

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

32 660

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nr. 83

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2011

In de concept-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (kamerstuk 32 660, nr. 17) staat het beleid voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland. In deze brief maken wij, op basis van het integrale beeld in de concept-Structuurvisie, investeringskeuzes voor mobiliteit en water binnen het Infrastructuurfonds. Dit wordt gedaan langs de lijnen van de nieuwe beleidsmix die bestaat uit investeren, innoveren en instandhouden.

Wij laten zien hoe het realiseren van onze beleidsdoelstellingen en het gezond maken van de overheidsfinanciën hand in hand kunnen gaan. Aan de beleidsdoelstellingen wordt invulling gegeven door de komende jaren de lopende MIRT-programmering door te zetten. De fasering van het lopende programma wordt op onderdelen aangepast, waarbij de verlenging van het Infrastructuurfonds ten dele is ingezet. De rest van de beperkt beschikbare ruimte zetten wij in voor nieuwe mobiliteits- en waterprojecten en beheer en onderhoud.

Er ligt voor vele miljarden aan nieuwe projectwensen voor mobiliteit (onder meer uit de gebiedsagenda's en de motie De Rouwe (TK 32 500 XII, nr. 57)). Dit vraagt om prioritering aangezien de investeringsruimte tot en met 2028 beperkt is. Voor investeringen in mobiliteit leggen wij conform het Regeerakkoord prioriteit bij mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT is hierover uitvoerig met de decentrale overheden van gedachten gewisseld. In bijlage 1 treft u de hieromtrent gemaakte afspraken aan en tevens de andere afspraken die tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van dit voorjaar zijn gemaakt.¹

In het nota overleg van 13 december 2010 is met u gesproken over de financiële problematiek van de totale wateropgave. Vooral de omvang van de beschikbare middelen in de periode tot en met 2020 baarde zorgen. Met de bestuurlijke partners in het waterdomein zijn in het Bestuursak-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

koord Water afspraken gemaakt over doelmatiger waterbeheer en de structurele financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Na 2020 stellen wij, met het instellen van het Deltafonds, structureel middelen voor investeringen in water beschikbaar.

De komende jaren wordt gezorgd voor voldoende middelen voor beheer en onderhoud aan de rijksinfrastructuur. Via de begrotingen van 2010 en 2011 van het voormalige ministerie van VenW bent u reeds geïnformeerd over de onder druk staande budgetten. Wij zijn voornemens meer dan de helft van de totale onderhoudsproblematiek tot en met 2020 in die periode op te lossen. In de periode 2021 tot en met 2028 reserveren wij voldoende middelen voor regulier beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie.

Tot slot leveren wij een forse bijdrage aan de ambitie van dit kabinet om de overheidsfinanciën gezond te maken door te bezuinigen in de apparaat- en programmabudgetten van zowel de infrastructuur- en milieubegroting als de begroting van het Infrastructuurfonds. De voorbereiding van de ontwerpbegroting 2012 is nog in volle gang. Het mag duidelijk zijn dat deze grote consequenties heeft voor alle beleidsvelden en voor het investeringsprogramma van ons ministerie.

Deze brief is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt het budgettaire kader en de noodzaak tot prioritering toegelicht **(1)**. Vervolgens wordt aangegeven waar wij investeren in programma's en projecten voor mobiliteit en water **(2)** en hoe het beheer en onderhoud op orde wordt gebracht **(3)**. Hoewel niet direct gerelateerd aan ons investeringsprogramma, is het van belang u tevens tijdig te informeren hoe op hoofdlijnen de subsidietaakstelling wordt ingevuld **(4)**.

1. Schaarse financiële middelen: prioritering noodzakelijk

In het Regeerakkoord is voor de diverse delen van de IenM-begroting een aantal taakstellingen opgenomen. Dit betreft ondermeer een aantal generieke taakstellingen (bijvoorbeeld publiek private samenwerking, omgevingsrecht en bovenwettelijke inpassing), een efficiencytaakstelling voor de spoorsector, doelmatig waterbeheer, als ook een forse subsidie-taakstelling. Daarnaast bezuinigt het kabinet tot 2020 op de gelden die vanuit het FES beschikbaar waren gesteld maar nog niet belegd met concrete projecten. Het gaat hier om een bedrag van opgeteld € 3,2 miljard. Tegelijk is in het Regeerakkoord voor ons departement een stevige beleidsambitie geformuleerd. Met name het belang van een goede infrastructuur is onderstreept. Daarom is het jaarlijkse budget voor aanleg van wegen en spoor vanaf 2015 structureel met € 500 miljoen verhoogd. Tevens zijn de budgettaire kaders van het Infrastructuurfonds verlengd tot en met 2028.

Tot en met 2020 zijn de beschikbare middelen gereserveerd voor concrete projecten voor het water- en mobiliteitsstelsel en voor de instandhouding daarvan. Hierbij is ondermeer rekening gehouden met het zoveel mogelijk vóór 2020 oplossen van de vastgestelde beheer en onderhoudsproblematiek tot en met 2020, met bekostiging van de prioritaire waterveiligheidsprogramma's (Bestuursakkoord Water) en met hierbij een reservering voor mogelijke tegenvallers bij tunnelprojecten (zie voor dit laatste bijlage 2).¹

In de periode van 2021 tot en met 2028 is het totaal beschikbare budget € 59,8 miljard. Een belangrijk deel daarvan is echter al belegd. De investeringsruimte vanaf 2021 wordt bepaald door het voor deze periode

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

beschikbare budget te verminderen met reserveringen voor doorlopende verplichtingen en middelen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding.

