

Hoofdstuk 7

Beheer en onderhoud

7.1 Inleiding

7.1.1 Beheer en onderhoud hoofdwatersystemen, rijkswegen en hoofdvaarwegen

Sinds 1 januari 2006 is Rijkswaterstaat een agentschap. Rijkswaterstaat wordt aangestuurd op het gebied van beheer en onderhoud via prestatiesturing (service level agreements: SLA's) en projectsturing (groot variabel onderhoud: GVO).

Prestatiesturing

De aansturing van klein (minder dan € 30 mln) variabel onderhoud en vast onderhoud rijkswegen, hoofdvaarwegen en watersystemen is geregeld via prestatieafspraken, de zogeheten service level agreements. In de SLA's wordt vastgesteld welk voorzieningenniveau voor de infrastructuurnetwerken (producten en diensten) Rijkswaterstaat zal leveren, gegeven de daarvoor beschikbare middelen. De SLA's die zijn afgesloten voor beheer en onderhoud gelden voor een periode van vier jaar. Indien daar aanleiding voor is kunnen ze in de tussentijd uiteraard wel aangepast worden. In de SLA's wordt onderscheid gemaakt tussen basis- en servicepakketten. Het basispakket biedt het onderhoudsniveau waarbij de afgesproken kwaliteit wordt gehandhaafd. De omvang is gebaseerd op:

- Intrinsicke normen: het gaat hier om technische randvoorwaarden die bepalend zijn voor de kwaliteit van delen van de infrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de noodzaak om metalen onderdelen te conserveren ter voorkoming van roestvorming.
- Externe normen: deze komen voort uit beleidsbeslissingen uit het verleden die nog steeds actueel zijn. Vaak zijn deze vastgelegd in Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld Arbo-wetgeving of de Nota Mobiliteit.
- Serviceniveaus voor gebruikers: de gewenste service levels kunnen betrekking hebben op de veiligheid, de doorstroming of het comfort voor de gebruiker in tijdelijke of permanente omstandigheden. Een voorbeeld hiervan is de mate waarin verkeershinder beperkt wordt bij wegwerkzaamheden.

Uiteraard geldt voor alle normen gezamenlijk dat Rijkswaterstaat bij de uitvoering ervan streeft naar optimalisatie tussen zo laag mogelijke kosten en het garanderen van de gewenste functionaliteit.

Boven op het basispakket zijn er extra servicepakketten. Met de servicepakketten wordt beoogd te komen tot een verdere verbetering van de kwaliteit van het areaal of een betere serviceverlening aan de gebruiker. Oogmerk van deze verbetering kan zijn te komen tot meer veiligheid, meer kwaliteit van de leefomgeving, een vlottere doorstroming of een betere dienstverlening aan de gebruiker. Het servicepakket bevat bij de rijkswegen ook het inhalen van het achterstallig onderhoud.

In de SLA's zijn prestatie-indicatoren met betrekking tot de volgende onderwerpen opgenomen:

- de kwaliteit van het netwerk;
- de kwaliteit van de serviceverlening.

De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q). Om de met de uitvoeringsflexibiliteit beoogde efficiency te bereiken, wordt gebruik gemaakt van een palet aan prestatiebestekken en andere geïntegreerde contractvormen. Daarbij worden verschillende soorten werkzaamheden gecombineerd in één integraal contract met één prijs. Daardoor

is het niet mogelijk om in de verantwoording de verschillen in de opbouw van het tarief toe te lichten. De kostenbepalende factoren zijn immers niet meer afzonderlijk zichtbaar. Om toch een goed beeld te houden van de opbouw van het tarief wordt dit elke vier à vijf jaar opnieuw geijkt op basis van een audit.

Projectsturing

Beheer- en onderhoudsprojecten van € 30 mln of meer worden aangestuurd volgens de MIT/SNIP-systematiek. Voor het plan van aanpak achterstallig onderhoud tot en met 2010 aan rijkswaterwegen gaat het ook om projecten kleiner dan € 30 mln. Per project worden afspraken gemaakt over het te leveren product, de start- en opleverdatum en het taakstellend budget. Daarnaast worden ook afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling. Sinds de begroting 2005 zijn deze projecten opgenomen in het MIT/SNIP projectenboek.

