperhal	36			12	18	7						2011	
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	108	105		0	10	36	30	17	14			2008/2012	2008/2011
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	24	23		1	5	7	7	4				2013	2012
Fietsenstalling Amsterdam CS	34	33	1	3	1	9	9	9		2		2009/2015	2008/2011
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	267	251	59	20	50	66	48	15	9			2011/2012	2011/2012

Productartikel 13

Bedragen in € mln incl. btw	Totaal			Budget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
Projectomschrijving												
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	331	321	18	21	57	64	46	38	33	54	2014	2009/2013
Overige projecten/lijdelen enz.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	182	179	51	35	38	28	15	11	3		divers	divers
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	453	392	91	27	86	98	61	37	30	24	2013	2013
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	29				10	11	5	3			2013	
Projecten Landsdeel West – overig												
Overige projecten/lijdelen enz.												
Hanzelijn ³	1 116	1 087	222	230	239	228	148	48			2012	2012
Projecten Landsdeel Zuid												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	53	52	14	10	11	16	2				2013	2012
Totaal categorie 0	7 033	2 487	731	842	876	621	493	273	711			
Begroting (IF 13.03.01)				731	842	876	621	493	273			

¹ Het betreft de projecten: knelpunt Baarn en Hilversum Larenseweg.

² Ten laste van het programma is een beschikking afgegeven voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid, Ypenburg Haaglanden, Helmond Brandevoort en Sassenheim. Uit een analyse van ProRail is gebleken dat tot 2010 daarnaast in ieder geval de door de regio's beoogde nieuwe stations Groningen Europark, Schiedam-Kethel/Spaland en Bleizo in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit het programma, mits voldaan wordt aan de door het Rijk gestelde voorwaarden. Het programma heeft een looptijd tot 2013.

³ Inclusief € 10 mln uit budget Ruimte voor de Rivier en € 10 mln van VROM voor bypass ihkv IJsseldelta.

Productartikel 13

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln incl. btw	Totaal			Budget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Aslasten Cluster II	44	46	43	0	1	0					2010/	2010/
PAGE risico reductie	18	18		5	4	4	4	1			divers	divers
Geluidspilot Goederenvervoer	13	12	11	2							2009/	2009
											divers	
Projecten Landsdeel Oost												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	20			10	7	2						
Projecten Landsdeel West – overig												
Electr. empl. Maasvlakte West en paseerspoor Botlek	9			7	3							
Projecten Landsdeel Zuid												
Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwselijn	83	84	59	10	2	2	2	7			2009/2010	2009
Overige projecten												
Kleine Projecten	3			3	1							
Nazorg gereedgekomen Lijnen-halten	2			2	0							
Totaal categorie 0	192		113	39	17	9	7	8				
Begroting (IF 13.03.02)				39	17	9	7	8				

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

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

Projectoverzicht behorende bij 13.04.01: Geïntegreerde contactvormen spoor

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 563	3 563	339	138	139	140	141	143	144	2 379	2007	2007
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 563		339	138	139	140	141	143	144	2 379		
Begroting (IF 13.04)				138	139	140	141	143	144			

13.05 Verkenningen en planstudies**Motivering**

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

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

Planstudie spoor personen

De ambities voor het spoorvervoer betreffen de korte en middellange termijn. Voor de korte termijn gaat het om uitvoering van de maatregelen uit het actieplan Groei op het spoor. Voor de middellange termijn wordt dit uitgewerkt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voor de financiering van de spoorambitie van € 4,5 mrd. wordt verwezen naar de begroting van het Infrastructuurfonds 2009.

Met behulp van dit investeringspakket, onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, wordt invulling gegeven en bijgedragen aan de speerpunten van het kabinet op de middellange termijn:

1. hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad. Het betreft minimaal zes intercity's op de drukste trajecten in de brede Randstad en maatwerk voor Sprinters, alsmede het verwerken van het groeiende goederenvervoer;
2. samenhangende regionale OV-systemen, waarvan het spoorvervoer, met name de Sprinters, de ruggengraat vormt met goede aansluitingen op het overig OV en de andere modaliteiten;
3. kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen, tevens in te vullen via maatregelen uit het pakket reistijdverbeteringen;
4. toekomstvastе routestrategie voor het spoorgoederenvervoer, die aansluit bij de behoeften van het groeiende goederenvervoer en personenvervoer en die ruimte schept op het bestaande net voor meer personenvervoer.

De volgende planstudies zijn opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de planstudie OV-SAAL (zie aparte toelichting):

- planstudie toekomstige routestrategie goederenvervoer per spoor.
- planstudie corridor Utrecht–Den Bosch.
- planstudie Den Haag–Rotterdam.
- planstudie Utrecht–Arnhem.

De planstudies brengen ook maatregelen in beeld die nodig zijn buiten de planstudiecorridors, omdat treinen verder rijden op het net.

In de zomer van 2010 zal besluitvorming plaatsvinden over PHS. Dan zal worden bepaald welke maatregelen waar nodig zijn (vergelijkbaar met het kabinetsbesluit van maart 2008 t.a.v. OV SAAL). Op basis van die besluitvorming zal in de begroting 2011 een nadere verdeling van het budget worden aangegeven. Ook zal dan worden aangegeven welk deel van het budget betrekking heeft op aanleg en onderhoud (art. IF 13.02)

De middelen voor PHS zijn inclusief middelen voor de spoorse maatregelen voor Noord Nederland (€ 160 mln. uit motie Koopmans, Kamerstukken II, 2007–2008, 27 658, nr. 41) en de aanvullende bijdrage aan de spoortunnel Delft (€ 61 mln.) ter voorbereiding van de toekomstige 4-sporigheid.

OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)

Op 20 maart 2008, (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 089, nr. 14) heeft het kabinet haar besluit over de afronding van de eerste fase OV SAAL aan de Tweede Kamer aangeboden. Het kabinet wil op korte termijn maatregelen treffen om het aanbod van treindiensten op deze corridor uit te kunnen breiden en de kwaliteit van de treindienst in termen van reistijd en betrouwbaarheid te verbeteren. Hiertoe wordt een bedrag van € 551 mln. geïnvesteerd in het spoor tussen Schiphol en Lelystad. Naast dit investeringsbedrag is voor de periode 2014–2020 een budget van € 77 mln. gereserveerd ten behoeve van het beheer en de instandhouding van deze maatregelen na realisatie.

In het kader van de planstudie is de ruimtelijke procedure van start gegaan na ondertekening in maart 2009 van de aanvangsbeslissing door de minister van VenW, mede namens zijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Er worden twee ontwerp-tracébesluiten (OTB's) voorbereid. Het eerste OTB betreft het tracé vanaf het opstel terrein in Hoofddorp tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal, inclusief de aanleg van een dubbele vork aansluiting bij Riekerpolder, uitbreidingen van het bestaande spoor ten oosten en ten westen van station Amsterdam Zuid en een goederenwachterspoor ten oosten van Duivendrecht. Het OTB zal nog voor de zomer van 2009 gereed zijn en na de zomer beschikbaar zijn voor inspraak. De planning van dit gedeelte van het pakket korte termijn maatregelen geeft een latere indienstelling (2016 in plaats van 2014) te zien dan eerder gemeld. De reden is dat de bouw van deze maatregelen in deze omgeving veel complexer is dan verwacht. Het tweede OTB betreft het tracé vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal tot Lelystad, inclusief de partiele uitbreiding van de Flevolijn naar vier sporen in Almere (tussen de stations Almere Muziekwijk en Almere Centrum en tussen de stations Almere Buiten en Almere Oostvaarders). Dit OTB zal nog in 2009 gereed zijn; de indienstelling van deze maatregelen is voorzien in 2015 (was 2013). De beide OTB's zijn ruimer dan de baanvakken, waarop sprake is van uitbreiding van infrastructuur. Op de aanpalende baanvakken is sprake van toename van het treinverkeer (als gevolg van het project OV SAAL), waardoor geluidsonderzoek en eventueel maatregelen noodzakelijk zijn. De maatregelen worden verder conform de

gebruikelijke planstudieprocedures nader uitgewerkt, zodat nog deze kabinetsperiode uitvoeringsbesluiten kunnen worden genomen.

Het kabinet heeft tevens besloten nadere uitwerking te geven aan spoormaatregelen die op middellange termijn (2020) op deze corridor nodig zijn. Voor aanvullende uitbreidingen van het spoor in de SAAL-corridor tot 2020 wordt een budget van maximaal € 771 mln. gereserveerd. Nog in 2009 is bekend om welke maatregelen het dan gaat. Er is hier een belangrijke relatie met de projecten Zuidas (dijk of dok), goederenrouting (via de spoorring Amsterdam en de Flevolijn of via de Betuweroute en de IJssellijn) in het kader van PHS en met de lange termijn opties (metro, regionaal of andere modaliteiten) in kader van het project OV SAAL. Dit kan ertoe leiden dat slechts besluitvorming mogelijk is over een beperkte planstudie en dat voor overige maatregelen eerst besluitvorming nodig is over deze andere projecten.

In totaal is voor het project OV SAAL een budget van € 1 399 mrd. (prijsspeil 2009) gereserveerd; het budget is afkomstig van artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer. Deze overboeking is onderdeel van de besluitvorming van het kabinet over de Zuiderzeelijn. Uiteindelijk zal € 77 mln. worden overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02 Onderhoud en vervanging.

Nieuw opgenomen projecten

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Met het amendement Cramer/Koopmans (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 A, nr. 71) is binnen artikel 13 spoorwegen een bedrag van € 20 mln. vrijgemaakt voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. Het gaat om verbindingen zoals genoemd in de Initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)». Met name Heerlen–Aventis–Aachen en Munster/Dortmund–Enschede–Hengelo–Almelo zullen worden gezien.

Planstudie spoor goederen

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua

Nederland heeft zich in corridorverband (R'dam–Genua) verplicht om per 2013 ERTMS in bedrijf te hebben op de «systeemeilanden» te Zevenaar en Kijfhoek. Voor het spoor tussen Zevenaar en grens werkt ProRail een planstudie uit waarin de systeemwijziging en aanleg van het derde spoor geïntegreerd worden. Het derde spoor tussen Zevenaar en grens kan in 2014 gerealiseerd worden. Voor wat betreft de wijziging van de 1 500 V spanning naar 25 kV is inmiddels duidelijk dat dit te Kijfhoek niet mogelijk is voor 2015 en deze optie meegenomen wordt in de studie naar de herinrichting van de havensporen in het kader van de 2e Maasvlakte anno 2020. VenW zal nu de afweging maken of de systeemwijziging te Zevenaar van 1500V naar 25 kV wel in 2013 gerealiseerd moet worden. De kosten voor de realisatie van volledige systeemwijziging te Zevenaar inclusief aanleg van derde spoor tot de grens bedragen € 140 mln. De kosten voor aanleg ERTMS op Kijfhoek zijn geschat op € 30 mln. VenW zal een second opinion vragen op de kosten calculatie van ProRail. De Europese Commissie heeft een subsidie toegezegd van € 5 mln. voor de aanleg van de ERTMS en € 20 mln. voor de wijziging van de 1 500V op beide eilanden.

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln incl. btw	Raming kosten		Budget								Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten nationaal												
Traject Oost			5									
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer			3 158		pb			uo				2013-pm
Projecten Landsdeel Randstad												
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)			95									2010-pm
Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keerspooren ¹			327			tb						2011-pm
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad ²			1 399		tb ³ /uo							2010-pm
Diversen												
Grensoverschrijdend Spoorvervoer			20									
Totaal categorie 1			5 005									
Begroting (IF 13.05.01)												

¹ Inclusief € 100 mln FES bijdrage.

² Inclusief kosten B&I ad € 77 mln.

³ Korte termijn maatregelen. Zie MIRT blad voor uitgebreide toelichting.

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln incl. btw	Raming kosten		Budget								Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode	
CATEGORIE 1												
Projecten nationaal												
Goederenroute R'dam-Noord Nederland (GoeNoord)			77		uo							2010-2013
Aslasten Cluster III			37		uo							2010-2015
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua			155		uo							2011-2013
Projecten Landsdeel Oost												
Goederenroute Elst-Deventer- Twente (NaNNOV)			131		uo ²							2009-2015
Projecten Landsdeel Zuid												
Goederenverbinding Antwerpen- Roergebied (IJzeren Rijn) ¹			PM									PM
Overige projecten												
Kleine projecten/studies			7									
Totaal categorie 1			407									
Begroting (IF 13.05.02)												

¹ Inclusief voorbereidingskosten Trace MER studie/OTB.

² Een deel van het project is reeds in uitvoering en opgenomen in het realisatieprogramma.

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.03 A. Lopende Verkenningen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Toelichting
Landsdeel Randstad			
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europese spoorwegennet	Spoorgoederen	zie tekst onder 13.05

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

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) verantwoord.