In eerste instantie wordt in het verlengde Infrastructuurfonds een noodzakelijke reservering getroffen voor beheer en onderhoud. Het kabinet heeft vastgesteld dat de budgetten voor beheer en onderhoud structureel te laag zijn en dat vervangingsinvesteringen op korte termijn noodzakelijk zijn. Daarom wordt nu € 24,4 miljard gereserveerd voor beheer en onderhoud in de periode 2021–2028.

Daarnaast wordt rekening gehouden met verplichtingen voor onder andere Design Build Finance Maintain (DBFM)-contracten, het Bestuursakkoord Water en apparaatskosten van Rijkswaterstaat. Hiervoor is in totaal € 16 miljard gereserveerd. Hiermee rekening houdend is de totale investeringsruimte 2021–2028 € 19,4 miljard.¹

Deze investeringsruimte (2021–2028) is bestemd voor de komende twee à drie kabinetsperiodes. Daarom wil het kabinet deze kabinetsperiode hiervan maximaal 3/8 gebruiken. Over de aanwending van de resterende 5/8 kunnen volgende kabinetten een besluit nemen. De beschikbare investeringsruimte waar dit kabinet nieuwe verplichtingen vanuit het Infrastructuurfonds en het (toekomstige) Deltafonds voor kan aangaan komt daarmee op € 7,3 miljard. Dit is het totaalbedrag voor alle beleidsdomeinen (water, wegen, spoor, regionaal/lokaal en vaarwegen).

Duidelijk is dat het niet mogelijk is om alle ambities en opgaven binnen het beschikbare budget in te passen. De lijst met potentiële projecten is langer dan de lengte van de financiële polsstok. Prioriteren is nodig omdat er voor mobiliteit en water voor circa € 50 à 90 miljard aan nieuwe projectwensen ligt (onder meer uit de gebiedsagenda's en de motie De Rouwe (TK 32 500 XII, nr. 57)). Het zal de nodige inspanning vergen om zoveel mogelijk in te passen binnen de beschikbare budgetten. Dit kan door sober en doelmatig ontwerpen, verstandig faseren en door scherpe keuzes te maken in wat wel en wat niet kan worden uitgevoerd. Dit vergt ook dat alle taakstellingen en lopende problematiek binnen het huidige programma kunnen worden ingepast. Om hier verstandig mee om te gaan heeft dit kabinet een aantal overwegingen bij de afweging van projectvoorstellen vastgesteld bij de Voorjaarsnota.²

2. Investeren: programma's en projecten voor mobiliteit en water

2.1 Mobiliteit

Investeren in bereikbaarheid blijft nodig voor de aantrekkelijkheid van ons vestigingsklimaat, en daarmee ter versterking van onze ruimtelijke-economische structuur.

Zo investeren wij in het openbaar vervoer met het Actieprogramma Regionaal OV (rijksbijdrage € 500 miljoen). In het decentraal spoorvervoer worden lopende investeringen doorgezet (rijksbijdrage € 54 miljoen). Via het Programma Beter Benutten stelt het Rijk nog eens € 90 miljoen extra beschikbaar voor NMCA-knelpunten op het decentrale spoor (op basis van cofinanciering). Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer investeren wij € 4,5 miljard. Daarmee wordt een gemiddelde groei van 5 procent van het aantal reizigerskilometers per jaar voor deze PHS corridors (tot 2020) mogelijk gemaakt. Wij geven daarmee invulling aan de motie Grashoff (TK 32 660, nr. 4). Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is € 96 miljoen³ gereserveerd voor fietsenstallingen op de PHS-corridors. Eventuele uitbreiding van het actieplan naar stallingstekorten op niet-PHS-corridors bezien wij in het kader van de

¹ Dit betreft een momentopname. Bedragen kunnen wijzigen door gewijzigde besluitvorming, noodzakelijke maatregelen ter beheersing van financiële risico's etc. In de brief van 3 december (TK 32 500 A, nr. 15) is € 29 miljard als investeringsbudget genoemd. Inmiddels is dit verminderd tot € 19,4 miljard door het oplossen van de in deze brief genoemde onderhoudsproblematiek (€ 3,6 miljard in de periode 2021–2028), dekking voor het Bestuursakkoord Water (€ 4,1 miljard in de periode 2021–2028) inclusief bijdrage waterschappen en de wijziging van de bekostiging van het Agentschap RWS (€ 1,8 miljard).

² Bijlage 3 van de Voorjaarsnota (TK 32 780, nr. 1)

³ Exclusief OV-Saal.

Voor wegen wordt er tussen 2011 en 2020 voor zo'n € 18 miljard geïnvesteerd in het hoofdwegennet (snelwegen en rijks N-wegen). Voor vaarwegen wordt er in dezelfde periode ruim € 2,3 miljard geïnvesteerd in verruiming van vaarwegen, capaciteitsuitbreiding van sluizen, bruggen en ligplaatsen.

Tot slot zetten wij de komende jaren in op beter benutten. U wordt daarover gelijktijdig met het verschijnen van deze brief geïnformeerd. In totaal is er met dit programma € 794 miljoen gemoeid.

Gebiedsgerichte investeringen

De komende jaren hebben wij het voornemen om investeringen in mobiliteit sterk te koppelen aan ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Op deze wijze wordt het maximale rendement gehaald uit iedere te investeren euro. Ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland wil het kabinet de belangrijkste economische sectoren uitbouwen. Deze topsectoren clusteren zich in belangrijke mate in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports.