7.1.2 Beheer en onderhoud spoorwegen

Het beheer en onderhoud spoorwegen wordt uitgevoerd door ProRail. Sinds 1 januari 2005 is de nieuwe spoorwegwet van kracht en heeft de minister van VenW een beheerconcessie verleend aan ProRail. In de beheerconcessie zijn de eisen opgenomen om per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing. Eén van de eisen betreft het inzichtelijk maken van de relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties. In 2007 is door een extern bureau onderzocht of ProRail aan de eisen voor outputsturing uit de beheerconcessie heeft voldaan en of ProRail klaar is voor outputsturing. Gelet op de positieve uitkomst van dit onderzoek is besloten over te gaan op outputsturing. Dat betekent dat groten-deels niet meer op maatregelen wordt gestuurd maar op prestaties in de vorm van grenswaarden. Gelet op de overgang naar outputsturing is in aanvulling op de financiële tabel in het specifieke gedeelte over beheer en onderhoud spoorwegen een toelichting opgenomen op de prestaties zoals opgenomen in het beheerplan. De gehele structuur van de Spoorweg- en de Concessiewet wordt geëvalueerd in 2008.

7.2 Beheer en onderhoud hoofdwatersystemen

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem in die conditie te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functies waterkeren en integraal waterbeheer.

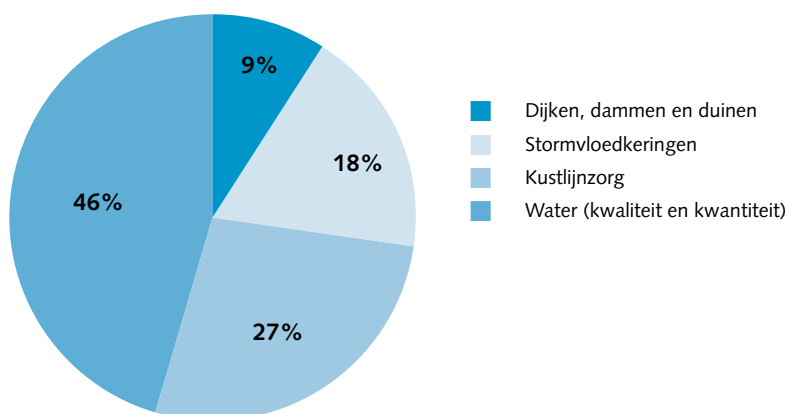
7.2.1 Budget beheer en onderhoud hoofdwatersystemen

Budget beheer en onderhoud hoofdwatersystemen (x € 1.000)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Basispakket waterkeren	155.653	117.016	116.734	75.156	77.121	99.766
Basispakket integraal waterbeheeren	50.716	51.156	63.289	119.131	121.226	123.381
Groot variabel onderhoud waterbeheeren	34.890	31.951	38.946	3	76	76
Totaal IF 11.02	241.259	200.123	218.969	194.290	198.423	223.223

Indachtig de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend, is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over dijken, dammen en duinen, over stormvloedkeringen, over kustlijnzorg en over water (ten behoeve van waterkwaliteit en -kwantiteit). Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde. Van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren als gevolg van de leeftijd van het areaal.

Verdeling kosten beheer en onderhoud hoofdwatersystemen



7.2.2 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 stormvloedkeringen en rijkswaterkeringen (conform Wet op de Waterkering).

Voor 2009 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en onderhoud waterkeren	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	9.000.000
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater kerens voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering.	%	100	62

*) De tweede prestatie-indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Wet op de Waterkering (WoW) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het in technische staat houden van de situatie 2006.

In de begroting 2008 was een waarde bij de indicator opgenomen van 100%. Dit hield in dat 100% van de keringen een zelfde technische staat had als in het referentiejaar 2006.

Inmiddels heeft de zogenaamde 'tweede toetsing' plaatsgevonden waaruit blijkt dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het rijk voldoet aan de WoW-eisen. Deze 62% correspondeert met de eerdere 100%. 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 aanlegprogramma.

De bekostiging van deze prestatieafspraken is als volgt:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2009 (x € 1.000)
Beheer en onderhoud waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	325	22.648
	Stormvloedkeringen	4	33.466
	Niet primaire waterkeringen in km	396	5.228
	Suppleren voor kustlijninzorg in m ³	9.000.000	55.674
Totaal			117.016

7.2.3 Groot variabel onderhoud waterkeren

Er zijn geen grote onderhoudsprojecten waterkeren > € 30 mln voorzien in 2009.