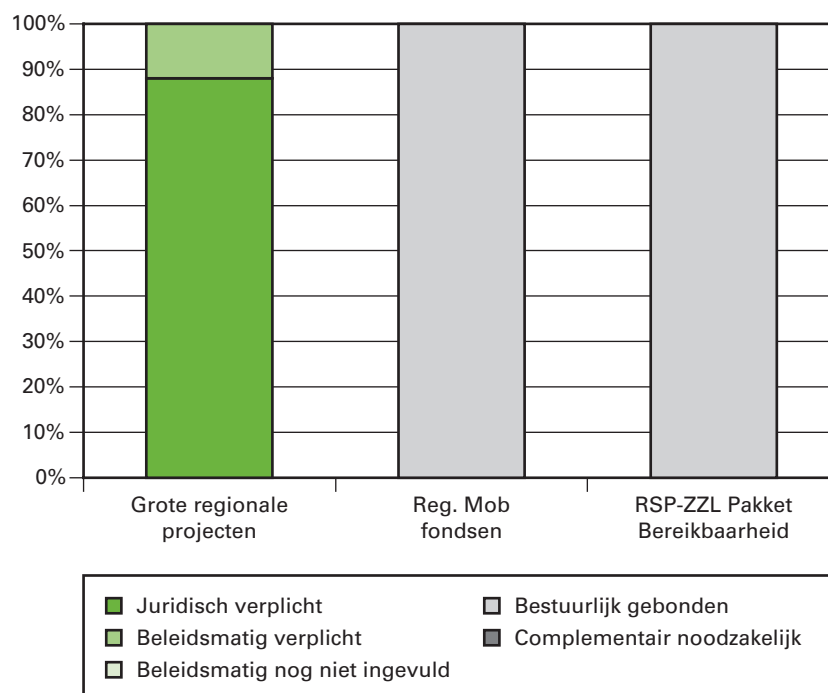
De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2010 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	122 439	410 881	107 616	127 732	187 367	178 634	198 685
Uitgaven	285 713	378 981	275 193	241 545	383 618	436 869	257 122
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>175 516</i>	<i>306 480</i>	<i>186 209</i>	<i>191 839</i>	<i>229 092</i>	<i>287 526</i>	<i>76 685</i>
14.01.01 Verkenningen							
14.01.02 Planst. Progr. reg/lok	591	85 643	5 828	32 298	109 036	72 025	15 403
14.01.03 Realistieprogr. reg/lok	174 925	220 837	180 381	159 541	120 056	215 501	61 282
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>110 197</i>	<i>46 233</i>	<i>8 522</i>	<i>5 107</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>0</i>	<i>26 268</i>	<i>80 462</i>	<i>44 599</i>	<i>154 526</i>	<i>149 343</i>	<i>180 437</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	0	325	44 154	39 385	87 062	81 879	112 973
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	0	20 729	31 094	0	51 823	51 823	51 823
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	5 214	5 214	5 214	15 641	15 641	15 641
Van totale uitgaven							
- <i>Apparaatsuitgaven</i>	42	17	6				
- <i>Agentschapsbijdrage¹</i>	505	668	780	191	413	174	107
- <i>Restant</i>	285 166	378 296	274 407	241 354	383 205	436 695	257 015
Ontvangsten							
14.09 Ontv. Reg./lokale infra	29 000						

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

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit (x € 1 000)		
14.01 Grote regionale/lokale projecten		
<i>juridisch verplicht</i>	163 172	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	22 251	
14.02 Regionale mob. Fondsen		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	8 522	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
14.03 RSP-ZZL: rijksbijdrage		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	80 462	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Dit betreft bedragen t.b.v. grote regionale/lokale projecten waarvoor overeenkomsten met lagere overheden zijn afgesloten. Deze bedragen zijn grotendeels al juridisch verplicht.

14.02 Regionale mob. Fondsen

Dit betreft bedragen t.b.v. regionale mobiliteitsfondsen waarvoor overeenkomsten met lagere overheden zijn afgesloten.

14.03 RSP-ZZL: rijksbijdrage

Voor de inzet van deze middelen is een convenant afgesloten en derhalve zijn deze middelen bestuurlijk gebonden.

Motivering

14.01 Grote regionale/lokale projecten

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

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

- het verminderen van de congestieproblematiek op de weg. Met name de bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden en de bereikbaarheid van deur tot deur is daarbij van groot belang;
- de verbetering van het openbaar vervoer op netwerkniveau door het toevoegen van nieuwe verbindingen (dit moet leiden tot betere kostendekkingsgraad en/of hogere vervoerwaarde (meer reizigers));
- het verbeteren van de verkeersveiligheid in combinatie met betere bereikbaarheid.

Producten

Verkenningen

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

Planstudieprogramma regionaal/lokaal

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

Wijzigingen projecten in planstudieprogramma:

Nieuw in de planstudiefase:

- N62 Kanaalkruising Sluiskil.

Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Wijziging in het realisatieprogramma

- Bij het project Noord/Zuidlijn zijn grote vertragingen en kostenoverschrijdingen ontstaan. In de eerste helft van 2009 is in opdracht van de gemeente Amsterdam door een externe commissie geadviseerd over de ontstane situatie en het vervolg van dit project. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op basis van het advies Veerman besloten verder te gaan met de aanleg van de Noord/Zuidlijn.
- Rijn Gouwelijk Oost. Door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015.
- Voor het project Maaskruisend verkeer zal het planstudierapport in 2009 worden ingediend.
- Het project Eindhoven BOSE is vertraagd door het besluit ook andere alternatieven te onderzoeken. BOSE wordt opgenomen in de grote ruit om Eindhoven.
- Nieuw in de realisatie: Scheveningen Boulevard

Productartikel 14

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Bedragen in € mln	Raming Budget kosten									Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	later	periode
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)											
Tracébesluit/projectbesluit t/m 2008											
Projecten landsdeel West											
Trekvliettrace		450	225			pb	uo				2012-2015
Parallelstructuur Gouweknoop ¹					pb		uo				2011-2015
Projecten landsdeel Zuid											
Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit ²		804	54			pb		uo			2012-2014
Maastricht maaskruisend verkeer N62 Kanaalkruising Sluiskil	120	275	nbn 140			pb		uo			2012-2014 2011-2014
CATEGORIE 2											
Projecten Nationaal											
Projecten in voorbereiding		nbn	variabel			nbn					2010 ev

¹ FES-besluitvorming is afgerond. De middelen ad 100 mln zullen bij eerstvolgend hoofdbesluitvormingsmoment naar de begroting van van VenW worden overgeboekt.

² Nadere uitwerking BOSE. Aanvullend op budgetreservering op 14.01.02 is voor dit project 200 mln gereserveerd in het FES.

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht

nbn nog nader bepalen

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale/lokale infrastructuur, realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten landsdeel Oost												
Nijmegen 2e stadsbrug	71	71				16	31	24			2013	2012
Projecten landsdeel Randstad												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC ¹	1 164	1 150	584	114	110	79	22	158	61	36	2017	2015
N201	178	178	61	51	27	19	20				2012	2012
Rijn Gouwelijin Oost	148	144			32	42	42	32			2015	2015
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding) ³	888	887	827	51	10						2006/09/12	2006/09
Projecten landsdeel West-overig												
Beneluxmetro (excl. Bodem-sanering) ²	660	660	655	5								
Scheveningen boulevard	11				3	2	4	2				
Projecten landsdeel Zuid												
Tilburg Noordwesttangent	5	5	5								2010	2010
Overig												
Experimenteerprojecten Afronding	6	74	6		-2	2	1					
Totaal categorie 0	3 131	2 138	221	180	160	120	216	61	36			
Begroting (IF 14.01.03)			221	180	160	120	216	61				

¹ Deels investeringsimpuls 1998

² Deels investeringsimpuls 1994

³ Mijlpaal 2012 heeft betrekking op aanlanding metro Den Haag CS.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

1. Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
2. Amendement Dijsselbloem;
3. Amendement Van der Staaij;
4. Regionale bereikbaarheid (Kwartje van Kok);
5. Amendement Van Hijum;
6. Quick wins NWA eerste en tweede tranche.

Producten

Rijksbijdrage

De middelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR; inclusief de terugsluisopbrengsten), het amendement Dijsselbloem en het amendement Van der Staaij zijn volledig uitgekeerd door VenW. Voor de andere impulsen worden ook in 2010 middelen beschikbaar gesteld. Het gaat om:

Impuls regionale bereikbaarheid

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

In 2003 is met een aantal regio's afgesproken dat een deel van deze impuls (€ 55 mln.) wordt ingezet voor netwerk-/pakketmaatregelen in de betreffende regio's. Het gaat om de Zuidvleugel (Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam), de Regio Twente, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland.

Impuls amendement Van Hijum

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

Impuls quick wins eerste en tweede tranche

In 2006 zijn voor elf stedelijke gebieden netwerkanalyses (NWA) uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten daarvan is in 2006 € 66 mln. beschikbaar gesteld voor de uitvoering van zogenaamde quick wins (periode 2007–2010). Het gaat om maatregelen die de toegang tot de stad verbeteren, die de samenhang en kwaliteit van de infrastructuurnetwerken verhogen en die op korte termijn en met beperkte middelen zijn te realiseren. In 2007 is € 78,5 mln. beschikbaar gesteld voor een tweede tranche (periode 2008–2011).

Financiering van de quick wins loopt via de regionale mobiliteitsfondsen, onder de bestaande voorwaarden. Voor de tweede tranche is in overleg met de regionale bestuurders afgesproken dat het Rijk de bijdrage in 2008 via de mobiliteitsfondsen direct beschikbaar stelt. De rijksbijdrage wordt achteraf verdubbeld door de regio.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Het pakket omvat een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds).

Producten

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

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

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel (regie Rijk) en een regionaal deel (regie regio). Voor het rijksdeel wordt € 150 mln. van de rijksbijdrage ingezet. Voor het regionaal deel wordt € 250 mln. ingezet (€ 150 mln. Rijk + € 100 mln. regio).

In het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2007–2008, 27 658, nr. 43) is een ruimtelijk-economisch programma opgenomen. De bijdrage aan dit programma (€ 300 mln.) omvat een rijksdeel (regie Rijk, € 150 mln.) en regiodeel (regie regio, € 150 mln.).

Het rijksdeel wordt overgeheveld naar de begroting van EZ, aangezien EZ beschikt over deugdelijke begrotingsgrondslagen voor dit soort uitgaven.

De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 A, nr. 19).

Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd met een voortgangsrapportage (in het najaar).

Project overzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Budget in € mln										
Projectomschrijving	Kosten	Totaal rijk	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015– 2020	Totaal regio ³
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1, 2}	1 415	1 215	0	44	39	87	82	113	849	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		518	21	31	0	52	52	52	311	370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma		150	5	5	5	16	16	16	87	
Begroting (IF 14.03)		1 883	26	80	45	155	149	180	1 247	570
Overige afspraken										
LMCA Spoor: spoordriehoek		163							163	
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland		2 046	26	80	45	155	149	180	1 407	

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

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

³ Bijdragen zijn prijspeil 2007.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenningen en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6).

Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- artikel 33: Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid;
- artikel 35: Mainports en logistiek;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leef-omgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

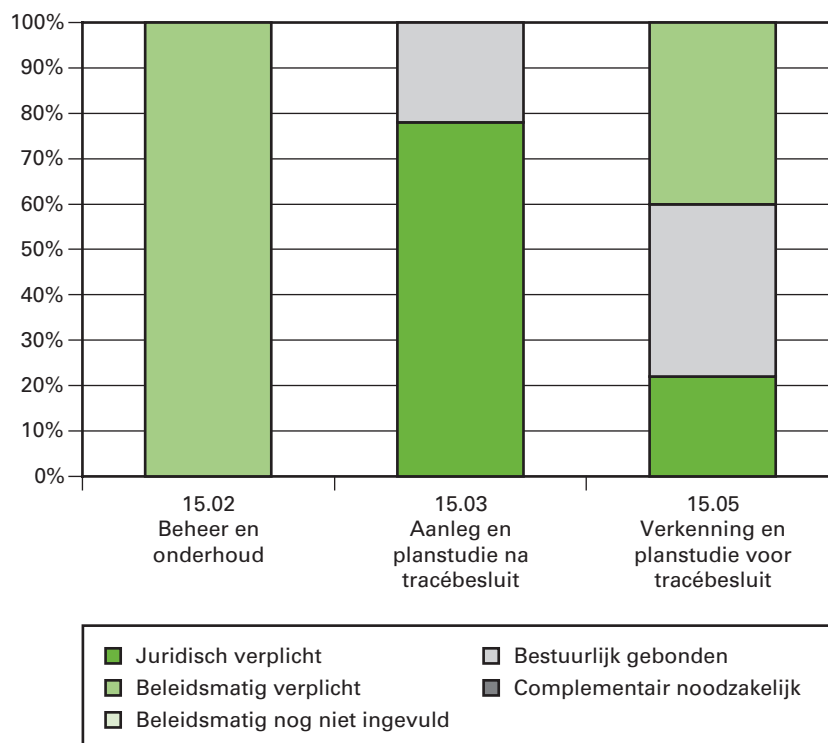
Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel levert een bijdrage aan kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». De investeringen dragen bij aan de realisatie van een goede en betrouwbare bereikbaarheid voor goederenvervoer over water van de economische kerngebieden, mainports en binnenhavens in Nederland. Het gaat om beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur. Op het vlak van vaarwegen wordt de zeeverkeerscentrale Waddenzee opgeleverd en start bijvoorbeeld de uitvoering van de omlegging Zuid-Willemsvaart en de verruiming van de vaargeul Eemshaven–Noordzee. In artikelonderdeel 34.02 van de beleidsbegroting HXII staan de beleidsvormende activiteiten vermeld.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	838 121	792 380	1 049 613	1 000 724	734 185	799 134	675 455
Uitgaven	705 820	714 297	908 582	775 012	794 173	661 860	733 767
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>88 879</i>	<i>91 120</i>	<i>85 811</i>	<i>74 606</i>	<i>81 540</i>	<i>83 675</i>	<i>85 010</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	82 730	84 827	84 762	74 606	81 540	83 675	85 010
15.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement	6 149	6 293	1 049				
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>520 543</i>	<i>420 067</i>	<i>566 551</i>	<i>418 720</i>	<i>411 986</i>	<i>378 942</i>	<i>406 945</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	393 629	220 159	399 012	360 123	354 387	324 772	330 563
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	31 672	37 456	27 856	28 282	22 144	22 710	22 710
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	95 242	162 452	139 683	30 315	35 455	31 460	53 672
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>85 652</i>	<i>148 068</i>	<i>194 911</i>	<i>190 189</i>	<i>175 214</i>	<i>93 916</i>	<i>120 584</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	83 674	148 068	194 884	187 223	156 731	77 022	110 719
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit	1 978		27	2 966	18 483	16 894	9 865
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>10 746</i>	<i>55 042</i>	<i>61 309</i>	<i>91 497</i>	<i>125 433</i>	<i>105 327</i>	<i>121 228</i>
15.05.01 Verkenningen	7 690	13 069	8 076	8 539	8 741	8 980	9 222
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	3 056	41 973	53 233	82 958	116 692	96 347	112 006
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven	545 990	388 410	591 417	500 168	497 785	458 731	464 107
– Agentschapsbijdrage	13 646	14 125	15 459	20 124	21 897	17 679	17 016
waarvan 15.03 Aanleg en planst.na tb.							
– Restant	159 830	325 887	317 165	274 844	296 388	203 129	269 660
15.09 Ontvangsten	7 493	28 142	41 895	40 024	45 647	4 568	0

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit (x € 1 000)		
15.02 Beheer en onderhoud		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	97 122	
15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit		
<i>juridisch verplicht</i>	139 973	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	39 479	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
15.05 Verkenningen en planstudie voor tracebesluit		
<i>juridisch verplicht</i>	8 930	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	15 427	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	16 234	

15.02 Beheer en onderhoud

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

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Het onderdeel aanleg en planstudie na tracébesluit is geheel juridisch verplicht.