Onderstaand zijn per gebied alle projecten opgenomen waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd (met uitzondering van projecten die reeds in realisatie zijn dan wel waarvoor het realisatiebesluit is genomen). Voor de dekking zijn de middelen die beschikbaar waren in het programma tot en met 2020 samengenomen met de extra ruimte vanuit 3/8^{ste} deel van het verlengde Infrastructuurfonds.

Per regio zijn in een tabel de reeds lopende planstudies uit het MIRT opgenomen. Over deze planstudies is het de bedoeling te zijner tijd een realisatiebesluit te nemen. Daarnaast zijn verkenningen en nieuwe prioritaire projecten opgenomen. Ook voor deze projecten geldt dat deze met de beschikbare financiële middelen tot realisatie kunnen worden gebracht. Voor deze projecten zal echter conform de MIRT spelregels eerst nog een planstudie worden uitgevoerd.

In de overzichten komen ook projecten uit de motie De Rouwe (TK 32 500 XII, nr. 57) aan bod. Hiervan zijn acht projecten opgenomen in de programmering. Indien met België en de provincie overeenstemming kan worden bereikt over VEZA zou dit op termijn kunnen leiden tot een negende project. Uit het Commissieverzoek Slob (brief d.d. 16 december 2010²) zijn drie projecten opgenomen. Gezien de financiële krapte en de noodzaak om scherp te prioriteren is dit voor nu het maximaal haalbare. In de toekomst kunnen de niet overgenomen projecten uit de motie De Rouwe en het commissieverzoek Slob opnieuw tegen andere prioriteiten worden afgewogen.

Voor een overzicht van alle lopende projecten (inclusief projecten die in realisatie zijn) wordt verwezen naar het MIRT Projectenboek 2011. Structuurvisies en verkenningen voor de langere termijn, zoals RRAAM, worden volgens afspraak voortgezet. Voor alle rijksprojecten geldt dat verdere besluitvorming verloopt conform de vigerende MIRT spelregels. Afhankelijk van de voortgang en de jaarlijks beschikbare middelen, kunnen ambities en opgaven eerder of later gerealiseerd worden.

¹ Zodra er gesprekken met de decentrale overheden zijn gevoerd en de begrotingsvoorbereiding is afgerond zal de vervolgaanpak van het fietsparkeren bij stations geconcretiseerd worden en wordt u het actieplan toegezonden.

² Kenmerk: 2010Z19003/2010D52172.

Noordwest Nederland

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none">- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere- A9 Omlegging Badhoevedorp- Amsterdam Zuidas (A10 en Nieuw Sleutelproject)- OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (middellange termijn)- Amsterdam–Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)- Capaciteit ligplaatsen Amsterdam–Lemmer- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Rijnkanaal- Lichten Buitenhaven IJmuiden- Vaarweg IJsselmeer–Meppel- Zeetoegang IJmond	<ul style="list-style-type: none">- Amsterdam Noord, corridor A7/A8/A10- Pakket Stedelijke Bereikbaarheid Almere (cofinanciering)- Amsterdam Zuidas (A10 knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel)- Verbeteringen aan de N23

In Noordwest Nederland ligt de nadruk op de ontwikkeling van de mainport

Schiphol, op een aantal gebiedsopgaven¹ en op het accommoderen van de stijgende mobiliteitsvraag door de toename van bedrijvigheid en woningbehoefte.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen bij aan deze opgaven. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

- Het realiseren van de projecten A1/A6/A9 (SAA), OV SAAL, en de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp;
- De ontwikkeling van de Zuidas;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam (A7/A8) tot en met 2020 door benuttingsmaatregelen. Na 2020 pakken wij de noordcorridor (A7/A8/A10) multimodaal verder aan;
- Een corridorbenadering voor de A1 (als bij de aanpak van de A2 en A4). Gezien de urgentie en de beschikbare middelen in de periode net na 2020 zullen wij starten met de A1 in het oosten van het land. Daarna komt het gedeelte tussen Amsterdam en Amersfoort aan bod;
- De capaciteitsuitbreiding van de zeetoegang IJmond en het Noordzeekanaal ten behoeve van de Amsterdamse haven (na afronding van de planstudie).
- Verbeteringen aan de N23 conform het eerdere amendement De Rouwe (32 500 XII nr. 12). Dit amendement wordt gedekt uit de middelen na 2020.

Utrecht

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none">- A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten- A28 Utrecht–Amersfoort- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken- Ring Utrecht- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	<ul style="list-style-type: none">- Ring Utrecht fase 2 (A12)- Utrecht Tram de Uithof

In dit gebied is de opgave het goed laten functioneren van de draaischijf vanwege de centrale ligging en het stimuleren van de regionale ontwikkeling van de A12 zone. Dit hangt samen met de opgave van het accommoderen van de bevolkingsgroei in dit gebied.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen bij aan deze opgaven. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

¹ Zuidas, Zaan-IJ oevers, Amsterdam–Almere, Markermeer.

- Het realiseren van de reeds gestarte projecten zoals knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht (inclusief verbreding van de A12 na 2020 en de aansluiting van de Ring op Lunetten–Everdingen);
- Een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht door het beschikbaar stellen van een rijksbijdrage voor de aanleg van een tramlijn naar de Uithof (onderdeel van de topsector Life Sciences).