7.2.4 Basispakket beheer en onderhoud waterbeheeren

Onder het Basispakket beheer en onderhoud integraal waterbeheer 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.

Bovendien valt onder het basispakket de voorbereiding van Waterbeheer 21^{ste} eeuw (WB21), de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. 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.

Voor 2009 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en onderhoud waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	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	80

De bekostiging van deze prestatieafspraken is als volgt:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2009 (x € 1.000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Inzet uren vergunningverlening en handhaving	27.900	34.493
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	16.663
Totaal			51.156

7.2.5 Groot variabel onderhoud waterbeheren

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die voortvloeien uit het plan van aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke was bijgevoegd bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2004 (TK, 29200 A, nr. 2). In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd. Het gaat hierbij om de projecten Renovatie stuwen in de Lek en Masterplan Haringvliet. Deze projecten worden in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

7.3 Beheer en onderhoud rijkswegen

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in die conditie te houden, die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie. Dit betreft het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Het beheer en onderhoud rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, bruggen en viaducten (de zogeheten kunstwerken), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie.

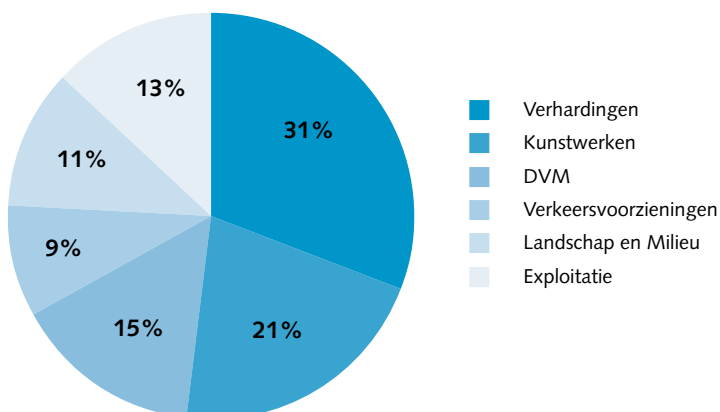
7.3.1 Budget beheer en onderhoud rijkswegen

Budget beheer en onderhoud rijkswegen (x € 1.000)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Basispakket	747.492	627.891	613.138	848.006	914.886	947.732
Servicepakket	126.621	99.624	75.089	14.490	17.104	21.096
Groot variabel onderhoud	-	78.700	128.700	106.400	100.000	80.000
Totaal IF 12.02	874.113	806.215	816.927	968.896	1.031.990	1.048.828

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

Verdeling kosten beheer en onderhoud hoofdwegen



7.3.2 Basispakket beheer en onderhoud rijkswegen

Een voorwaarde voor optimaal gebruik van het wegennet is betrouwbaarheid van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Randvoorwaarde hierbij is een kwalitatief hoogwaardig milieu rond de rijkswegen. Dit 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 preventief als correctief onderhoud vallen onder het basispakket.

Binnen de budgetten voor beheer en onderhoud wordt vooralsnog een deel van de kosten voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken ingepast, alsmede een deel van de kosten van de noodzakelijke vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens. Het meerjarig beschikbare budget voor het hoofdwegenennet daalt hierbij niet. Wel is er hierdoor in de jaren 2009 en 2010 tijdelijk minder geld beschikbaar voor regulier onderhoud. Naar de mate waarin het mogelijk is de levensduurproblematiek voor de stalen bruggen in te passen, zonder de kwaliteit van het wegennet aan te tasten, wordt onderzoek ingesteld. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek vindt besluitvorming plaats over de definitieve inpassing.

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.

Voor 2009 gelden de volgende prestatieafspraken:

Prestatie-indicator	Norm	Afspraak 2009
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen.	95%	95%*
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen.	90%	85%

*) Uitgaande van volledige beperking van de budgetvermindering door actief kasbeheer.