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De verkenningen en planstudies zijn deels juridisch- en beleidsmatig verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden.

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Basispakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is tot 2020 een groei voorzien die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht.

Operationele beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

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

De bediening van sluizen en beweegbare bruggen zal conform het vigerende Beheerplan Rijkswateren (Kamerstukken II, 2005–2006, 27 625, nr. 65) worden uitgevoerd. Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht de bediening zodanig in te richten dat wachttijden en stremmingen zo veel mogelijk worden beperkt. Een goede informatievoorziening hierover aan gebruikers is daarbij van groot belang. Met het toezicht op het water dat door Rijkswaterstaat (o.a. samen met KLPD) wordt uitgevoerd, wordt beoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet komt er meer nadruk op bestuursrechtelijke handhaving door VenW te liggen (i.p.v. strafrechtelijke handhaving door de KLPD).

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

Coalitieakkoord

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

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

Servicepakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

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

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

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

In november 2006 heeft de minister van VenW een convenant afgesloten met vier brancheorganisaties uit de binnenvaart. In dit convenant is afgesproken dat de Staat bereid is om, gedurende de periode van vrijwillige invoering, een deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenvaartschepen voor haar rekening te nemen. De uitvoering van de regeling zal plaatsvinden tussen eind 2009 en eind 2012.

Meetbare gegevens basispakket verkeersmanagement

Ten aanzien van verkeersmanagement is er het volgende areaal:

	Areaaleenheid	Omvang
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	608
	Bediende objecten in aantallen	220

Toelichting

Verklaring van de verschillen ten opzichte van de in de begroting van 2009 opgenomen areaalgegevens:

- Begeleide vaarweg: Alleen de vaarweg die vanuit vaste verkeersposten wordt begeleid is in het hierboven opgenomen areaal nog meegeteld. De vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat die met patrouille vaartuigen worden bestreken, zijn niet meer meegerekend.
- Bediende objecten: Met ingang van de begroting 2010 worden afzonderlijke sluiscolken apart geteld in plaats van sluiscomplexen als geheel, waardoor het aantal bediende objecten is verhoogd.

Productartikel 15

Voor het jaar 2010 geldt de volgende indicator:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010
Verkeersmanagement	De passeertijd betreft de tijd die het kost voor schepen om sluzen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart) registreert deze tijd. De norm voor de passeertijd betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat moet worden gerealiseerd.	% waarop de passeertijd wordt gerealiseerd op een Hoofdtransport; een Hoofdvaarweg en op een overige vaarweg	99%	63%	80%	80%
			90%	84%	75%	75%
			85%	92%	70%	70%

Toelichting

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

Door het bij de sluzen aanwezige achterstallig onderhoud worden de prestaties t.a.v. de passeertijden negatief beïnvloed. Enerzijds door het frequenter optreden van storingen, anderzijds door de tijdelijke stremmingen die noodzakelijk zijn voor de werkzaamheden om deze achterstanden in te lopen. In de periode tot en met 2016 worden de aanwezige achterstanden weggewerkt en zullen de prestaties verbeteren.

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

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

Producten

Basispakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

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

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

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

Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd, zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma alsmede met werkzaamheden vanuit hoofdwatersystemen.

Volgens het Aanvullend Beleidsakkoord is er € 200 mln. toegevoegd aan 2009 en 2010 voor de hoofdvaarwegen (waarvan € 125 mln. versneld en € 75 mln. extra). In 2009 gaat het om € 75 mln. en in 2010 om € 125 mln. Deze middelen worden onder andere ingezet voor het beheer en onderhoud:

- onderhoud aan de zogenoemde natte kunstwerken (zoals sluisen, stuwen en bruggen) in 2009 en 2010 en kleinere aanleg- en onderhoudsprojecten in 2010. Het gaat onder andere om de aanleg van ligplaatsen in bijvoorbeeld de IJssel en renovatie van de stuw in Lith.
- Ook wordt er in 2009 en 2010 extra gebaggerd, voor een bedrag van € 50 mln., dat onder andere wordt ingezet voor de Euro-Maasgeul, Twentekanal en Zeeland.

In 2009 wordt, net als bij het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet onderzocht of de middelen voor het beheer en onderhoud ook op langere termijn toereikend zijn.

Servicepakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

- Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 600, XII nr. 17). Behoudens de Fries-Groningse kanalen resteren er nog slechts een aantal kleinere over te dragen objecten, vaarwegen of delen daarvan.

- Fries-Groningse kanalen

De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is in de negentiger jaren vastgelegd in een convenant dat is gesloten met de provincies Friesland en Groningen. De bijdrage betreft de vaarweg Lemmer-Delfzijl alsmede het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. In het rapport Commissie-Brinkman «Anders gestuurd, beter bestuurd» (website: www.rekenkamer.nl/dsresource?objectid=66666&type=org) is advies uitgebracht over de beëindiging van specifieke uitkeringen van het Rijk aan de lagere overheden. Op basis hiervan is aanbevolen om:

- de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl van respectievelijk provincies Friesland en Groningen over te dragen aan het Rijk/VenW, omdat deze een onderdeel vormt van het hoofdvaarwegennet zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (NoMo);
- de rijksbijdragen voor het onderhoud van het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep over te hevelen naar het provinciefonds.

In bestuurlijk overleg in 2006 is afgesproken dat:

- de hoofdverbinding Lemmer–Delfzijl (Prinses Margrietkanaal (Friesland), het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal (beide Groningen) eigendom blijft van resp. de provincies Friesland en Groningen, maar de aansturing en financiering van het beheer en onderhoud, alsmede het verkeersmanagement door VenW plaats zal vinden (als ware het een hoofdvaarweg als alle andere);
- de rijksbijdrage voor het onderhoud van het Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel zal worden afgekocht;
- op hoofdlijnen is er inmiddels akkoord over de voorwaarden waaronder de aanpassing van het beheer van de Fries-Groningse Kanalen kan worden afgerond. Over de precieze juridische en financiële voorwaarden vindt nog nader overleg plaats. Na afronding hiervan zal verwerking in de begroting plaatsvinden.

Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen

- Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (impuls)

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Ongewild leidde dit tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud, waarbij geprioriteerd is naar vaarwegklasse. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot het geven van een impuls aan het Beheer en Onderhoud van Rijkswaterwegen in de periode tot en met 2010 (zie hiervoor het «Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud», gevoegd bij de begroting 2004). Hiervoor is destijds € 700 mln. beschikbaar gesteld om een deel van het achterstallig onderhoud op de belangrijkste hoofdtransportassen in te lopen, de zogenoemde Impuls.

- **NOMO achterstallig onderhoud**

In de aanloop naar de begroting 2009 is gewerkt aan een programma van onderhoudsactiviteiten ten behoeve van het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in de periode vanaf 2010 waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit ca. € 900 mln. is gereserveerd. Dit programma is opgebouwd uit de onderstaande projecten. Met de in begroting 2009 opgenomen versnelling zullen deze projecten al in 2016 zijn afgerond. Dit conform de wens van Tweede Kamer en de sector. De voorbereiding en uitvoering van geplande projecten worden inmiddels voortvarend ter hand genomen. Hieronder zijn de projecten aangegeven die worden aangepakt en de periode van de verwachte uitvoering. Ook is de verdeling van de beschikbare NOMO-middelen voor achterstallig onderhoud vaarwegen per project indicatief aangegeven.

NOMO: Groot Variabel Onderhoud

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

NOMO: Overig achterstallig onderhoud

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

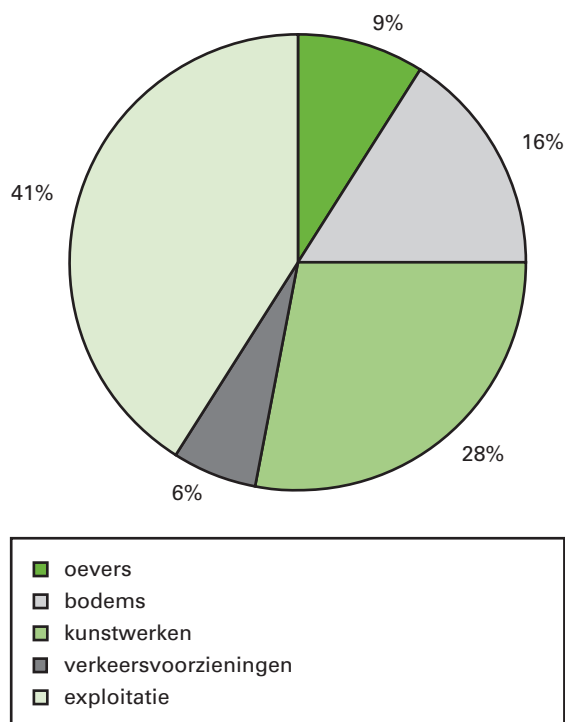
Toelichting

Om te voorkomen dat gelijktijdige aanpak van de geplande bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal (natte bruggenproject waaronder de renovatie stalen boogbruggen Utrecht) voor de omgeving onacceptabele verkeers-hinder zal opleveren, is ervoor gekozen alle bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal in één project te renoveren. Hierin zijn ook de bruggen die in de periode 2011–2020 waren gepland, meegenomen. Daardoor is het gehele project uiterlijk 2016 gereed.

Meetbare gegevens Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud (Kamerstukken 2006–2007, 30 800 XII, nr. 57) is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Ter invulling daarvan is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over oevers, bodems, kunstwerken, verkeersvoorzieningen en exploitatie. Deze percentages zijn gebaseerd op het meerjarig gemiddeld benodigde budget: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Verdeling kosten Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen



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

	Areaal-eenheid	Omvang
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	7 609

Toelichting

Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen die ten behoeve van de binnenvaart in beheer zijn bij Rijkswaterstaat, welke in totaal 3 730 km meten en anderzijds het aantal km zeevaarweg van in totaal 3 879 km. Het aantal km zeevaarweg is opnieuw bepaald en in relatie tot de Beheerkaart nat vastgelegd. Het aantal km zeevaarweg is fors meer dan de gegevens die vorig jaar zijn gepresenteerd.

De onderstaande oorzaken zijn opgenomen:

- De verkeersscheidingsstelsels als twee aparte routes;
- De verbindingen tussen de verkeersscheidingsstelsels en;
- De verbindingen tussen de verkeersscheidingsstelsels en de binnenwateren.

Voor het jaar 2010 geldt de volgende indicator:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn.	% van de tijd dat vaarbak op orde is				
		Hoofdtransportas	95	82%	75%	80%
		Hoofdvaarweg	90	78%	70%	70%
		Overige vaarweg	80	77%	70%	70%

Toelichting

Deze indicator geeft een beeld van achterstanden bij het beheer en onderhoud van de vaarwegen. In de komende jaren is de verwachting dat deze scores zullen oplopen als gevolg van het programma om de achterstanden in te lopen. In eerste instantie zal dit bij de hoofdtransportassen het geval zijn, na 2012 ook op de hoofd- en overige vaarwegen.

Groot variabel onderhoud

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

Projecten	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2005–2010
Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer	2004–2012
Baggeren IJssel	2008–2010
Vervanging vaartuigen	2006–2009
Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2011
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/2012
Rotterdam–België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	2005–2011
Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009
Wrakkenberging	2009–2010
Natte bruggen	2004–2010/2016

Toelichting op wijzigingen:

- Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer: het Groot Onderhoud van de

Houtribsluizen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor na 2010 aan de Houtribsluizen waren gepland. Dit deel van het project Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer zal hierdoor in 2012 worden opgeleverd.

- Kanaal Gent–Terneuzen: om de hinder voor de scheepvaart als gevolg van de werkzaamheden aan de sluizen van Terneuzen tot een minimum te beperken zal dit deel van het project Kanaal Gent–Terneuzen pas in 2011 worden opgeleverd.
- Rotterdam–België/Zeeland: Eén deelproject, de renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluizencomplexen Hansweert en Kreekrak wordt gezamenlijk uitgevoerd met de realisatie van bediening op afstand op deze complexen. Risico's ten aanzien van afstemming tussen deze werkzaamheden en hinder voor de vaarweggebruiker worden hiermee geminimaliseerd. Hierdoor zal dit deelproject naar verwachting pas medio 2011 worden afgerond.

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

In 2009 zijn opgeleverd de projecten Vaarroute Ketelmeer, fase 1 en Burgemeester Delenkanaal Oss.

Naar verwachting wordt de zeeverkeerscentrale Waddenzee in 2010 opgeleverd.

Naar verwachting start in 2010 de realisatie van de volgende projecten:

- verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee;
- Zuid Willemstraat, omleggen en opwaarderen

Ten opzichte van de begroting 2009 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIRT-projectenboek (www.mirtprojectenboek.nl).

In de beleidsbrief Duurzame Zeehavens, waar de Tweede Kamer op 2 april 2009 mee heeft ingestemd (Kamerstukken II, 2008–2009, 29 862, nr. 10), is aangekondigd dat € 5 mln. wordt besteed aan projecten die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse havens. Het betreffen bijvoorbeeld projecten voor duurzaam ruimtegebruik in havens. Hiertoe wordt een regeling opgesteld.

Planstudieprogramma na tracébesluit

- het project bouw 4^e sluisblok Ternaaien (verantwoordelijkheid van België) gaat naar verwachting in 2010 naar realisatie;
- de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart is naar realisatie;
- met de ondertekening van de bestuursovereenkomst met de regio is het projectbesluit voor de Meppelerdiepkeersluis Zwartsluis genomen.

Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord heeft dit kabinet in de enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen € 55 mln. gereserveerd in het FES voor (quick win)maatregelen op het gebied van binnenhavens en vaarwegen in de periode 2008–2011. Door middel van de eerste suppletoire begroting over 2008

Productartikel 15

(samenhangende met de Voorjaarsnota; Wet van 25 september 2008, Stb. 437) zijn deze gelden uit het FES overgeboekt.

Met het amendement Anker (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200 A, nr. 25) is daar later € 7 mln. aan toegevoegd.