Zuidvleugel

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none"> – A4 Delft-Schiedam – A12 Bypass Nootdorp – A13/A16/A20 Rotterdam – N11 Leiden-Alphen a/d Rijn – A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop – Den Haag, Rotterdamsebaan – Rijn-Gouwelijn – Capaciteit overnachtingsplaatsen Merwedese – Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep – Dordtsche Kil 	<ul style="list-style-type: none"> – As Leiden–Katwijk (Holland Rijnland) – Rotterdam Vooruit (Nieuwe Westelijke Oeververbinding en A20 Nieuwerkerk-Gouwe) – Verkenning Haaglanden (A4 passage en «poorten & inprikkers») – Railontsluiting Tweede Maasvlakte – Verbreding Maasgeul

In de Zuidvleugel is de opgave om het vestigingsklimaat van de regio te verbeteren (inclusief greenports en topsectoren) en de mainport Rotterdam te vernieuwen en te versterken. Voor de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van dit gebied is het van belang dat er voldoende woningen worden bijgebouwd en de Rotterdamse en Haagse regio (ook fysiek) beter met elkaar verknoopt worden. Daarnaast is er in de regio Rotterdam een kwalitatieve mismatch in gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen bij aan deze opgaven. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

- Het uitvoeren van de reeds gestarte projecten A4 Delft–Schiedam de Bypass Nootdorp, Parallelstructuur A12 en de Rijn-Gouwelijn;¹
- De aanleg van de A13/A16. Deze nieuwe verbinding vergroot de robuustheid van het mobiliteitssysteem en ontlast de Ruit van Rotterdam;
- De Rijnlandroute als ontbrekende oost-west schakel ten zuiden van Leiden. Deze verbinding vergroot de robuustheid van het mobiliteits-systeem en verbetert de bereikbaarheid van de greenport Bollenstreek en het Bio Sciencepark in Leiden (topsector);
- Het beter afwikkelen van lokaal en doorgaand verkeer bij Den Haag door aanpak van de A4 passage naar de binnenstad en de «poorten en inprikkers»;
- De aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en de ontsluiting van de 2^{de} Maasvlakte via het spoor. Zo wordt de haven beter ontsloten en worden rivierkruisingen robuuster gemaakt. Bovendien willen wij investeren in de A20;
- Het aanpakken van het ligplaatstekort in de Merwedese.

Brabant en Limburg

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none"> – A27 Lunetten–Hooipolder – Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn) – Eindhoven–Helmond, voltooiing verkeersruut – Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht Noord 	<ul style="list-style-type: none"> – A58 Sint Annabosch – Galder – A58 Tilburg–Eindhoven – No regret pakket A67 en aanpak A67 Leenderheide–Geldrop

¹ Voortgang besluitvorming RijnlandRoute en RijnGouwelijn (TK 32 500 A, nr. 79).

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none"> – Bouw vierde sluiscolk Ternaaien – Maasroute, modernisering fase 2 (III) – Quicksan Decentraal Spoor: Nijmegen–Roermond 	

In Brabant en Limburg ligt de nadruk op de opgave om het vestigingsklimaat te versterken van de Brainport Zuidoost Nederland en Greenport Venlo.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen voor een groot deel bij aan deze opgave. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

- Het uitvoeren van het reeds gestarte realisatieproject A4 (Dinteloord–Bergen op Zoom) en het afronden van de planstudie A27 (Lunetten–Hoopolder). Hierbij wordt opgemerkt dat het integraal uitvoeren van de planstudie A27 (Lunetten–Hoopolder) de hoogste prioriteit heeft.
- Het aanpakken van de grootste knelpunten op de A58 (St Annabosch–Galder en Tilburg–Eindhoven). Deze verbinding is voor de Brainport van belang en wordt gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkelingen in Tilburg en Eindhoven (Brainport Avenue) en het Alders-advies. Hierbij geldt overigens dat indien voor de integrale realisatie van de planstudie A27 (Lunetten–Hoopolder) de voorziene middelen ontoereikend blijken te zijn, middelen voorzien voor de A58 (Tilburg–Eindhoven) prioritair voor de A27 zullen worden ingezet. Voorts worden voor de A58 de mogelijkheden tot voorfinanciering vanuit de regio en het PPS initiatief van de «Stichting A58» betrokken;
- Het uitvoeren van het no-regret pakket aan maatregelen voor de A67. Bovendien zal na 2020 het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop worden aangepakt;
- Een gezamenlijk onderzoek van rijk en regio naar het realiseren van IC-verbindingen met de HST-stations in Düsseldorf, Aken en Luik;
- Het starten van een MIRT onderzoek naar Greenport Venlo waarin wij samen met de regio een concreet beeld willen krijgen van de integrale opgave van de logistieke draaischijf Greenport Venlo (topsector logistiek en agro-food).

Oost Nederland

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
<ul style="list-style-type: none"> – A1 Beekbergen–Apeldoorn Zuid – A12 Ede–Grijsoord – A12/A15 Bereikbaarheid Arnhem–Nijmegen – N18 Varsseveld–Enschede – N35 Zwolle–Wijthmen – Traject Oost – Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel – Toekomstvisie Waal – Twentekanalen, verruiming (fase 2) en sluis Eefde – Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) – Quicksan Decentraal Spoor: Oost-NL 	<ul style="list-style-type: none"> – A1 Corridor – N35 Wierden–Nijverdal – IJssel, fase 2

In Oost Nederland is de belangrijkste opgave het verbeteren van (inter)nationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen). In dit gebied zijn ontwikkelingen veelal gekoppeld aan ruimtelijke en economische ontwikkelingen elders in het land, bijvoorbeeld via de topsector logistiek.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen voor een groot deel bij aan deze opgave. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