7.3.3 Servicepakketten beheer en onderhoud rijkswegen

Naast het wegwerken van de onderhoudsachterstanden in het kader van het plan van aanpak beheer en onderhoud, opgenomen in de verdiepingsbijlage Infrastructuurfonds 2004 (TK, 29200 A, nr. 2) bevat dit pakket de volgende werkzaamheden:

- Servicepakket Meer Vlot: kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer, zoals uitbreiding van de parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en het aanpassen van verkeerslichten ten behoeve van de doorstroming van het vrachtverkeer. In 2008 en 2009 ligt het accent op de beveiliging van verzorgingsplaatsen uit de Top 20 zoals besproken met de Tweede Kamer.
- Servicepakket Meer Veilig: in het kader van de impuls verkeersveiligheid voor niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het rijk worden in de periode 2007 tot en met 2010 essentiële herkenbaarheidskenmerken aangebracht en wordt een aantal effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde.
- Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving: bijdragen aan het meerjarenprogramma bodemsanering en het meerjarenprogramma ont-snippering.

Bekostiging servicepakket (x € 1.000)

Servicepakket	Totaal budget 2009 (x € 1.000)
Plan van aanpak beheer en onderhoud	55.609
Meer vlot	8.469
Meer veilig	18.671
Meer kwaliteit leefomgeving	16.875
Totaal	99.624

7.3.4 Groot variabel onderhoud rijkswegen

In de periode 2009 tot en met 2011 wordt er een groot variabel onderhoudsproject uitgevoerd. De betonweg A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is aan het eind van zijn technische levensduur. Deze wordt gesloopt en vervangen door een ZOAB-weg.

Van de 274 stalen bruggen 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. De komende 5 jaar zullen de rijdekken van nog tien grote stalen bruggen duurzaam versterkt of (gedeeltelijk) vervangen moeten worden.

7.4 Beheer en onderhoud spoorwegen

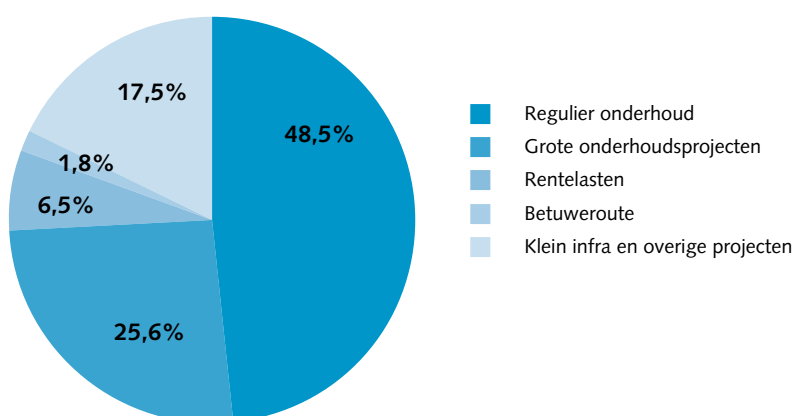
Onder beheer en onderhoud vallen regulier beheer en onderhoud, grote onderhoudsprojecten (inclusief vervangingen), rentelasten, exploitatie Betuweroute en kleine infra en overige projecten. De beheer- en onderhoudskosten hebben onder andere betrekking op in uitvoering zijnde of gerealiseerde aanlegprojecten alsmede op de effecten ontstaan door een hogere intensiteit van het gebruik van het spoorwegennet. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor het onderhoud spoor wordt rekening gehouden met de inkomsten uit de gebruiksvergoeding. De door ProRail te ontvangen gebruiksvergoeding wordt in mindering gebracht op de door het rijk te subsidiëren uitgaven.

7.4.1 Budget beheer en onderhoud spoorwegen

ProRail ontvangt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, middels een beschikking, geld voor het uitvoeren van het beheer en instandhoudingsprogramma op het spoor (inclusief vervangingen). Daarnaast ontvangt ProRail van de vervoerders een gebruiksvergoeding. Verkeer en Waterstaat verantwoordt de uitgaven op artikel 13.02 van het infrastructuurfonds.

In het onderhoudsbudget wordt een onderscheid gemaakt tussen: regulier onderhoud, grote onderhoudsprojecten, rentelasten, exploitatie Betuweroute en kleine Infra en overige projecten. Indachtig de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud om extra comptabele informatie te verstrekken, is hieronder een verdeling gegeven.

Verdeling kosten beheer en onderhoud spoorwegen.