Op verzoek van VenW hebben vrijwel alle regionale overheden een netwerkvisie op vaarwegen en binnenhavens ontwikkeld. Deze netwerkvisie dient de basis te vormen voor voorstellen die een duidelijke meerwaarde betekenen voor vervoer over water. VenW stelt de € 62 mln. in twee tranches beschikbaar. Over de toekenning van de quick wins in het kader van de eerste tranche heeft in het najaar 2008 besluitvorming plaatsgevonden. Over de tweede tranche wordt eind 2009 besloten. Voor snel te realiseren projecten heeft het kabinet vanuit het Aanvullend Beleidsakkoord daarnaast € 50 mln. beschikbaar gesteld.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten landsdeel Noord													
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	205	203	124	11	10	18	17	25			2013	2013	
Projecten landsdeel Oost													
Twentekanal, verruiming (fase 1)	66	62	69	– 3							2010	2009	
Projecten landsdeel West – Overig													
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam–Lemmer	16	16	12	1	2	1					na 2010	2010	
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	28	24	22	6							2009	2009	
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	234	235	233	1							2007	2007	
Walradar Noordzeekanaal ²	28	24	4	20	4						2012	2010	
Projecten landsdeel Randstad													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	10	6	3						2012	2012	
Projecten landsdeel Zuid													
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	23	22	22	1							2007	2007	
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	70	71	70								2004	2004	
Maasroute, modernisering fase 2	518	483	24	42	36	31	51	18	66	250	2012	2012	
Tweede Sluis Lith	57	58	56	1							2002	2002	
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	59	51	3	5						2008	2008	
Zuid-Willemsvaart; Omleggen en opwaarderen (Maas–Veghel)	469	nvt	27	1	37	55	33	27	42	247	2015	nvt	
Wilhelmina kanaal	83	79	3	8	12	23	37				2015	2012	
Burgemeester Delenkanaal Oss ¹	2	2		2							2009	2008	
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	82	80	13	18	13	25	13				2011	2011	
Overig													
Walradarsystemen	46	65	12	2	3	10	3	7	3	6	2013	2013	
Kleine projecten	93	93	89	4							nvt	nvt	
Ligplaatsvoorzieningen	4	4	3	1							2007	2007	
Quick Wins binnenhavens	112	62		22	70	20					2011/2013	2011	
Duurzame havens	5				1	2	2				2012	nvt	
TBBV/SBV	28	28	28								nvt	nvt	

Productartikel 15

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0 Afronding				1	- 1	2	1				1	
Totaal categorie 0	2 247	872	148	195	187	157	77	111	504			
Begroting (IF 15.03.01)			148	195	187	157	77	111				

¹ Burgemeester Delenkanaal: financiën volgen het declaratietempo van de gemeente die de werkzaamheden uitvoert.

² Walradar Noordzeekanaal: op basis van de bieding vanuit de markt, die hoger lag dan beschikbaar budget, is het projectbudget aangevuld.

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

Bedragen in € mln	Raming kosten		Budget							Uitvoering	
	min.	max.	taak-stellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode
CATEGORIE 1 (na tracébesluit/ projectbesluit)											
Projecten landsdeel Oost											
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			47		uo						2011-2014
Totaal categorie 1 na tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.03.02)			47								
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/ projectbesluit)											
Projecten landsdeel Noord											
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va			pm			pn	pb	uo			2013-2020
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee ¹			31	pb	uo						2010-2012
Vaarweg De Boontjes			5		pn/pb	uo					2011
Projecten landsdeel Oost											
Bovenloop IJssel			43		pn	pb/uo					2012-2014
Verruiming Twentekanaal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde			120		pn	pb	uo				2012-2016
Waal, toekomstvisie			187								2006-2016
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel			36				pb	uo			2013 e.v.
Projecten landsdeel Randstad											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg			17								2010-2012
Optimalisatie voorhaven IJmuiden: Lichteren bulkcarriers			88		pn/pb	uo					2012-2015
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis			206		tb		uo				2012-2015
Projecten landsdeel West – overig											
De Zaan ¹			pm	pn/pb							2012-2014
Vaarweg IJsselmeer-Meppel			43			pn/pb	uo				2012-2013
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer			7			pb					na 2012
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil			10	pb	uo						2011-2012
Projecten landsdeel Zuid											
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien			8		uo						2010-2015

Productartikel 15

Bedragen in € mln	Raming kosten		Budget							Uitvoering	
	min.	max.	taak- stellend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	periode
Projectomschrijving											
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal			79	tb	uo						2010–2017
Totaal categorie 1 voor tracébesluit/projectbesluit (IF 15.05.02)			880								
Totaal categorie 1			927								

¹ In het Fes is voor dit project € 10 mln. gereserveerd.

² Rijksbijdrage is afhankelijk van planstudie en bestuurlijk overleg.

Legenda

pn projectnota

tb tracébesluit

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit/projectbesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

De meeste verkenningen zullen naar verwachting in 2009 zijn afgerond.

De Vlaams-Nederlandse verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent–Terneuzen is afgerond. Momenteel worden nog enkele onderzoeken uitgevoerd ter ondersteuning van besluitvorming voor een planbesluit. De streefdatum voor een planbesluit is eind 2009. Wanneer deze streefdatum wordt gehaald kan bij een positief planbesluit vermoedelijk in 2010 een planstudie gestart worden

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

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

- Verwacht wordt dat in 2010 de planstudie Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee naar de realisatiefase gaat;
- Naar verwachting is de planstudie naar de Vaargeul de Boontjes in 2010 afgerond;
- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis: na eerdere vertraging wordt in 2010 naar verwachting het tracébesluit genomen.

Coalitieakkoord

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

Productartikel 15

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

Projectoverzicht behorende bij 15.05 Verkenningen

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Nationaal			
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2009
Landsdeel Noord			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2009
Landsdeel Randstad			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2009
Capaciteit Julianasluis Gouda	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2008
Verbreding Maasgeul	Capaciteit en toegankelijkheid	Havenmeesterconvenant 2003	2010
Zeeoegang IJmond	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Zeehavens	2008
Landsdeel West – overig			
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedens	Capaciteit	Nota Mobiliteit	2009
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Capaciteit en Veiligheid	Nota Mobiliteit	2009

Hierna worden verkenningen gepresenteerd die mogelijk tot realisatie zullen leiden van infrastructurele projecten in de periode 2015–2020. Voor de periode 2015–2020 is een overzicht met potentiële knelpunten beschikbaar (mede op basis van de Nota Mobiliteit), die mogelijk op termijn tot een infrastructurele oplossing komen. Voor deze potentiële knelpunten wordt het reguliere MIRT-proces (verkenning, planstudie, realisatie) doorlopen. Per knelpunt zal eerst – via een nieuwe MIRT-verkenning, een bestaande planstudie waarvan de scope wordt gewijzigd of een netwerkanalyse – nut en noodzaak van een infrastructurele oplossing worden bekeken.

Vervolgens worden in die periode prioriteiten bepaald en zal een concrete programmering worden gemaakt, die past binnen de financiële randvoorwaarden. Daar waar ten opzichte van deze algemene toelichting aanvullende dan wel andere afspraken aan de orde zijn, wordt dit toegelicht.

Productartikel 15

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

Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

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

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

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek en aan artikel 31 Integraal Waterbeleid.

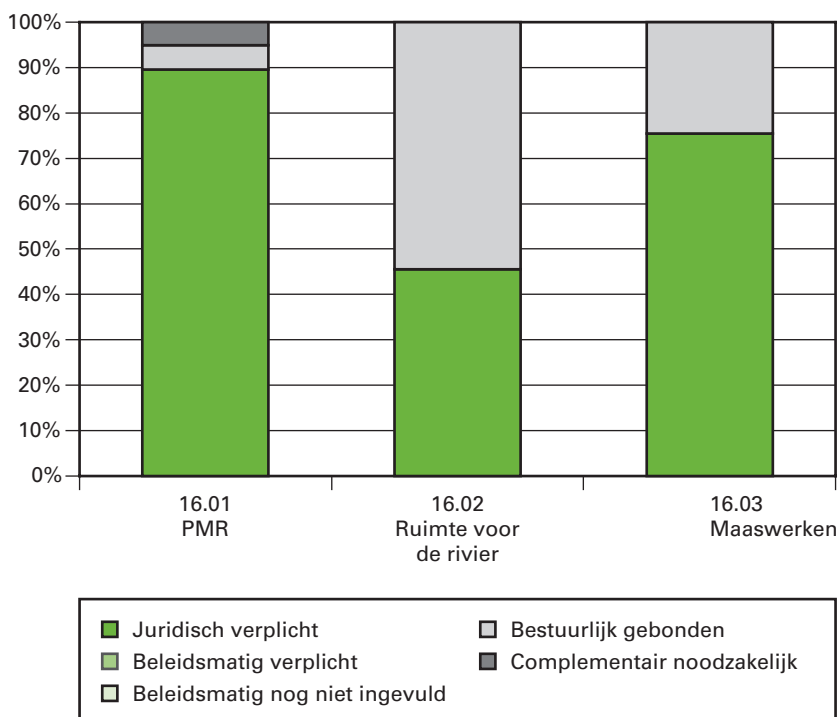
Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen». Onder artikelonderdelen 16.02 en 16.03 staat beschreven welke activiteiten in 2010 worden uitgevoerd in het kader van Ruimte voor de Rivier en het project Maaswerken. In artikel 31 van de beleidsbegroting HXII staan de beleidsvormende activiteiten vermeld.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
16. Megaproj. niet-Verk. en Verv.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	249 389	539 504	315 501	382 431	386 412	439 444	281 750
Uitgaven	186 390	294 853	364 641	811 702	793 889	409 695	369 619
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>42 199</i>	<i>30 483</i>	<i>36 907</i>	<i>442 802</i>	<i>419 945</i>	<i>51 380</i>	<i>15 718</i>
16.01.01 Planstudie PMR							
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	42 199	30 483	36 907	442 802	419 945	51 380	15 718
16.02 Ruimte voor de Rivier	100 640	206 806	291 745	326 762	336 316	316 387	321 167
16.03 Maaswerken	43 551	57 564	35 989	42 138	37 628	41 928	32 734
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven	69	3 442	185	549	524	1 562	376
– Bijdrage aan baten-lastendienst	20 932	22 370	23 044	22 986	22 231	21 581	21 375
– Restant	165 389	269 041	341 412	788 167	771 134	386 552	347 868
16.09 Ontvangsten	26 202	798	209	20 186	20 000	23 000	20 000

Budgetflexibiliteit uitgavenbudget



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
16.01 PMR			
<i>juridisch verplicht</i>	32 032	<i>complementair noodzakelijk</i>	1 882
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 993	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
16.02 Ruimte voor de rivier			
<i>juridisch verplicht</i>	124 713	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	149 381	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
16.03 Maaswerken			
<i>juridisch verplicht</i>	22 960	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	7 451	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			

PMR

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

Ruimte voor de Rivier

Het project RvdR PKB deel 4 is voor een substantieel deel bestuurlijk gebonden. De bestuurlijke verplichtingen PKB deel 4 worden gedurende het project omgezet in juridische verplichtingen. De juridische verplichting op 1 januari 2010 bestaan voornamelijk uit verplichtingen voor uitgaven

met betrekking tot planstudies die naar aanleiding van goedgekeurde plannen van aanpak zijn verplicht aan de decentrale initiatiefnemers en Rijkswaterstaat.

Maaswerken

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

Motivering

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

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

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

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

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

VenW is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 351, nr. 3) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de minister verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat hij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder zijn verantwoordelijkheid valt.

Producten

In 2006 heeft het Parlement de herstelde PKB PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming) is uitgebracht (Staatscourant nr. 247, 2006).

De deelprojecten landaanwinning, natuurcompensatie en BRG zijn in uitvoering. Voor het deelproject 750 ha lopen de bestemmingsplanprocedures.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Landaanwinning: dit betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour.
- BTW: dit betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage en de Natuurcompensatie.
- Onvoorzien: deze post dient ter dekking van die projectposten, waarvoor bij de bepaling van het budget nog onvoldoende mogelijkheden waren om een 100%-raming op te stellen (bijvoorbeeld in het geval dat de ramingen nog niet voldoende hard kunnen worden

gemaakt). Daarnaast kan een beroep worden gedaan op de post Onvoorzien, indien er sprake is van een volledig nieuwe situatie (zgn. Onvoorzien onvoorzien). Deze post onvoorzien heeft betrekking op alle risico's waarvoor het Rijk verantwoordelijk is (met name natuurcompensatie).

- Aan- en ontsluitende infrastructuur: vanuit het project PMR wordt een bijdrage verschaft aan de aanpassing van de achterlandverbindingen (A15).
- Uitvoeringsorganisatie: dit betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing.
- 750 ha Natuur- en recreatiegebied: dit betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van VenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds.
- Groene Verbinding: dit betreft de kosten voor verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een VenW-bijdrage.
- Bestaand Rotterdams Gebied: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit budget is bij eerste Suppletore wet 2007 (Wet van 14 september 2007, Stb. 359) overgeboekt naar VROM als eerstverantwoordelijk departement.
- Natuurcompensatie: dit betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts wordt hieruit de Stimuleringsregelingen recreatie & toerisme en visserij en de eventuele planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd.

Meetbare gegevens Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Afronding procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie.
- 2009–2010 Afronding procedure bestemmingsplan Maasvlakte 2 en bestemmingsplanprocedures 750 ha.
- 2011 Uitvoering duincompensatie gereed.
- 2013 Landaanwinning gereed; eerste overslag.
- 2021 Deelprojecten 750 ha natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond.
- 2033 Tweede Maasvlakte volledig gerealiseerd en in werking.

Productartikel 16

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR: realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	25	13	4	2	1	2	2	1		pm	pm
750 ha	30	30	30								2021	2021
Groene verbinding	31	30	8	7	8	8					2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0								2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie ²	109	103	20	19	27	11	5	7	3	17	pm	pm
Landaanwinning	707	677	16			349	342				2013	2013
BTW Buitencontour	131	129				66	65				2013	2013
Aan- en ontsluitende infrastructuur ⁴	0	337	0								pm	pm
Onvoorzien ³	109	107				8	5	42	11	43	pm	pm
Totaal categorie 0	1 144		89	30	37	443	419	51	16	60		
Begroting (IF 16.01.02)				30	37	443	419	51	16			

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

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

³ Hiervan is nog € 42,9 mln. gereserveerd in het FES.