- Het realiseren van de al in gang gezette projecten, zoals A12/A15, A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen, de aanpak van de N-wegen in Oost Nederland (N18, N35, N50) en de vaarwegprojecten;
- Achterlandverbindingen van de mainports, zowel op de weg als op de vaarwegen. De A1 pakken wij samen met de regio, (als eerder bij de A2 en de A4) multimodaal (weg, vaarwegen) aan via de corridorbenadering. Gezien de urgentie en de beschikbare middelen in de periode net na 2020 zal worden gestart op de A1 in het oosten van het land;
- De investeringen op de A1 worden versterkt door parallelle investeringen in het vaarwegennet (IJssel fase 2). Op deze vaarwegcorridor worden ligplaatstekorten op Waal en IJssel aan gepakt en wordt met de regio gewerkt aan capaciteitsuitbreiding van sluis Eefde en de Twentekanalen.

Noord Nederland

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
- A6/A7 Knooppunt Joure	- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	- Aquaduct A6 ter hoogte van Scharsterrijnbrug
- N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	
- N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	
- N33 Assen-Zuid - Zuidbroek (inclusief klaverblad)	
- Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	
- Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	
- Quicksan Decentraal Spoor: Noord-Nederland	

In 2008 heeft het kabinet besloten tot een regiospecifiek pakket (RSP) ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord Nederland. Het RSP loopt door tot 2020 en daarmee lopen de investeringen van het kabinet door. In het huidige kabinetsbeleid ligt de focus voor de economische ontwikkeling in Noord Nederland bij de Energy Port Eemsdelta.

Wat betreft de rijksinvesteringen in mobiliteit betekent dit, dat wij ons vooralsnog vooral concentreren op de uitvoering van reeds in gang gezette projecten:

- In Noord-Nederland lopen de volgende planstudies: A6-A7 Joure, A7 Zuidelijke ringweg Groningen fase 2, N31 Harlingen en de N33 Assen-Zuidbroek inclusief een rijksbijdrage aan het klaverbad;
- Verder investeren wij in de vaarwegen: een aantal bruggen op de vaarweg Lemmer-Delfzijl moet worden vervangen en vergroot om betrouwbaar vervoer naar Noord-Nederland te garanderen.

Daarnaast zal het Rijk na 2020 investeren in het realiseren van een aquaduct ter hoogte van de Scharsterrijnbrug in de A6. Daarover worden afspraken gemaakt met de provincie.

Zuidwestelijke delta

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
- N61 Hoek-Schoondijke	- N57/59 Verkeersveiligheid (EuroRAP)
	- Capaciteit Volkeraksluizen
	- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn/Scheldeverbinding

Lopende planstudies	Lopende verkenningen en nieuwe investeringen
	– Kreekraksluizen – Verkenning Gent–Terneuzen

De belangrijkste opgave in dit gebied is de ontwikkeling van «de logistieke Delta.» Daar hangt de ontwikkeling van de topsectoren logistiek, chemie (inclusief biobased economy) en water mee samen.

De rijksinvesteringen in mobiliteit dragen voor een groot deel bij aan deze opgave. Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op:

- De ontwikkeling van de logistieke Delta middels investeringen in vaarwegen. Concreet zal geïnvesteerd worden in een aantal sluiscomplexen (Kanaal Gent–Terneuzen, Kreekraksluizen, Volkeraksluizen) en in de capaciteit van de ligplaatsen op de Rijn–Scheldeverbinding;
- Daarnaast worden de komende jaren investeringen gedaan in een aantal N-wegen, onder andere om redenen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid (N57–N59, N61).

Voor de verdere ontwikkeling van het havencomplex in Zeeland is een goede internationale bereikbaarheid voor goederenvervoer per spoor van belang. Op termijn kan met name de verbinding met Antwerpen onder druk komen te staan. Mede doordat de goederentreinen op deze verbinding nu via het stedelijk gebied van Roosendaal lopen. Met het oog op een mogelijke toekomstige realisatie van een spoorboog die een directe verbinding mogelijk maakt (VEZA), wordt het overleg met België over deze route geïntensiveerd. Omdat deze boog deels over Belgisch grondgebied zou komen te liggen kan deze alleen in samenwerking worden gerealiseerd.

Tot slot willen wij bij het slim investeren per gebied de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk inzetten. Daarom wordt bekeken in hoeverre publiek private samenwerking, tolheffing en supersnelwegen in concrete situaties mogelijk zijn. Voor potentiële nieuwe verbindingen bekijken wij de mogelijkheden van tolheffing. In het najaar van 2011 volgt een uitgewerkt kader tol. Op dit moment verkennen wij daartoe de mogelijkheden met de markt. Voor twee projecten is in het MIRT tolheffing voorzien (A13/16 en ViA15). Ook voor de NWO wordt met marktpartijen de mogelijkheden van tol bekeken. Vervolg vragen over de wijze van inning en de vaststelling van het toltarief zullen wij met de markt uitwerken waarbij wij ruimte willen houden voor creativiteit en er tegelijkertijd gezorgd wordt voor een goede borging van het publieke belang. In bijlage 3 treft u aan hoe wij publiek private samenwerking voor ons zien.²

2.2 Water

Waterveiligheid is voor ons een topprioriteit. Dit vergt de komende jaren grote investeringen. Hiertegenover staan mogelijkheden om een forse doelmatigheidswinst in de waterketen te realiseren. Daarom zijn onlangs afspraken gemaakt met de andere overheden die medeverantwoordelijk zijn voor het waterbeheer, om te komen tot grotere doelmatigheid. Belangrijk onderdeel van dit Bestuursakkoord Water zijn de afspraken om te komen tot een beheersbaar en structureel gefinancierd programma voor verbetering van primaire waterkeringen, mede op basis van het advies van de taskforce Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) onder leiding van professor Ernst ten Heuvelhof (TK 27 625, nr. 177). Kernelementen zijn de cofinanciering door Rijk en waterschappen van de aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen beheerd door de waterschappen en de verbetering van de programmering en toetsing. De

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

nadere uitwerking is opgenomen in het Bestuursakkoord Water en de kabinetsreactie op het advies van de taskforce Ten Heuvelhof, waarover u eerder bent geïnformeerd (TK 27 625, nr. 191).