Hier naast staande tabel geeft inzicht in de opbouw van ontvangsten en uitgaven betreffende beheer en onderhoud van ProRail. Alle bedragen zijn inclusief BTW opgenomen. De uitgaven voor Railverkeersleiding en het verkenningenprogramma worden met ingang van 2008 verantwoord onder artikel 13.02, omdat deze uitgaven integraal onderdeel uitmaken van het beheerplan ProRail.

Beheer en onderhoud spoorwegen

Beschikbaar Prorail		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Artikel 13.01	Railverkeersleiding	-	-	-	-	-	-
Artikel 13.02	Onderhoud en vervanging ¹⁾	1.519.689	1.633.831	1.733.105	1.362.550	1.280.119	1.281.670
Artikel 13.05.03	Verkenningenprogramma	-	-	-	-	-	-
Totaal beschikbaar vanuit V&W begroting		1.519.689	1.633.831	1.733.105	1.362.550	1.280.119	1.281.670
Ontvangsten vanuit gebruiksvergoeding		262.987	265.090	270.947	277.710	282.941	291.497
Totaal beschikbaar voor Prorail		1.782.676	1.898.921	2.004.052	1.640.260	1.563.060	1.573.167

Onderverdeling onderhoud		2008	2009	2010	2011	2012	2013
13.02.01	Regulier Onderhoud ²⁾	931.278	921.542	929.372	943.698	955.074	969.972
<i>Vast Onderhoud</i>		<i>814.038</i>	<i>803.140</i>	<i>807.926</i>	<i>822.103</i>	<i>833.262</i>	<i>848.160</i>
	Beheer (exclusief aparataatskosten)	155.199	154.163	154.969	154.948	155.523	155.857
	Kleinschalig onderhoud	360.109	350.715	359.550	373.566	381.894	396.275
	Transfer (stations)	74.306	72.587	80.503	80.685	82.820	83.003
	Apparaatskosten	224.424	225.675	212.904	212.904	213.025	213.025
<i>Variabel Onderhoud</i>		<i>117.240</i>	<i>118.402</i>	<i>121.446</i>	<i>121.595</i>	<i>121.812</i>	<i>121.812</i>
	Grootschalig onderhoud	117.240	118.402	121.446	121.595	121.812	121.812
13.02.02	Grote Onderhoudsprojecten	488.178	485.932	576.041	275.803	226.717	313.831
	Bovenbouwvernieuwing	263.139	195.393	208.389	62.649	32.932	55.146
	Vervanging overige systemen (incl. deel 2 ^e fase herstelplan)	225.039	290.539	367.652	213.154	193.785	258.685
13.02.03	Rentelasten	121.733	124.150	123.981	124.031	123.942	125.265
	Rentelasten	121.733	124.150	123.981	124.031	123.942	125.265
13.02.04	Betuweroute	30.300	34.316	38.408	36.758	40.585	45.406
	Betuweroute	30.300	34.316	38.408	36.758	40.585	45.406
13.02.05	Kleine infra en overige projecten	211.187	332.981	336.250	349.220	305.992	207.943
	Kleine infra (waaronder 2e fase herstelplan projecten)	45.559	68.339	68.339	66.614	66.353	66.093
	Startpakket Benuten & Bouwen	701	18.964	3.808	2.856	-	-
	Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (2 fase herstelplan)	-	-	53.088	166.005	162.435	73.780
	Toegankelijkheid	18.093	71.863	30.249	26.053	18.103	13.308
	Beschikbaarheid in zicht (back-up systeem)	10.675	7.176	5.444	2.797	-	-
	Reistijdwinst	5.950	23.800	35.700	17.850	-	-
	Security	714	1.696	-	-	-	-
	Verbeteren externe veiligheid	800	5.000	5.000	7.415	-	-
	Ruimte voor de Fiets	11.900	33.320	32.725	20.082	-	-
	Actieplan Groei op het Spoor	25.000	75.000	50.000	25.000	27.954	-
	Overige projecten (incl. Internet in de Trein)	91.795	27.823	58.752	62.148	54.947	54.762
	Nog te realiseren aanbestedingsmeevallers via 13.03.01	-	-	6.855-	47.600-	23.800-	-
	Nog in te vullen	-	-	-	89.250-	89.250-	89.250-
	efficiency nog te realiseren	-	-	-	89.250-	89.250-	89.250-

Totale uitgaven ProRail	1.782.676	1.898.921	2.004.052	1.640.260	1.563.060	1.573.167
--------------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

1) Inclusief de te betalen BTW Gebruiksvergoeding

2) Aansluiting met de begroting (13.02.01) wordt verkregen door de ontvangsten vanuit gebruiksvergoeding en de nog te realiseren efficiency in mindering te brengen op deze bedragen.