⁴ Bij het aanlegbesluit van PMR in 2004 is een separaat FES budget van ca. € 300 mln. gereserveerd voor de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte. Dit budget is gereserveerd voor het oplossen van de problematiek rond met name de Botlekbrug (A15) en aan de begroting van VenW toegevoegd. Deze uitgaven worden voortaan op het hoofdwegenbudget verantwoord.

16.02 Ruimte voor de rivier

Motivering

In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld en samen met de milieueffectrapportage ter inzage gelegd. Na de inspraakronde (deel 2) heeft het kabinet op 22 december 2005 in deel 3 een definitief standpunt ingenomen (PKB, Kamerstukken II, 2004–2006, 30 080, nrs. 1–6). In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB unaniem aanvaard. De fase van planstudie is ingezet en belooft tot uiterlijk 2010. In 2009 zijn de eerste projecten in uitvoering gegaan. Vooruitlopend daarop zijn de projecten Zuiderklip en Hondsbroekse Pleij reeds uitgevoerd.

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

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

Producten

De PKB bevat een besluit over de voor 2015 uit te voeren maatregelen én de plaats waar ze getroffen moeten worden. Hierbij wordt bovendien een doorkijk naar de verdere toekomst gegeven. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. De kosten van het maatregelenpakket zijn geraamd op € 2,3 mrd.

Op 1 juli 2009 is voor 31 van de 39 maatregelen (80%) de planfase gestart en zijn de eerste drie projectbeslissingen genomen. Voor deze projecten is de realisatiefase gestart.

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

Meetbare gegevens*Ruimte voor de Rivier*

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

Projectoverzicht bij 16.02 Ruimte voor de Rivier; realisatie

Projectomschrijving	totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Uitvoeringskosten	2 011	1 975	184	184	279	297	306	286	291	183	2015	2015
Planstudiekosten	67	60	53	12	2						2010	2010
Projectorganisatie en projectmanagement	149	147	67	11	11	10	10	10	10	20	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	97	100				20	20	20	20	17		
Totaal categorie 0	2 323		304	207	292	327	336	316	321	220		
Begroting (IF 16.02)				207	292	327	336	316	321			

Naast de doorwerking vanuit 2008 en de loon- en prijsbijstelling betreft de enige aanvullende mutatie de budgetoverheveling van € 4 mln. voor de uitvoering van een gedeelte van de dijkverbeteringen Oude Maas/Hoeksche Waard naar het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

16.03 Maaswerken

Motivering

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

Producten

Het project *Zandmaas* kent de volgende doelstellingen:

Productartikel 16

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

Het project *Grensmaas* kent de volgende doelstellingen:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltawet Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1 000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied in de periode tot 2018. Dit gekoppeld aan het ecologisch herstel van de rivier zoals vastgelegd in de intentieverklaring voor het Maasdal in Limburg van 26 november 1992.
- Het winnen van tenminste 35 mln. ton grind voor de nationale behoefte.

De uitvoering van de Maaswerken (de Zandmaas en de Grensmaas) loopt ook in 2010 door. Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo, Gennep). In 2008 is daarnaast gestart met de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen. Dit loopt door in 2010. Voor de Grensmaas (oplevering 2017) ligt de nadruk op rivierkundige maatregelen. Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages.

Meetbare gegevens

Maaswerken

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

Productartikel 16

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Projectomschrijving	totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Zandmaas	539	533	256	43	32	38	33	38	28	71	2017	2017
Grensmaas	142	140	64	15	4	4	4	4	4	43	2022	2022
Totaal categorie 0	682		320	58	36	42	37	42	32	114		
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				58	36	42	37	42	32			

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

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

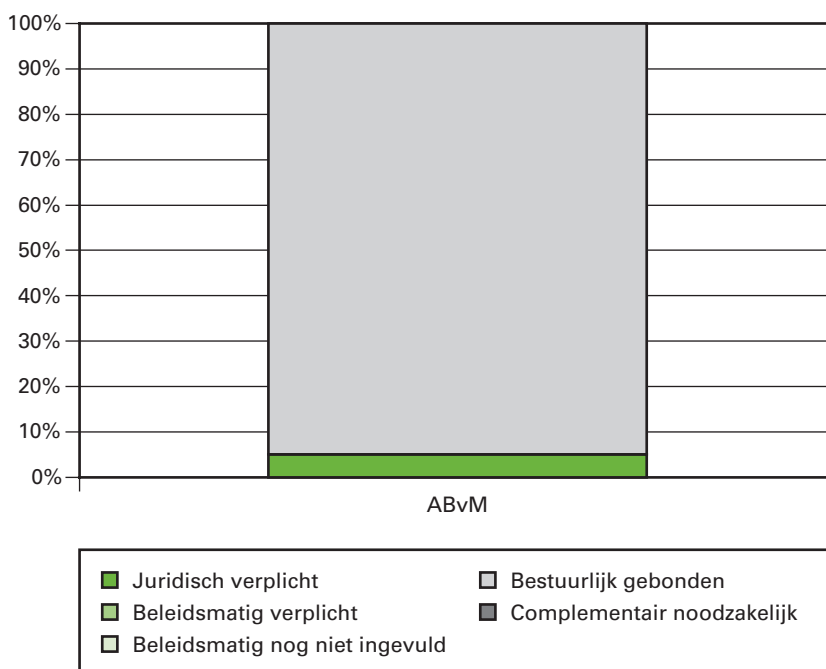
- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid
- Anders betalen voor mobiliteit
- Zuiderzeelijn

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32 (Veiligheid in mobiliteit), 34 (Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden) en 35 (Mainports en logistiek).

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen		116 126	240 403	59 183	198 073	153 177	274 459	284 672
Uitgaven		275 348	241 263	97 762	198 073	153 177	274 459	284 672
17.01	<i>Westerscheldetunnel</i>	614	6 740					
17.02	<i>Betuweroute</i>	124 180	76 777					
17.03	<i>Hoge snelheidslijn</i>	135 536	106 509					
17.03.01	Realisatie HSL – Zuid	135 536	99 116					
17.03.02	Realisatie HSL – Zuid spoorwegen		2 168					
17.03.03	Realisatie HSL – Zuid hoofdwegen		5 225					
17.04	<i>Anders betalen voor mobiliteit</i>	14 832	51 237	97 762	198 073	153 177	274 459	284 672
17.05	<i>Zuiderzeelijn</i>	186						
<i>Van totale uitgaven:</i>								
Apparaatsuitgaven			46 349	34 600				
Baten-lastendiensten		55 302	216					
Restant		220 046	194 699	63 162	198 073	153 117	274 459	284 672
17.09 Ontvangsten		45 851	812					

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000		
17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit		
<i>juridisch verplicht</i>	3 158	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	60 004	<i>ingevuld</i>

17.04 Anders betalen voor mobiliteit

De middelen ten behoeve van Anders Betalen voor Mobiliteit zijn grotendeels beleidsmatig verplicht. Een beperkt deel is inmiddels juridisch verplicht.

17.02 Betuweroute

Motivering

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

Producten

De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk het nieuw aangelegde A15-tracé en de bestaande Havenspoorlijn. Het A15-tracé is per 16 juni 2007 officieel in gebruik genomen. Hier zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf.

Op de Havenspoorlijn moet ERTMS level 1 en 25 kV nog worden ingeschakeld. De planning is dat dat in oktober respectievelijk december van 2009 gebeurt. Voorwaarde is dat in oktober 2009 de beschikbare locomotieven zijn gecertificeerd voor ERTMS level 1. Zodra de Havenspoorlijn met de nieuwe systemen operationeel is, is de Betuweroute als groot bouwproject klaar.

Financiering

Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt thans uitgegaan van een bedrag van € 172,5 mln. Tot en met 2007 is door de Europese Unie € 168 mln. betaald.

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

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

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

Meetbare gegevens*Projectoverzicht 17.02 Betuweroute:*

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009						Oplevering		
	vorig	huidig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	716	722	643	77								
FES-middelen	2 826	2 826	2 826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	173	172	168									
Afronding												
Totaal categorie 0	4 677	4 682	4 599	77	0	0	0	0	0			
Begroting (IF 17.02.01)				77	0	0	0	0	0			

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid**Motivering**

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

Producten**Hogesnelheidslijn-zuid**

Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid (Kamerstukken II, 1996–1997, 22 026, nr. 70) door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit (Kamerstukken II, 1997–1998, 25 981, nr. 2) genomen door de ministers van VenW en VROM. In december 1999 is het boortunnelcontract gegund, in juli 2000 zijn de vijf contracten voor de civiele onderbouw gegund, en begin 2001 ook het contract rail-aansluitingen. De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels gereed.

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

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

De verwachting is dat deze werkzaamheden in 2010 zullen zijn afgerond. Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiekprivate samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst.

Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

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

Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen

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

Financiering:

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

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

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

Meetbare gegevens

Vanaf begin 2002 wordt de risicoanalyse per kwartaal geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De aanleg van de HSL-Zuid is inmiddels afgerond. De ingangsdatum van het vervoer hangt nog van een aantal factoren af, waarvoor de vervoerder verantwoordelijk is. Hierbij is van belang de beschikbaarheid van het materieel, de resultaten van de verschillende testen en het oordeel van de vervoerder of er een betrouwbaar en kwalitatief product aan de reiziger kan worden aangeboden. Op dit moment is hiervoor nog geen concrete datum te noemen.

Productartikel 17

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6 068	6 026	5 961	107							2008/2009	2008/2009
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 643	2 601	2 536	107								
– Fes regulier	1 710	1 710	1 710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangsten	193	193	193									
– Ontvangsten derden	100	100	100									
– Risicoreservering	482	482	482									
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1 012	1 012	1 012									
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	7 195		7 088	107								
Begroting (IF 17.03)				107								

17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit

Motivering

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

Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit operationele doel heeft een relatie met kabinetsdoelstelling 18 «Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken». De activiteiten in het kader van de voorbereidingen van de invoering van kilometerprijs zijn: de consultatie in het hoofdspoor en de dialoog in het garantiespoor, inclusief de gunning, de aanbesteding van de overige percelen, de lagere regelgeving kilometerprijs, brede publieksvoorlichting over de invoering en werking van de kilometerprijs, het definitief uitvoeringsbesluit en de eerste technische

testen. Ook zullen mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren en ervaring op te doen met satelliettechniek en gedragprykkels.

Producten

In 2008 is het zgn. Partieel Uitvoerings Besluit (PUB, Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 52) aan de Tweede Kamer gezonden. Op grond van dit PUB worden activiteiten uitgevoerd voor de zogenaamde Groot-schalige Praktijktest (GPT). Deze zal worden uitgevoerd met behulp van 60 000 personenauto's. In deze grootschalige test zal het technische concept van de kilometerbeprijzing worden beproefd.

Eind 2008 is de aankondiging gepubliceerd voor de aanbesteding van de benodigde onderdelen hiervoor. De aanbesteding vindt plaats in de vorm van een concurrentiegericht dialoog. De gunning van de On board Equipment (OBE) vindt plaats begin 2011, de gunning van de overige tijdskritische percelen medio 2010. Volgens de planning wordt in 2011 met de uitvoering van de GPT gestart. Met de GPT is een bedrag van € 167 mln. gemoeid. De resultaten en ervaringen van de GPT vormen de input voor het Implementatiebesluit dat genomen zal worden alvorens over te gaan tot de feitelijke uitrol van het gehele systeem.

In 2009 is de Wet Kilometerprijs (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 139) aangeboden aan de Staten-Generaal voor de parlementaire behandeling. De vaststelling van deze wet is een belangrijke mijlpaal in het project. Het definitieve uitvoeringsbesluit is het startpunt voor de volgende fase van het project, te weten de aanbesteding van de overige benodigde elementen voor de start met vrachtauto's met het systeem kilometerprijs (naast wat al aanbesteed is voor de GPT). Aan het traject van de behandeling van de wet is ook de opstelling van de lagere regelgeving zoals de AMvB verbonden.

In het kabinetsbesluit van 30 november 2007 (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 1) vormen de zogeheten mobiliteitsprojecten een essentieel onderdeel. Sindsdien is uitgebreid overlegd met een reeks van partijen bestaande uit verschillende overheden en grote bedrijven over deze projecten. Dit heeft geleid tot een programma dat in de loop van 2009 op basis van uitvoeringsconvenanten in uitvoering is gebracht. Dit programma zal ook in 2010 en 2011 worden voortgezet. In totaal is voor de mobiliteitsprojecten € 100 mln. beschikbaar.

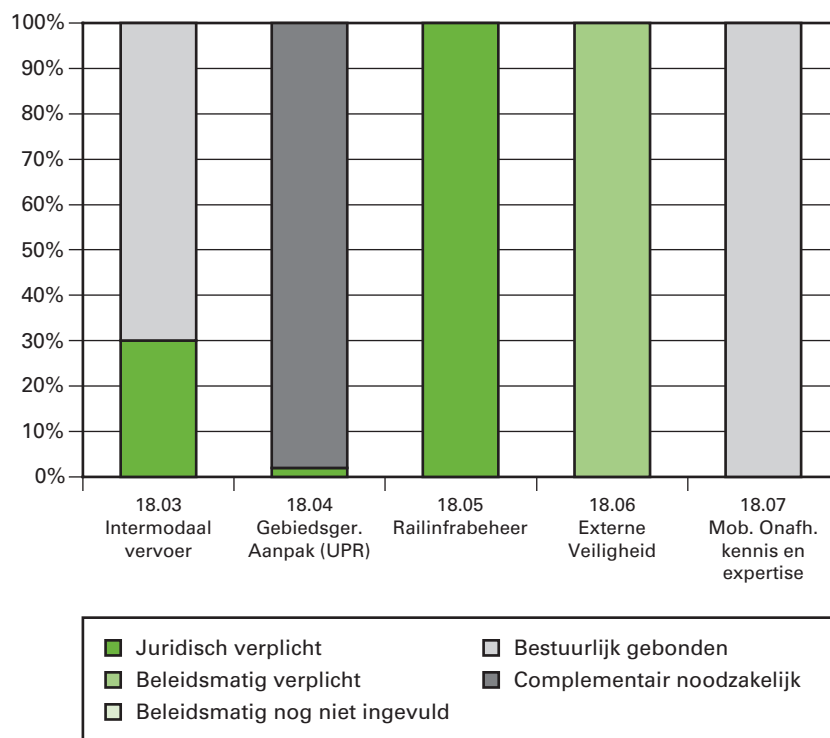
Artikel 18 Overige uitgaven**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Met de aan Railinfrabeheer BV – onderdeel van ProRail BV – (18.05) verstrekte lening werden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de beleidsbegroting HXII, uit te voeren. De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in artikel 35 Mainports en Logistiek van de beleidsbegroting HXII.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	43 159	42 458	50 815	533 376	243 033	6 010	6 126
Uitgaven	44 193	49 151	53 032	535 861	243 033	6 010	6 126
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	680	2 692	5 740	2 678			
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	2 145	4 053	1 787				
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	34 987	35 142	34 966	517 995	237 139		
<i>18.06 Externe veiligheid</i>			3 985	9 393			
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	6 381	7 264	6 554	5 795	5 894	6 010	6 126
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	6 381	7 126	6 554	5 795	5 894	6 010	6 126
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>		138					
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven:</i>	1 332	986	632				
<i>Baten-lastendiensten</i>	6 380	6 792	6 503	5 753	5 852	5 968	6 084
<i>Restant</i>	36 481	41 373	45 897	530 108	237 181	42	42
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	34 987	34 908	34 966	517 995	237 138		
18.10 Ontvangsten							
Voordelig saldo	783 547	248 723					

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
18.03 Intermodaal vervoer			
<i>juridisch verplicht</i>	1 722	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	4 018		
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)			
<i>juridisch verplicht</i>	23	<i>complementair noodzakelijk</i>	1 132
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
18.05 Railinfrabeheer			
<i>juridisch verplicht</i>	34 966	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
18.06 Externe veiligheid			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	3 985	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	51	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			

18.03 Intermodaal vervoer

De middelen voor de realisatie van doelen op het gebied van intermodaal vervoer, zoals de subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT) zijn deels beleidsmatig en deels juridisch verplicht.