Concreet is vastgelegd dat waterschappen en rijk in 2014 elk € 131 miljoen bijdragen aan het HWBP en vanaf 2015 elk € 181 miljoen. In de periode tot en met 2020 komt daarmee € 2,4 miljard beschikbaar en – uitgaande van continuering van het akkoord na 2020 – structureel € 362 miljoen per jaar. Deze middelen zijn bedoeld voor de afronding van het lopende HWBP 2 en het vervolg daarop naar aanleiding van de toetsresultaten van derde toetsing.

In de periode tot en met 2028 is er per saldo voldoende budget op de begroting beschikbaar voor de afspraken in het Bestuursakkoord Water. In de huidige begroting is het rijksdeel van de middelen in de periode 2011 tot en met 2020 echter niet gedekt. Het kabinet heeft daarom besloten om een deel van de verlengde planhorizon van het Infrastructuurfonds dat bestemd is voor het in te stellen Deltafonds, bij de oplossing van dit kasprobleem te betrekken. Het benodigde budget van € 1,2 miljard voor de periode 2011–2020 wordt via het generaal beeld naar voren gehaald (kasschuif). Daarmee is veiliggesteld dat het lopende HWBP 2 kan worden afgerond en dat ook een start gemaakt kan worden met het vervolg van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Water.

In de lopende begroting is voor de aanpak van de Afsluitdijk momenteel tot en met 2020 € 299 miljoen beschikbaar. Door het 3/8 deel van het verlengde Infrastructuurfonds hierbij te betrekken is er zicht ontstaan op dekking van het totale te verwachten investeringsbedrag. Hierdoor kan volgens planning dit jaar een voorkeursbeslissing genomen worden.

De totale wateropgave is meer dan HWBP en de Afsluitdijk. De totale waterveiligheidsopgave voor de komende jaren kan worden onderverdeeld in lopende uitvoeringsprojecten/programma's en in voorbereiding zijnde programma's. In onderstaande tabel is een groot aantal van de betreffende programma's en projecten in beeld gebracht. Er is daarnaast nog een opgave voor programma's en projecten, in verschillende stadia van voorbereiding die zowel de waterkwantiteit/kwaliteit als de zoetwatervoorziening bevorderen (zoals het Verbeterprogramma voor de Rijkswateren gerelateerd aan de Kaderrichtlijn Water (KRW)).

Lopende uitvoeringsprojecten / programma's	Projecten/programma's in voorbereiding; voorbeelden
– HWBP 1 en 2	– Vervolg HWBP (rijkskeringen en waterschapskeringen)
– Zwakke Schakels kust	– Afsluitdijk
– Ruimte voor de Rivier	– Extra suppleties kust
– Maaswerken (Grensmaas en Zandmaas)	– Steenbestortingen
– Nadere uitwerking riviereengebied (NURG)	– Legger Vlieland/Terschelling
– Zandmotor	– Ooijen-Wanssum
– Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	– Waalweelde
	– IJsseldelta (Kampen)
	– IJsselsprong (Zutphen)
	– Onderzoeken Deltaprogramma (Veiligheid, Rivieren, Rijnmond-Drechtsteden, IJsselmeergebied)

Het is helaas niet mogelijk om alle projecten in het gewenste tempo uit te voeren. De jaarlijks beschikbare middelen zijn leidend. Indien in latere

jaren de budgettaire omstandigheden zijn verbeterd kan opnieuw over het gewenste uitvoeringstempo worden gesproken.

In de brief van 22 april jl. (TK 27 625, nr. 191) aan uw Kamer is reeds aangegeven dat de opgave voor de waterveiligheidsprojecten die in voorbereiding zijn geïndiceerd is op circa € 4 miljard. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke aanvullende investeringsopgaven op langere termijn op grond van de actualisatie van de waterveiligheidsnormen en nieuwe toetsresultaten.

Uiterlijk in 2014 wordt als onderdeel van het Deltaprogramma en als uitwerking van het Bestuursakkoord Water een integraal waterveiligheidsprogramma opgesteld.

3. Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud

Zoals is aangegeven in de concept-Structuurvisie is de Nederlandse infrastructuur, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. Goed beheer en onderhoud aan de bestaande rijksinfrastructuur is een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitsstelsel, een veilige leefomgeving en een florerende Nederlandse economie. Daarom moeten er voldoende middelen zijn voor beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur. In het verlengde infrastructuurfonds wordt in totaal € 24,4 miljard gereserveerd voor het beheer en onderhoud van wegen, vaarwegen, spoor en water.