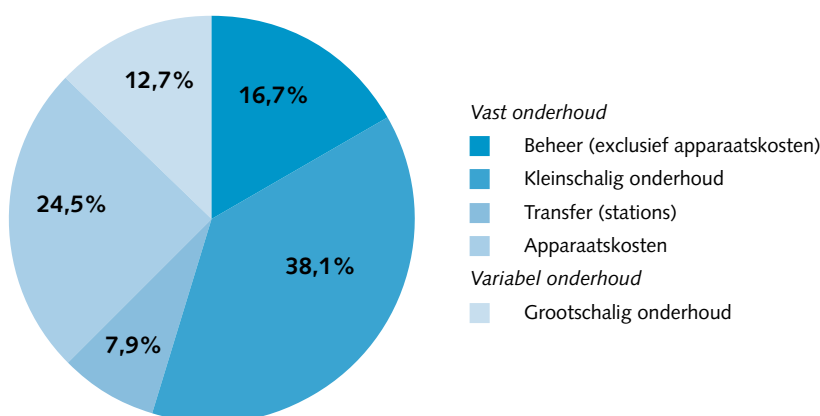
De in de tabel genoemde bedragen zijn nodig om de prestaties zoals opgenomen in het beheerplan 2008 te realiseren. Het beheerplan bevat indicatoren (grenswaarden) voor:

- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de railinfrastructuur,
- de reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van transfervoorzieningen
- de kwaliteit van de bijsturing, de capaciteitsverdeling en de informatievoorziening

Daarnaast bevat het beheerplan richtwaarden voor klanttevredenheid, benutting, veiligheid en efficiency. De in het beheerplan opgenomen grenswaarden behoeven instemming van de minister. Ook is in het beheerplan de visie van de klanten van ProRail op de indicatoren opgenomen.

7.4.2 Regulier onderhoud

Hieronder is schematisch een nadere toelichting gegeven op het reguliere onderhoud spoorwegen. Het betreft de procentuele verdeling van het totale budget (voor het jaar 2009) dat bestemd is voor regulier onderhoud. Gezien het grote aandeel van het reguliere onderhoud in het totaal van het beheer en onderhoud is hieronder een nadere verdeling weergegeven.



7.4.3 Grote onderhoudsprojecten

De post grote onderhoudsprojecten bestaat voornamelijk uit het vervangen van de bovenbouw. De desbetreffende projecten worden op de projectbladen in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

7.4.4 Rentelasten

Het betreft hier de rentelasten op het vreemd vermogen van ProRail. De onderliggende leningen worden aangehouden bij het ministerie van Financiën.

7.4.5 Betuweroute

Het betreft hier de kosten die verband houden met de ingebruikname en vernieuwing van de Betuweroute.

7.4.6 Kleine infra en overige projecten

Onder deze post wordt naast het grootste deel van de Punctualiteits/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor een aantal belangrijke kleinere projecten separaat inzichtelijk gemaakt.

7.5 Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdvaarwegennet in die conditie te houden, die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie. Het gaat hierbij om het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

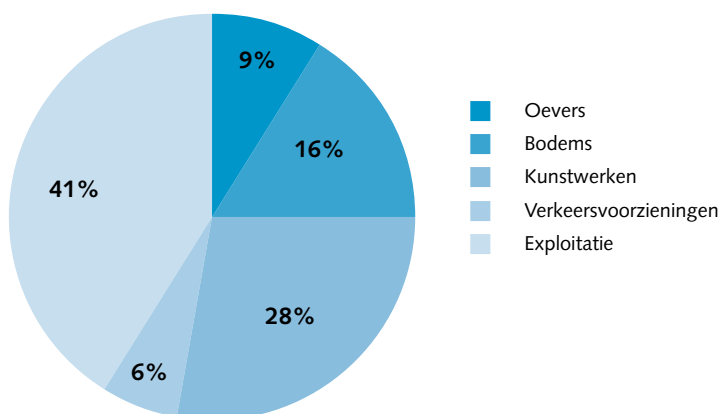
7.5.1 Budget beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