Productartikel 18

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)

Deze middelen zijn grotendeels complementair noodzakelijk.

18.06 Externe veiligheid

Deze middelen zijn beleidsmatig verplicht.

18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise

Deze middelen zijn bestuurlijk gebonden.

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

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

Producten

Terminalbeleid

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

De groei van het containervervoer via rails vanaf het Rotterdamse havengebied kan leiden tot capaciteitsknelpunten op de Railservicecentra. Onderzocht zal worden of, en zo ja wanneer, er op korte dan wel middellange termijn capaciteitsknelpunten zullen ontstaan en welke maatregelen genomen kunnen worden om deze knelpunten op te heffen. Er zal een beleidskader worden ontwikkeld waarin aan ProRail criteria worden meegegeven op grond waarvan zij kan besluiten of wel/niet moet worden meegewerkt aan de ontwikkeling of reactivering van spooransluitingen, stamlijnen, terminals, railservicecentra, greenpoints e.d.

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

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

De uiterste termijn om aanvragen op grond van de SOIT in te kunnen dienen, is reeds op 1 januari 2004 verstreken. Alle ingediende aanvragen zijn inmiddels in beschikkingen vastgelegd. De afwikkeling van alle gehonoreerde projecten zal afhankelijk van de planning en uitvoering naar verwachting doorlopen naar 2010.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln. prijspeil 2009							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
SOIT	20	20	17	1	2						divers	divers
Totaal categorie 0	20		17	1	2							
Ruimte voor planstudies				2	4	3						
Totaal	20		17	3	6	3						
Begroting (IF 18.03.01)				3	6	3						

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Urgentieprogramma Randstad)

Motivering

Dit kabinetsproject is begonnen als Urgentieprogramma Randstad, maar bij de presentatie in juni 2007 gedoopt als programma Randstad Urgent. Met het Urgentieprogramma Randstad Urgent (UPR, website: www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/randstad_urgent) wil het kabinet eraan bijdragen dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.

Om de Randstad te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende topregio is het belangrijk besluiten te nemen en vastgestelde afspraken na te komen. Dat is dan ook de aanpak van Randstad Urgent. Om meters te maken en vertraging van projecten te voorkomen, gaat de bestuurlijke cultuur van stroperigheid en ongelimiteerde uitloop van besluitvorming op de schop. Het gaat om doorzetten, voor een sterke Randstad en een sterk Nederland.

Om dit alles te bereiken zetten het kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen hun schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Voor het programma Randstad Urgent was in 2007 een selectie gemaakt van ruim 35 projecten; in 2008 waren dat er 33. Door deze selectie kan alle energie zich richten op een snel resultaat. Deze projecten vragen om een oplossing en dragen bij aan de versterking van de Randstad.

De basis voor het programma Randstad Urgent wordt gevormd door harde, bestuurlijke afspraken die zo'n veertig bestuurders op 29 oktober 2007 hebben gemaakt. Inmiddels is gebleken dat de aanpak van Randstad Urgent werkt. Er is daadwerkelijk voortgang geboekt binnen de complexe Randstad Urgent-projecten. Tijdens de Randstad Urgent-conferentie in oktober 2008 bleken alle cruciale mijlpalen van alle projecten te zijn gerealiseerd. Enkele van deze afspraken zijn geactualiseerd, en er zijn projecten afgevallen en nieuwe toegevoegd.

De resultaten van 2008 hebben geleid tot vernieuwing van het programma. De vernieuwing voor 2009 is langs drie lijnen ingezet:

Productartikel 18

1. Sturen op samenhangende besluitvorming

Randstad Urgent zal voor projecten die inhoudelijk samenhangen sturen op samenhangende besluitvorming. Hiermee wordt niet alleen het tempo maar ook de kwaliteit van besluitvorming verhoogd.

2. Proactieve advisering van projecten

Randstad Urgent zal dreigende vertraging van besluitvorming over projecten vroegtijdig signaleren en verantwoordelijke bestuurders hier op aanspreken en indien relevant adviseren over mogelijkheden het project weer «op de rit te krijgen».

3. Duidelijkere positionering van de Randstad samenwerking

Randstad Urgent zal nog nadrukkelijker investeren in interdepartementale samenwerking en samenwerking tussen rijk en regio. Dit is cruciaal voor het draagvlak voor en de slagkracht van het programma.

Bij de Randstad Urgent-conferentie in november 2009 zal het resultaat van de ingezette vernieuwing bekend worden gemaakt. In het najaar van 2010 zal de laatste conferentie van Randstad Urgent binnen de huidige kabinetsperiode plaatsvinden.

Relatie met de kabinetsdoelstellingen Dit artikelonderdeel heeft een relatie met Kabinetsprogramma Randstad Urgent; versterkt de concurrentiepositie van de Randstad, In 2010 betreffen de activiteiten onder meer het tracébesluit A4 Delft–Schiedam, de afronding van de planstudie spoor Den Haag–Rotterdam, de start van de aanleg A15 Maasvlakte-Vaanplein en de realisatie van natuur- en recreatieprojecten in de Randstad

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

18.05 Railinfrabeheer

Motivering De aandelen van Railinfrabeheer B.V. (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Met ingang van 2005 opereert RIB met Railverkeerleiding en Railned onder de naam ProRail. ProRail kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen op de kapitaalmarkt. Daarom was de mogelijkheid geschapen dat ProRail gebruik kon maken van zogenaamde schatkistleningen via een lening van het ministerie van Financiën aan VenW. Vanaf 2003 wordt rechtstreeks geleend bij het ministerie van Financiën. VenW staat garant voor die leningen.

Producten Op dit onderdeel wordt de rente over en aflossing van deze schatkistleningen verantwoord die in de periode 2001/2002 zijn verstrekt aan ProRail. Het betreft hier de leningen die door het Ministerie van Financiën aan VenW beschikbaar zijn gesteld om vervolgens door VenW aan ProRail te worden uitgeleend. In totaal is op deze wijze € 806 mln. aan ProRail beschikbaar gesteld (€ 483 mln. in 2001 en € 323 mln. in 2002). Op deze leningen is € 97 mln. vervroegd afgelost. De resterende aflossingen vinden plaats in 2011 en 2012.

18.06 Externe veiligheid

Motivering

Met VROM is overeengekomen om dit budget (€ 53,7 mln.) over te hevelen naar VenW. Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS, Kamerstukken II, 2005–2006, 30 373, nr. 2).
€ 24 mln. is in 2009 teruggeboekt naar VROM i.v.m. de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk**Omschrijving van de samenhang in het beleid**

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (XII).

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ontvangsten	6 226 227	7 151 094	8 222 025	7 557 343	7 555 762	6 928 076	7 598 261
19.09 T.l.v. begroting VenW	4 747 940	6 311 294	6 878 283	6 126 891	6 764 943	6 194 579	6 262 528
19.10 T.l.v. FES	1 478 287	839 800	1 343 742	1 430 452	790 819	733 497	1 335 733

19.09 Ten laste van begroting VenW**Motivering**

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

19.10 Ten laste van het FES**Motivering**

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Productartikel 19

Producten

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

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
12 mld impuls	465 053	829 020	837 000			
Bor	230 841	343 040				
Voorfinanciering GIS	- 33 000	- 34 000		- 35 000	- 35 000	
BISK-projecten	3 729	- 161				
A2 Maastricht	5 000	5 000				
Amsterdam Zuid-as		15 000	25 000	60 000		
Versterking dijken (amendement 18 Snijder-Hazelhoff)			27 890			
Compartimentering dijken	808	808				
Haaglanden	1 952	694				
Enveloppe Noordvleugel A6/9	4 100	4 100	60 000	238 000	478 000	1 216 000
Benutting HWN: Progr. Filevermindering	16 116	16 117				
Benutting HWN: DVM	305	305				
Benutting Spoor: Moordrecht	10 000	10 000				
W4-Leiderdorp			24 158			
PMR			408 240	447 199	273 617	98 133
Ander Betalen voor Mobiliteit	48 578	49 239				
Quick Wins Wegen/Aanpak knooppunten	1 250	14 083	12 833	20 250		
Quick Wins Vaarwegen	15 000	20 000	20 000			
Praktijkproef verbetering doorstroming A10 Amsterdam	22 019	19 667	6 581			
Synergie KRW/WB21 (pijler 3)	9 500	18 580	24 440	28 680	14 880	11 600
Innovatie KRW (pijler 3) 1e tender	35 250	29 750	10 000			
NSP Rotterdam	3 000					
BIRK.IJsseldelta						10 000
Scheveningen Boulevard	300	2 500	2 200	3 800	2 000	
Totaal art 19.10	839 800	1 343 742	1 430 452	790 819	733 497	1 335 733

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

4. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11 Hoofdwatersystemen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)						
11 Hoofdwatersystemen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	813 582	922 520	777 143	680 067	549 631	708 765
Amendement						
1e suppletore wet 2009	84 322	60 542	10 000	15 000	- 25 000	4 000
Nieuwe mutaties	23 880	62 408	27 187	13 069	61	3 146
Stand ontwerpbegroting 2010	921 784	1 045 470	814 330	708 136	524 692	715 911

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Prijsbijstelling tranche 2009	14 684	16 831	13 860	11 768	8 747	12 002
2. Loonbijstelling tranche 2009	4 266	4 511	4 584	4 622	5 033	5 308
3. Bijdrage VenW in rijksbrede problematiek		- 4 282	- 22 177	- 21 841	- 21 224	- 21 577
4. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 892	- 892	- 892	- 892
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 463					
6. Opvragen FES-middelen Innovatie KRW 2e tender	5 000	25 000	10 000			
7. Opvragen enveloppen CA		20 428	25 535	25 535	15 321	15 321
8. Taakstelling enveloppe CA			- 6 813	- 6 813	- 6 813	- 6 813
9. Overboeking uit artikel 15			3 200	800		
Diversen	394	- 80	- 109	- 109	- 110	- 202
Totaal	23 880	62 408	27 187	13 069	61	3 146

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (€ 1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit betreft het opvragen van FES-middelen Innovatie KRW.
- Ad 7. Dit betreft het opvragen van coalitieakkoordenvoloppen aangaande een reservering nieuwe projecten Hoogwaterbeschermingsprogramma en aangaande innovatie delta-technologie (Pijler 2).
- Ad 8. Dit betreft de taakstelling aangaande de coalitieakkoordenvoloppen.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 9. Uit de beschikbare gelden voor het project Ruimte voor de Rivier op artikel 16, wordt in totaal € 4 mln. overgeboekt ten behoeve van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	33 065	52 349	33 300	4 800	2 500	
Amendement						
1e suppletore wet 2009	6 852					
Nieuwe mutaties	400					
Stand ontwerpbegroting 2010	40 317	52 349	33 300	4 800	2 500	

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Diversen	400					
Totaal	400					

Verdiepingshoofdstuk

12 Hoofdwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	2 680 965	2 955 216	2 255 513	2 590 647	2 942 222	3 805 369
Amendement						
1e suppletore wet 2009	- 538 810	166 203	52 158		- 50 000	- 50 000
Nieuwe mutaties	301 196	- 212 158	449 462	307 500	126 253	- 61 859
Stand ontwerpbegroting 2010	2 443 351	2 909 261	2 757 133	2 898 147	3 018 475	3 693 510

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	63 556	68 909	54 903	63 719	75 276	89 640
2. Bijdrage VenW in rijksbrede problematiek		- 10 979	- 71 034	- 72 736	- 74 907	- 76 714
3. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 3 858	- 3 858	- 3 858	- 3 858
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 1 745					
5. FES: kasschuif 12 mrd pakket			402 000		- 50 000	- 50 000
Kasschuif Algemene Middelen			400 000	78 000	- 100 000	
Kasschuif met spoor	250 000	- 250 000				
6. Kasschuif met ABvM	51 381	120 231	26 599			
7. Naar art.13: Maarheeze/Met de Fiets minder Files	- 2 100					
8. Van art. 14: Amend.Koopmans/Cramer, nr. 70: N35	5 000					
9. Van art. 14: N50 Ramspol-Ens	15 222	10 778				
10. Naar art 14: N62 Sluiskil	- 5 117	- 35 877	- 15 939	- 40 950	- 30 007	- 12 507
11. Desalderingen: bijdragen derden	5 246	25 207	116 307	77 574	68 500	123 477
12. FES-verrekeningen	- 13 572	11 908	1 414	250		
13. Naar art 17: Investeringskosten ABvM				- 60 000	- 60 000	
14. Kasschuif Mobiliteitsaanpak	- 100 000	- 100 000		- 60 000	- 55 623	3 085
15. Naar MinFin: WST		- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 43 017
16. Div. overboekingen met HXII	37 947	- 7 883	- 16 478	- 12 047	- 1 909	
17. Van VROM: geluidssanering		3 580	3 580	3 580	3 580	3 580
18. Van 16.01: Ontsluiting Tweede Maasvlakte				225 233	65 317	
19. Naar EZ: Park Moerdijk	- 5 000					
Diversen	378	- 472	- 472	- 472	- 472	- 862
Totaal	301 196	- 212 158	449 462	307 500	126 253	- 61 859