3.1 Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersystemen

In het verleden was het budget voor Beheer en Onderhoud (BenO) van het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersystemen structureel lager dan benodigd en werd het budget vrijwel ieder jaar aangevuld vanuit de onderuitputting op andere budgetten. Hierbij werd geleend uit de toekomst. Dit is geen houdbare situatie. De vorige minister heeft daarom gevraagd om onafhankelijk onderzoek naar de onderhoudsprogrammering van RWS en mogelijke besparingen. Daarnaast heeft hij aangekondigd, naar aanleiding van de evaluatie baten-lastendienst (TK 30 873, nr. 3), de bekostiging van RWS te herstructureren en voortaan bij aanlegbesluiten rekening te houden met toekomstige beheer- en onderhoudskosten: het zogenaamde life cycle cost management.

De onderzoeken hebben uitgewezen dat de onderhoudsaanpak van RWS en de wijze waarop het onderhoudspakket van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen is opgezet, een economisch verstandige en goed onderbouwde aanpak is. Het onderzoek bevestigt ook dat de beschikbare middelen onvoldoende zijn om de noodzakelijke onderhoudsprogrammering uit te voeren. Dit betekent dat als er geen orde op zaken wordt gesteld en dit probleem vooruit wordt geschoven, er steeds grotere achterstanden zullen ontstaan. De prestaties van de netwerken in termen van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zullen dan sterk vermindern en het onderhoud zal op termijn duurder worden of steeds vaker moeten gebeuren.

De totale niet gedekte onderhoudsproblematiek voor alle netwerken tezamen is vastgesteld op ca € 4,8 miljard tot en met 2020, waarvan € 3,8 miljard regulier onderhoud (inclusief areaalgroei) en € 1,0 miljard voor renovatie/vervangingen. Omdat de precieze omvang van met name de renovatie/vervangingen vanaf 2015 nog onzeker is, vindt hierover pas besluitvorming plaats als er meer informatie is. Een bedrag van € 700 miljoen is als reservering meegenomen in het verlengde Infrastructuurfonds (na 2020). Het in de begroting 2012 op te lossen problematiek bedraagt daarmee € 4,1 miljard.

Door de budgettaire situatie is het niet mogelijk de problematiek volledig op te lossen door het simpelweg ophogen van de budgetten voor beheer en onderhoud tot het gewenste niveau. Het zou ten koste gaan van budgettaire ruimte die nodig is voor investeringen in verbetering van de bereikbaarheid. Het niet oplossen van de problematiek bij beheer en onderhoud leidt tot minder betrouwbare netwerken en een verslechtering van de bereikbaarheid. Om ervoor te zorgen dat de betrouwbaarheid van de netten niet verder afneemt en op termijn weer kan verbeteren hebben wij drie soorten maatregelen getroffen:

1. Extra efficiency en versoberingen in beheer en onderhoud (totaal € 1 miljard). Bovenop het aanvullend beleidsakkoord en regeerakkoord, wordt extra efficiency gevraagd, die met name ingevuld moet worden door contracten optimaal te bundelen en langjarige verplichtingen aan te gaan. Daarnaast zal het beheer- en onderhoudsniveau voor alle netwerken vanaf 2012 versoberd worden. Voorbeelden hiervan zijn het verminderen van verlichting en het vaker uitvoeren van werkzaamheden overdag. In de begroting 2012 zullen de versoberingsmaatregelen worden uitgewerkt.
2. Er wordt budget toegevoegd voor beheer en onderhoud. Een deel van het aanlegbudget (omvang € 1,5 miljard) dat nog niet concreet belegd was met juridische, bestuurlijke of andere verplichtingen is hiervoor vrijgemaakt in de periode tot en met 2020.
3. De middelen voor het resterende deel van de problematiek (€ 1,6 miljard) worden vooralsnog gereserveerd in de periode na 2020.

Met het hiervoor genoemde pakket aan maatregelen is het beheer en onderhoud van RWS onder controle en in balans gebracht met onze investeringsambities. De komende jaren zal alles op alles worden gezet om binnen deze nieuwe kaders de beheer- en onderhoudsopgave te realiseren. Dit zal forse inspanningen vragen en het zal voor de gebruiker niet onopgemerkt blijven. Tevens is er een taakstelling voor RWS op de apparaatskosten. Deze taakstelling oplopend naar 17.5% (€ 182 miljoen in 2018) wordt ingevuld door efficiency en taakvermindering. Deze taakvermindering zal ook consequenties hebben voor de prestaties op de verschillende netwerken. Over de uitwerking hiervan wordt u nog nader geïnformeerd, mede in relatie tot de totale taakstelling op de apparaatskosten binnen mijn departement. In de begroting 2012 zullen wij de concrete (financiële) uitwerking presenteren.

Naast bovenstaande versoberingsmogelijkheden die binnen het wettelijk kader kunnen worden uitgevoerd, heeft het kabinet recentelijk besloten om een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) beheer en onderhoud te starten naar mogelijkheden om besparingen of versoberingen te vinden door aanpassing van het vigerende wettelijke kader. De resultaten hiervan worden begin 2012 verwacht.

3.2 Spoorwegen

ProRail voert het beheer van het spoor uit en zorgt voor een beschikbaar en betrouwbaar spoor voor vervoerders, reizigers en verladers. Hierover worden jaarlijks afspraken vastgelegd in het Beheerplan. De budgetten voor beheer en instandhouding zijn tot en met 2020 structureel op orde. Wel is er sprake van kasspanning, deze lossen wij op in de begroting 2012. Tevens heeft de spoorsector taakstellingen meegekregen. Daarom is het van belang beheer en instandhouding zo efficiënt mogelijk te organiseren.