Budget beheer en onderhoud hoofdvaarwegen (x € 1.000)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Basispakket	222.102	307.097	315.299	351.303	347.811	341.234
Servicepakket	38.552	29.908	27.234	27.664	21.681	22.235
Groot variabel onderhoud	108.786	160.208	139.027	29.694	40.594	30.813
Totaal IF 15.02	369.440	497.213	481.560	408.661	410.086	394.282

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

Verdeling kosten beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen



7.5.2 Basispakket beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

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

Voor 2009 gelden de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Norm	Afspraak 2009
Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen	De vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn.	Hoofdtransportas	95%	75%
		Hoofdvaarweg	90%	70%
		Overige vaarweg	80%	70%

Deze indicator geeft een beeld van de voortgang van het wegwerken van de achterstanden in beheer en onderhoud.

De bekostiging van deze prestatieafspraken is als volgt:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2009 (x € 1.000)
Beheer en onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg	4.378	307.097

7.5.3 Servicepakket beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

In het servicepakket zijn de bijdragen opgenomen voor de overdrachten in het kader van 'Brokx Nat' en de Fries-Groningse Kanalen.

7.5.4 Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen

In de verdiepingsbijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (TK, 29200 A, nr. 1) is het plan van aanpak voor het wegwerken van beheer en onderhoud achterstanden op de rijkswaterwegen tot en met 2010 opgenomen. In het Hoofdlijnenakkoord is destijds € 700 mln beschikbaar gesteld om een deel van het achterstallig onderhoud op de belangrijkste hoofdtransportassen in te lopen, de zogenoemde (eerste) impuls.

In de aanloop naar de voorliggende begroting is gewerkt aan een programma van onderhoudsactiviteiten ten behoeve van het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in de periode vanaf 2010 waar in het kader van de Nota Mobiliteit circa €900 mln voor is gereserveerd. Met dit programma zal de volledige nog resterende achterstand ten aanzien van beheer en onderhoud rijkswaterwegen worden ingelopen. In de oorspronkelijke planning was dit in het jaar 2020. Met de huidige planning zal reeds in 2016 de volledige achterstand zijn ingelopen. Dit is conform de uitdrukkelijke wens van de Tweede Kamer en de sector.

De grote onderhoudsprojecten betreffen achterstallig onderhoud, zoals opgenomen in de plannen van aanpak beheer en onderhoud in de verdiepingsbijlage Infrastructuurfonds 2004. De desbetreffende projecten worden op de projectbladen in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

7.6 Gevolgen voor beheer en onderhoud van aanlegprojecten

Om meer inzicht te krijgen in het benodigde onderhoudsbudget op de lange termijn, worden hieronder de geschatte onderhoudskosten van aanlegprojecten gegeven. Het betreft projecten in de realisatiefase. De jaarlijkse onderhoudskosten zijn een raming. Na oplevering van de projecten zullen de onderhoudskosten exact berekend worden.

De gevolgen van de realisatie van aanlegprojecten voor de kosten van beheer en onderhoud spoorwegen zijn in tabelvorm opgenomen als bijlage bij het beheerplan 2008 van ProRail.

Beheer en onderhoudskosten aanlegprojecten (x € mln)

Projecten in de realisatiefase	Project gereed	Aanlegkosten	Geschatte B&O kosten per jaar na oplevering
Rijkswegen			
A7 Rondweg Sneek	2010	77	2
A7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1	2009	118	2
N31 Zurich - Harlingen	2008	27	1
A2 Everdingen - Deil en Zaltbommel - Empel	2010	463	9
N34 Omleiding Ommen ¹⁾	2011	47	1
N35 Zwolle-Almelo (Nijverdal)	2013	231	5
A2 Holendrecht-Oudenrijn	2012	1.325	27
A12 Den Haag - Gouda benutting	2009	234	5
N14 Wassenaar - Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg, inclusief aansluiting Hubertusviaduct)	2008	407	8
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	2011	85	2
A2 Rondweg Den Bosch	2010	267	5
A2 Tangenten Eindhoven	2010	655	13
N57 Veersedam - Middelburg	2010	184	4
A73/74 Venlo - Maasbracht ism A74, N68 en OTR ²⁾	2009	838	17

1) N34 Omleiding Ommen is toegevoegd aan het Realisatieprogramma

2) Oplevering betreft alleen A73