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (€ 1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700XII, nr. 50).
- Ad 5. Dit betreft:
- de FES-bijdrage voor het «Bereikbaarheid/ voorfinanciering f 12 mrd.» pakket dat al is overgeboekt naar het Infrastructuurfonds en nu via een kasschuif met het artikel Spoorwegen van 2009 naar 2011 wordt geschoven.
 - Een kasschuif ten gunste van de algemene middelen vanuit latere jaren naar 2012/2013 op het hoofdwegenprogramma.
 - Een kasschuif 2009–2010 met het spoorprogramma.
- Ad 6. Met deze kasschuif met het hoofdwegenprogramma sluit de kasraming ABvM (artikel 17) aan op de inzichten uit de VGR.
- Ad 7. Dit betreft een overboeking vanuit het programma Filevermindering naar het station Maarheeze voor het project «Met de Fiets minder Files».
- Ad 8. Het amendement Koopmans en Cramer (Kamerstuk 2008–2009, 31 700A, nr. 70) op de begroting 2009 (artikel 14) geeft een extra impuls voor de aanpak van de N35 tussen Wierden en Nijverdal. Met deze overboeking wordt het begrotingsgeld ten gunste van dit wegproject gebracht.
- Ad 9. De bijdrage aan de N50 Ramspol-Ens uit het RSP-budget op artikel 14 wordt toegevoegd aan het projectbudget op hoofdwegen.
- Ad 10. Dit betreft de overheveling van de N62 Tunnel Sluiskil naar artikel 14 Regionale/lokale infrastructuur.
- Ad 11. Dit betreft de bijdragen van derden in de uitvoering van door VenW uitgevoerde wegprojecten. Het gaat dan om N18 Varsseveld, Programma aansluitingen, A1/6/9 SAA, N35 Zwolle–Wythmen en A15 MaVa.
- Ad 12. Dit betreft de budgettaire aanpassing van de FES-projecten pilot A10 Amsterdam en Quick wins wegen aan de actuele planning.
- Ad 13. Uit de voortgangsrapportage ABvM blijkt een stijging van de investeringskosten van ABvM. Ten opzichte van de tot dusverre gereserveerde middelen moet tot en met 2020 een aanvullend bedrag van € 280 mln. worden uitgetrokken.
- Ad 14. Deze kasschuif uit de Mobiliteitsaanpak maakt de inpassing van de uitgaven voor het actieprogramma regionaal OV mogelijk en is realiseerbaar door het in overleg met het ministerie van Financiën mogen aanwenden van het gewijzigde kasritme van het project 2e Coentunnel, als gevolg van een technische omzetting naar een DBFM-contract. Dit resulteert dus niet in een vertraging van het wegenprogramma.
- Ad 15. Dit betreft een overheveling van de exploitatiebijdragen Westerscheldetunnel naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 16. Dit betreft diverse technische boekingen die via de begroting van VenW (XII) verlopen.
- Ad 17. Dit betreft de overboeking van geluidsmiddelen naar VenW in het kader van het geluidsaneringsprogramma.
- Ad 18. Bij het aanlegbesluit van PMR in 2004 is een separaat FES-budget van ca. € 300 mln. gereserveerd voor de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte. Dit budget is gereserveerd voor het oplossen van de problematiek rond met name de Botlekbrug (A15) en aan de begroting van VenW toegevoegd. Met deze mutatie wordt deze uitgave voortaan op het hoofdwegenbudget verantwoord.
- Ad 19. Dit betreft een overboeking naar EZ voor de ontwikkeling van het logistiek park Moerdijk.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegenet	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	78 246	127 912	75 415	77 969	251 278	184 750
Amendement						
1e suppletore wet 2009	- 3 499					
Nieuwe mutaties	5 246	25 207	116 307	77 574	68 500	123 477
Stand ontwerpbegroting 2010	79 993	153 119	191 722	155 543	319 778	308 227

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Desalderingen: bijdragen derden	5 246	25 207	116 307	77 574	68 500	123 477
Totaal	5 246	25 207	116 307	77 574	68 500	123 477

- Ad 1. Voor een toelichting wordt verwezen naar het gestelde onder de uitgaven ad 11.

Verdiepingshoofdstuk

13 Spoorwegen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	2 741 843	2 771 099	2 487 804	2 324 742	2 223 589	2 149 454
Amendement Cramer en Koopmans: 31 700A, nr. 71	20 000					
Amendement Cramer en Koopmans: 31 700A, nr. 71	- 20 000					
1e suppletore wet 2009	136 001	- 110 852	268 176	- 89 331	- 26 081	- 4 050
Nieuwe mutaties	- 197 689	315 375	- 370 066	28 446	60 648	54 887
Stand ontwerpbegroting 2010	2 680 155	2 975 622	2 385 914	2 263 857	2 258 156	2 200 291

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	54 629	55 246	48 966	45 469	43 268	40 840
2. Bijdrage VenW in rijksbrede problematiek		- 9 664	- 48 442	- 46 503	- 45 108	- 43 646
3. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 3	- 3	- 3	- 3
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 669					
5. Corr.VJN: kasschuif 12 mrd. pakket	- 250 000	250 000	- 402 000		50 000	50 000
6. AP-Enveloppe OV: NSP		10 214	15 321	20 427		
7. Taakstelling AP-enveloppe			- 487	- 487		
8. Desalderingen: verrekeningen	- 3 749	6 000	8 000	964	3 911	4 116
9. Van art 14: MA Fiets woon-werkroutes			5 000	5 000	5 000	
10. Van art 12: Fileproof: station Maarheeze	2 100					
11. Van VROM: Geluidssanering Diversen		3 580 - 1	3 580 - 1	3 580 - 1	3 580	3 580
Totaal	- 197 689	315 375	- 370 066	28 446	60 648	54 887

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (€ 1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700XII, nr. 50).
- Ad 5. Dit betreft de technisch bij Voorjaarsnota op het spoorartikel verwerkte kasschuif van 2009 naar 2011 ad € 402 mln. tussen

Verdiepingshoofdstuk

het Infrastructuurfonds en de FES-bijdrage voor het «Bereikbaarheid/voorfinanciering f 12 mrd.» programma. Deze wordt voor 2011 ten gunste gebracht van het hoofdwegenprogramma. Tevens vindt een schuif plaats tussen 2009 en 2010 met het wegenprogramma.

- Ad 6. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitieakkoord-enveloppe OV voor het onderdeel NSP-kwaliteit.
- Ad 7. Het betreft het aandeel van dit artikel in de structurele korting op de coalitieakkoordenvolpen op de Aanvullende post, tranche 2011.
- Ad 8. Dit betreft bijdragen van derden die ten gunste van de projecten op het uitgavenprogramma komen en aanpassing voor vaststelling gebruiksvergoeding HSA.
- Ad 9. In het kader van de Mobiliteitsaanpak investeert het kabinet € 30 mln. extra voor de aanpak van woon-werkroutes en voor de uitbreiding van fietsenstallingen. Deze boeking heeft betrekking op het eerstgenoemde element.
- Ad 10. Dit betreft een overboeking vanuit het programma File-vermindering naar het station Maarheeze voor het project «Met de Fiets minder Files».
- Ad 11. Dit betreft de overboeking van geluidsmiddelen naar VenW in het kader van het geluidsaneringsprogramma.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	179 448	221 498	279 667	304 837	334 464	344 464
Amendement						
1e suppletore wet 2009	- 36 651	- 102 498	- 128 667	- 86 661	- 26 081	- 14 050
Nieuwe mutaties	- 3 749	6 000	8 000	964	3 911	4 116
Stand ontwerpbegroting 2010	139 048	125 000	159 000	219 140	312 294	334 530

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Desalderingen: verrekeningen	- 3 749	6 000	8 000	964	3 911	4 116
Totaal	- 3 749	6 000	8 000	964	3 911	4 116

- Ad 1. Voor een toelichting wordt verwezen naar het gestelde onder de uitgaven ad 8.

14 Regionale en lokale infrastructuur

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionale en lokale infrastructuur	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	273 355	277 842	293 978	360 922	381 048	276 031
Amendement Roefs en Koopmans: 31 700A, nr. 22: Fiets	- 10 000					
Amendement Roefs en Koopmans: 31 700A, nr. 22: Fiets	20 000					
Amendement Koopmans en Cramer: 31 700A, nr. 70: N35	5 000					
1e suppletore wet 2009	86 668	162	- 3 738	- 1 138	- 1 138	- 1 138
Nieuwe mutaties	3 958	- 2 811	- 48 695	23 834	56 959	- 17 771
Stand ontwerpbegroting 2010	378 981	275 193	241 545	383 618	436 869	257 122

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	5 844	5 941	6 283	7 715	8 143	5 899
2. Bijdrage VenW in rijksbrede problematiek		- 8 538	- 18 224	- 18 630	- 18 813	- 18 091
3. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 1					
4. FES: Scheveningen boulevard	300	2 500	2 200	3 800	2000	
5. Enveloppe OV: ketenversterking		5 107	5 107			
6. Naar art 12: Amend.Koopmans/Cramer, nr. 70: N35	- 5 000					
7. Naar art 13: MA Fiets woon-werkroutes			- 5 000	- 5 000	- 5 000	
8. Van art 12: N62 Sluiskil	5 117	35 877	15 939	40 950	30 007	12 507
9. Naar art 12: N50 Ramspol-Ens	- 15 222	- 10 778				
10. Kasschuif Mobiliteitsaanpak	100 000	100 000		60 000	55 623	- 3 085
11. Naar BDU: Mobiliteitsaanpak	- 78 665	- 121 335	- 50 000	- 50 000		
12. Amendement Cramer: quick-scan		- 10 000				
13. Naar EZ: REP	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
Diversen	- 3 415	3 415	- 1	- 1	- 1	
Totaal	3 958	- 2 811	- 48 695	23 834	56 959	- 17 771

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (€ 1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700XII, nr. 50).
- Ad 4. Het gaat hier om een FES-bijdrage in het project Scheveningen boulevard.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 5. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitieakkoord-enveloppe OV voor het onderdeel ketenversterking quick wins gekoppeld aan 5%.
- Ad 6. Het amendement Koopmans en Cramer (Kamerstuk 2008–2009, 31 700 A, nr. 70) op de begroting 2009 (artikel 14) geeft een extra impuls voor de aanpak van de N35 tussen Wierden en Nijverdal. Met deze overboeking wordt het begrotingsgeld ten gunste van dit wegproject gebracht.
- Ad 7. In het kader van de Mobiliteitsaanpak investeert het kabinet € 30 mln. extra voor de aanpak van woon-werkroutes en voor de uitbreiding van fietsenstallingen. Deze boeking naar artikel 13 heeft betrekking op het eerstgenoemde element.
- Ad 8. Dit betreft de overheveling van de N62 Tunnel Sluiskil vanuit artikel 12 Hoofdwegen naar dit artikel.
- Ad 9. De bijdrage aan de N50 Ramspol-Ens uit het RSP-budget op artikel 14 wordt toegevoegd aan het projectbudget op hoofdwegen (artikel 12).
- Ad 10. Deze kasschuif uit de Mobiliteitsaanpak maakt de inpassing van de uitgaven voor het actieprogramma regionaal OV mogelijk en is realiseerbaar door het in overleg met het ministerie van Financiën mogen aanwenden van het gewijzigde kasritme van het project 2e Coentunnel, als gevolg van een technische omzetting naar een DBFM-contract. Dit resulteert dus niet in een vertraging van het wegenprogramma.
- Ad 11. Het Kabinet stelt maximaal € 500 mln. beschikbaar voor regionale OV-projecten (Mobiliteitsaanpak; actieprogramma regionaal OV). Hiervan is € 300 mln. gedekt uit de beschikbare middelen voor regionale en lokale projecten. Deze middelen worden nu via de BDU beschikbaar gesteld. De overige € 200 mln. wordt gedekt uit de gereserveerde gelden voor de enveloppe OV. De betrokken regionale overheden zullen de projecten voor vijftig procent cofinancieren zodat totaal € 1 mrd. beschikbaar is voor verbeteringen in het regionale OV.
- Ad 12. Via de BDU wordt de € 10 mln. uit het amendement Cramer (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474 XII, nr. 10) (op de Voorjaarsnota 2008) beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is tevens beschreven als onderdeel van de € 90 mln. voor quick-scans gedecentraliseerde spoorlijnen in de Mobiliteitsaanpak.
- Ad 13. Dit betreft een overboeking in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor Noord-Nederland (RSP-ZZL) om de uitgaven voor het ruimtelijk-economisch programma op de begroting van EZ te kunnen verantwoorden.

Verdiepingshoofdstuk

15 Hoofdvaarwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	746 958	765 609	763 636	773 008	685 054	755 068
Amendement						
1e suppletore wet 2009	- 30 875	125 000			- 25 000	- 25 000
Nieuwe mutaties	- 1 786	17 973	11 376	21 165	1 806	3 699
Stand ontwerpbegroting 2010	714 297	908 582	775 012	794 173	661 860	733 767

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	7 026	7 455	7 246	7 273	7 028	7 204
2. Prijsbijstelling tranche 2009	11 860	12 017	12 085	12 251	10 524	11 930
3. Bijdrage VenW in rijksbrede problematiek	- 2 637	- 14 123	- 14 290	- 13 948	- 13 972	
4. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 1 249	- 1 249	- 1 249	- 1 249
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 766					
6. Schelderadarketen	- 11 718	- 3 015	- 966	1 897	- 2 432	
7. Vaarweg Meppel-Ramspol			500	2 500	2 000	
8. Zuid-Willemsvaart	- 14 400	4 000	8 000	12 900		
Diversen	6 212	153	- 117	- 117	- 117	- 214
Totaal	- 1 786	17 973	11 376	21 165	1 806	3 699

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (€ 1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. In de raming van de VBS (VerkeersBegeleidingsSysteem) ontvangsten is rekening gehouden met een tariefverhoging die niet geëffectueerd is. Verder zijn de investeringen in de

Verdiepingshoofdstuk

Schelderadarketen lager dan in de begroting is geraamd. Hierdoor wordt de uitgavenraming (desaldering) bij dit project bijgesteld.

- Ad 7. Deze desaldering heeft betrekking op bijdragen uit de regio (Provincie Overijssel en Drenthe, gemeenten Zwartewaterland en Meppel) ten behoeve van de vaarweg Meppel-Ramspol (Keersluis Zwartsluis).
- Ad 8. Deze desaldering heeft enerzijds betrekking op een correctie van een in 2007 en 2008 opgenomen dubbele mutatie en anderzijds wordt van de gemeente Den Bosch en de Provincie Noord Brabant een bijdrage ontvangen ten behoeve van de Zuid-Willemsvaart (Maas-Berlicum).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	32 413	40 640	32 490	28 350	5 000	
Amendement						
1e suppletore wet 2009	15 596					
Nieuwe mutaties	- 19 867	1 255	7 534	17 297	- 432	
Stand ontwerpbegroting 2010	28 142	41 895	40 024	45 647	4 568	

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Schelderadarketen	- 11 718	- 3 015	- 966	1 897	- 2 432	
2. Zuid Willemsvaart	- 14 400	4 000	8 000	12 900		
3. Vaarweg Meppel-Ramspol			500	2 500	2 000	
4. Verruiming Twentekanal	2 000					
5. Maasroute fase II, realisatie	3 111					
6. Diversen	1 140	270				
Totaal	- 19 867	1 255	7 534	17 297	- 432	

- Ad 1. Deze bijstelling wordt aangebracht omdat in de raming van de VBS (VerkeersBegeleidingsSysteem) ontvangsten rekening is gehouden met een tariefverhoging die niet geëffectueerd is. Verder zijn de investeringen in de Schelderadarketen lager dan in de begroting geraamd is, waardoor de inkomsten analoog daaraan ook lager zijn.
- Ad 2. Naast een correctie van een in 2007 en 2008 opgenomen dubbele mutatie, wordt van de gemeente Den Bosch en de Provincie Noord Brabant een bijdrage ontvangen ten behoeve van de Zuid-Willemsvaart (Maas-Berlicum).

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 3. Ten behoeve van de vaarweg Meppel-Ramspol (Keersluis Zwartsluis) wordt een bijdrage van de regio ontvangen (Provincie Overijssel en Drenthe, gemeenten Zwartewaterland en Meppel).
- Ad 4. Ten behoeve van de verruiming van het Twentekanaal wordt een bijdrage van € 2 mln. ontvangen door verkoop van zand en overheveling uit de A35.
- Ad 5. Van de Europese Unie wordt ca. € 3,1 mln. aan TEN-subsidie (Trans Europees Netwerk) ontvangen ten behoeve van de Maasroute Fase II.

16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	288 105	356 701	791 045	772 544	623 066	426 089
Amendement						
1e suppletore wet 2009	- 277					
Nieuwe mutaties	7 025	7 940	20 657	21 345	- 213 371	- 56 470
Stand ontwerpbegroting 2010	294 853	364 641	811 702	793 889	409 695	369 619

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	6 263	7 731	23 720	22 194	8 911	8 896
2. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 49	- 49	- 49	- 49
3. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 36					
4. Bijdragen derden	798	209	186		3 000	
5. Overboeking naar artikel 12					- 225 233	- 65 317
6. Overboeking naar artikel 11			- 3 200	- 800		
Totaal	7 025	7 940	20 657	21 345	- 213 371	- 56 470

1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700XII, nr. 50).
4. Deze desaldering heeft betrekking op bijdragen van het Hoogheemraadschap Delfland en het Havenbedrijf Rotterdam in de kosten voor aanleg van duinen, planschade/nadeelcompensatie en de stimuleringsregeling Zeeland.
5. Bij het aanlegbesluit van PMR in 2004 is een separaat FES-budget van ca. € 300 mln. gereserveerd voor de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte. Dit budget is gereserveerd voor het oplossen van de problematiek rond met name de Botlekbrug (A15) en aan de begroting van VenW toegevoegd. Met deze mutatie wordt deze uitgave voortaan op het hoofdwegenbudget (artikel 12) verantwoord.
6. Ten behoeve van het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt in totaal € 4 mln. overgeboekt naar artikel 11.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009			20 000	20 000	20 000	20 000
Amendement						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	798	209	186		3 000	
Stand ontwerpbegroting 2010	798	209	20 186	20 000	23 000	20 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Bijdrage HHS Delfland	798	209	186			
2. Bijdrage Havenbedrijf Rotterdam					3 000	
Totaal	798	209	186		3 000	

1. Door het Hoogheemraadschap Delfland wordt bijgedragen in de kosten voor de aanleg van duinen.
2. Van het Havenbedrijf Rotterdam wordt een bijdrage van € 3 mln. ontvangen voor planschade/nadeelcompensatie en de stimuleringsregeling Zeeland.

17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	140 010	175 660	220 000	150 000	210 000	220 000
Amendement						
1e suppletore wet 2009	149 642	38 579				
Nieuwe mutaties	- 48 389	- 116 477	- 21 927	3 177	64 459	64 672
Stand ontwerpbegroting 2010	241 263	97 762	198 073	153 177	274 459	284 672

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	2 992	3 754	4 701	3 206	4 488	4 701
2. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 29	- 29	- 29	- 29
3. Van art 12: Inpassing hogere investeringskosten cf.VGR				60 000	60 000	
4. Kasplanning cf. programmering	- 51 381	- 120 231	- 26 599			
Totaal	- 48 389	- 116 477	- 21 927	3 177	64 459	64 672

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 3. Uit de voortgangsrapportage ABvM blijkt een stijging van de investeringskosten van ABvM. Ten opzichte van de tot dusverre gereserveerde middelen moet t/m 2020 een aanvullend bedrag van € 280 mln. worden uitgetrokken.
- Ad 4. Met deze kasschuif met het hoofdwegenprogramma sluit de kasraming ABvM (artikel 17) aan op de inzichten uit de VGR.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	0	0	0	0	0	0
Amendement						
1e suppletore wet 2009	812					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2010	812					

18 Overige uitgaven

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	53 754	56 071	535 586	242 901	5 875	5 988
Amendement						
1e suppletore wet 2009	33 146					
Nieuwe mutaties	- 37 749	- 3 039	275	132	135	138
Stand ontwerpbegroting 2010	49 151	53 032	535 861	243 033	6 010	6 126

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	350	376	294	151	154	157
2. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 19	- 19	- 19	- 19
3. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 14					
4. Naar HXII: BES	- 5 000					
5. Naar VROM: DSM	- 24 000					
6. Naar EZ: innovatieprogramma Diversen	- 12 500	- 3 415				
Totaal	- 37 749	- 3 039	275	132	135	138

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700XII, nr. 50).
- Ad 4. Dit betreft de een overboeking in het kader van de toezeggingen die VenW heeft gedaan met betrekking tot de drie BES-eilanden.
- Ad 5. Dit betreft een overboeking naar VROM voor de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.
- Ad 6. Dit betreft een overboeking naar EZ voor het aandeel van VenW in het innovatieprogramma Logistiek (Dieselakkoord).

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	35 142	34 966	517 995	237 138		
Amendement						
1e suppletore wet 2009	248 489					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2010	283 631	34 966	517 995	237 138		

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

19.09 Ten laste van begroting Verkeer en Waterstaat

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.09 Ten laste van begroting VenW	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	6 202 356	6 571 193	6 185 158	6 449 967	6 280 745	6 475 816
Amendement Koopmans en Cramer: 31 700A, nr. 70	5 000					
Amendement Roefs en Koopmans: 31 700A, nr. 22	10 000					
1e suppletore wet 2009	18 048	309 958	19 105	- 3 808	- 106 138	- 76 138
Nieuwe mutaties	75 890	- 2 868	- 77 372	318 784	19 972	- 137 150
Stand ontwerpbegroting 2010	6 311 294	6 878 283	6 126 891	6 764 943	6 194 579	6 262 528

Voor de toelichting wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van artikel 39 in de begroting van VenW (XII).

19.10 Ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.10 Ten laste van het fonds economische structuurversterking	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	1 177 902	1 232 160	980 680	771 769	726 497	1 321 733
1e suppletore wet 2009	- 329 830	72 174	436 158	15 000	5 000	14 000
Nieuwe mutaties	- 8 272	39 408	13 614	4 050	2 000	
Stand ontwerpbegroting 2010	839 800	1 343 742	1 430 452	790 819	733 497	1 335 733

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Pilot A10 Amsterdam	- 9 614	8 033	1 581			
2. Quick Wins Wegen: knooppunten	- 3 958	3 875	- 167	250		
3. Innovatie KRW 2e tender	5 000	25 000	10 000			
4. Scheveningen Boulevard	300	2 500	2 200	3 800	2000	
Totaal	- 8 272	39 408	13 614	4 050	2000	

Ad 1/2. Met deze kasschuiven wordt de FES-bijdrage in lijn gebracht met de financieringsbehoefte van de projecten pilot A10 Amsterdam en de Quick Wins Wegen: knooppunten.

Verdiepingshoofdstuk

- Ad 3. Deze bijdrage van het FES betreft de 2e tender ten behoeve van het programma Innovatie Kaderrichtlijn Water.
- Ad 4. Dit betreft de overboeking vanuit het FES betreffende het project «Scheveningen Boulevard».

5. DE BIJLAGEN

5.1 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De minister van VenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht, wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het opstellen van het activiteitenplan en begroting Kustwacht NL alsmede de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplan en begroting waarover de ministerraad beslist worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht NL.

Het onderstaande overzicht kan worden beschouwd als de basis voor het door Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2010–2014 en wordt door VenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten.

Defensie/kustwacht

- Betreft de uitgavenbudgetten in beheer van de Kustwacht NL.
- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC), nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- Het uitgavenbudget Kustwacht is begin 2008 structureel verhoogd door de overdracht van de exploitatiebudgetten voor de Kustwacht-schepen (te betrekken van de Rijksrederij in oprichting) en de exploitatiebudgetten voor de twee Kustwachtvliegtuigen. In 2009 en 2010 zijn aanvullende fondsen beschikbaar voor het completeren van het walradarproject.

Verkeer en Waterstaat

- Het betreft de inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison en luchtwaarnemers.

Defensie

- De bijdrage van de Koninklijke Marechaussee bedraagt 10 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht.
- De kosten van de vliegers (14 VTE'n) ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen zijn onderdeel van de begroting van CLSK.
- Deze aanvullende bijdragen van Defensie aan de Kustwacht NL zijn onderdeel van het kostenbudget Kustwacht NL.

Financiën

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

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Visserijtoezicht betreft de inzet van AID op het NCP en in internationaal verband. De inzet van het schip de Barend Biesheuvel is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.
- Voor de personele bijdrage van de AID (12 VTE'n) zijn de integrale middensommen opgebracht.

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- Activiteiten en bedragen zijn afkomstig uit de agentschapsbegroting van de KLPD.
- Inzet helikopters geschiedt op afroep voor luchtwaarneming of spoedeisende zoekvluchten. Alleen in 2009 is er geen inzet van helikopters door het KLPD.
- De personele en materiële inzet betreft enerzijds de justitiële afwerking van geconstateerde strafbare feiten en strafrechtelijke onderzoeken alsmede de coördinatie en anderzijds de inzet bij calamiteiten van vijf zeevaartuigen, bomverkenners, duikers, Rampen Identificatie Team, speedboten, LOCC en mobiele communicatie-units.

Economische Zaken

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

Justitie

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

De bijlagen

Overzichtskonstructie Kustwacht Nieuwe Stijl										
Departement	Begroting en hoofdproduct	Activiteit	Doel	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Defensie/kustwacht	X	Uitvoering Kustwacht-taken	Centrale coördinatie kustwacht-taken	21 586	21 493	20 557	20 542	20 572	20 542	
Defensie/kustwacht	X	Salarissen (Militair- en Burgerpersoneel)		3 340	3 340	3 340	3 340	3 340	3 340	
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				24 926	24 833	23 897	23 882	23 912	23 882	
VenW	IF	Inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison, luchtwaarnemers	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	2 335	2 335	2 335	2 335	2 335	2 335	
Defensie	X	Inzet Kmar-personeel voor grensbewaking, lucht-waarneming, liaison & HH-desk/inzet vliegers	Uitvoering grensbewaking/luchtsurveillance	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765	
Financiën	IXB	Dornier	Fraudecontrole	1 405	1 405	1 405	1 405	1 405	1 405	
LNV	XIV	Inzet AID-personeel	Visserijcontrole	1 394	1 394	1 394	1 394	1 394	1 394	
BZK	VII	Inzet KLPD-personeel & helikopter	Algemene handhaving/wetgeving	400	1 025	1 025	1 025	1 025	1 025	
Economische Zaken	XIII	Staatstoezicht op mijninstallaties	scheepvaartverkeer/bemanningscontrole	17	17	17	17	17	17	
Subtotaal uitgaven andere departementen				7 316	7 941	7 941	7 941	7 941	7 941	
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				32 242	32 774	31 838	31 823	31 853	31 823	

5.2 Lijst met afkortingen

A.	
APB	Actieplan en begroting
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ATB	Automatische treinbeveiligingssystemen
B.	
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede doeluitkering
BERZOB	Bereikbaarheid Zuid-Oost Brabant over water
B&O	Beheer en onderhoud
BISK	Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur
BKL	Basis kustlijn
BLS	Baten-Lastenstelsel
BPRW	Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
C.	
CS	Centraal station
D.	
DBFM	Design Build Finance Maintenance
DGP	Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	Deltaplan grote rivieren
DRIP	Dynamische route informatie panelen
DUU	Directe uitvoeringsuitgaven
E.	
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EISR	Economische Impactstudie Railgoederenvervoer
ETCS	European Train Control System
EU	Europese Unie
F.	
FES	Fonds economische structuurversterking
FTE	Full-time equivalent
G.	
GDU	Gebundelde doeluitkering
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GPS	Global Positioning System
GVB	Grootschalige Verwerking Baggerspecie
H.	
ha	Hectare
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
H&I	Herstel & Inrichting
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
I.	
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICES	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking

De bijlagen

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

De bijlagen

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