Het minder gevoelig maken van het spoor voor grote individuele verstoringen is een belangrijk verbeterpunt. Ter voorkoming van grote verstoringen en verbetering van het functieherstel, werken ProRail en NS een meer fundamentele aanpak uit voor robuuster spoor, zoals vermeld in

de brief van 27 januari 2011 aan de Tweede Kamer over Functioneren Spoor (TK 29 984, nr. 255). Wij willen daarbij bezien of dit tevens tot een efficiënter spoorstelsel leidt, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit voor de reizigers.

4. Kortingen op subsidie-uitgaven

Uit hoofde van het Regeerakkoord zijn diverse kortingen op subsidie-uitgaven verwerkt op de begrotingen van voorheen VROM en VenW. Voor een deel zijn deze taakstellingen gericht op specifiek genoemde programma's en subsidies, zoals beëindiging van de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM), beëindiging van het Programma Milieu en Technologie (ProMT) en decentralisatie/stopzetten bufferzones. Zij worden gerealiseerd door gerichte extensivering van de betreffende beleidsterreinen. Hiermee wordt een structurele taakstelling van € 51 mln op de begroting van voorheen VROM gerealiseerd. Daarnaast is in het Regeerakkoord bepaald dat het subsidievolume van voorheen VenW structureel moet worden beperkt met € 10 miljoen in 2011, oplopend tot een bedrag van € 80 miljoen per jaar vanaf 2015. De precieze invulling is open gelaten. Wel is aangegeven dat bij de invulling van deze subsidietaakstelling het takenpakket van het KNMI zal worden bezien. In de Voorjaarsnota 2011 is deze taakstelling verdeeld over de diverse beleidsterreinen, inclusief het KNMI.

Bij de verdeling van de taakstelling over de diverse beleidsterreinen binnen voorheen VenW is de verdeling over de verschillende modaliteiten in het Subsidie Overzicht Rijk (SOR) 2010 aangehouden. Het aandeel van het voormalige ministerie van VenW in het SOR 2010 bestaat uit een beperkt aantal structurele subsidies met groot budgettair beslag en een groot aantal incidentele of aflopende subsidies met een beperkt budgettair beslag, met een totaal volume van € 246 miljoen in 2010 aflopend tot € 54 miljoen in 2015 (exclusief KNMI). Dat betekent dat voorheen VenW in 2015 minder subsidies heeft openstaan dan de opgelegde taakstelling van € 80 miljoen. De invulling van de taakstelling kan dus niet alleen plaatsvinden door het afbouwen of korten van subsidies. Het deel van de taakstelling dat niet concreet op subsidies kan worden ingeboekt, wordt ingevuld door herprioritering binnen de begrotingen van IenM. De consequenties hiervan zullen duidelijk worden uit de verschillende beleidsmatige visies en nota's.

De subsidietaakstelling heeft tot gevolg dat subsidies, ook structurele, onder meer op nut en noodzaak worden bezien. Voor structurele subsidies betekent dat bij het afbouwen of korten rekening wordt gehouden met een overgangperiode om organisaties de gelegenheid te geven toe te groeien naar een situatie waarin wordt voorzien in alternatieve financiering van hun organisatie. Zo zijn wij bijvoorbeeld voornemens om de structurele subsidie aan European Aviation Safety Training Organisation (EASTO) geleidelijk af te bouwen, uitgaande van de gedachte dat deze organisatie in de toekomst zelf voor de financiering van hun activiteiten moet kunnen zorg dragen. In het kader van de vereenvoudiging van de administratieve lasten bij doelmatig waterbeheer, waarbij verantwoordelijkheden (ook de financiële) bij de waterschappen neergelegd worden, zijn we voornemens om de kadastrale bijdrage van het Rijk stapsgewijs af te bouwen. Hierover vindt overleg plaats met de waterschappen. Ook het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) en Deltares leveren budget in en de middelen voor bodemsanering NS worden vanaf 2016 ingezet voor de subsidietaakstelling. Er zal een beperkt aantal structurele subsidies blijven bestaan, zoals de bijdrage aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de Fietsersbond en Knowledge and Development Centre

(KDC) omdat het op dit moment beleidsmatig onwenselijk is als de taken die deze organisaties uitvoeren komen te vervallen. Overigens is lenM wel voornemens deze subsidies substantieel te korten. Verder zal een traject worden gestart om een aantal incidentele subsidies neerwaarts bij te stellen, te beëindigen of het beschikbare budget voor (verlenging van) de regeling te schrappen. Voorbeelden hiervan zijn de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de bijdrage aan de OV-ambassadeur.

De komende jaren zal terughoudend worden omgegaan met subsidieverlening (incidenteel of op grond van een regeling) en nog meer dan voorheen gekeken worden naar de nut en noodzaak van het opstarten of verlengen van een subsidieregeling. De besluitvorming over de taken (en eventuele privatisering) van het KNMI zal gedurende dit jaar plaatsvinden. Na besluitvorming over de taken zal de financiële consequentie duidelijk worden.

Tenslotte

Met de gemaakte keuzes leveren wij onze bijdrage aan de doelstellingen van dit kabinet op het gebied van de overheidsfinanciën. Door in te zetten op een slimme mix van investeren, innoveren en instandhouden leveren wij bovendien onze bijdrage aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland en wordt invulling gegeven aan de ambitie uit het Regeerakkoord. Tot slot hebben wij orde op zaken gesteld op belangrijke dossiers zoals beheer en onderhoud en waterveiligheid.

Aangezien de begroting van I&M in omvang en samenstelling flink is gewijzigd sinds het Regeerakkoord, stellen wij voor dat vanuit ons departement een technische briefing over het budgettaire beeld wordt georganiseerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma