

Hoofdstuk 5

Financiële uitwerking

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de financiële middelen in het ruimtelijk fysieke domein. Na een korte samenvatting van de financiële effecten van het Aanvullend Beleidsakkoord op het ruimtelijk fysieke domein, wordt in de volgende paragraaf ingegaan op de belangrijkste financieringsbronnen (§5.2). Paragraaf 5.3 en tabel 5.1 geven een beeld van de gereserveerde rijksmiddelen voor het bereiken van de beleidsdoelen en het uitvoeren van de maatregelen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de doeluitkeringen die door het rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden (§5.4).

De mondiale economische crisis raakt de open economie van Nederland stevig. Deze periode dienen we te benutten om ons land klaar te maken voor een krachtig herstel zodra de wereldhandel weer opleeft. Met gerichte investeringen vergroten we onze kansen op spoedig herstel. Uitgangspunt daarbij is dat onze economische groei een duurzame grondslag heeft. Een voorsprong in duurzaamheid levert ook extra economische kansen op. Tegelijkertijd vereist de financieel-economische situatie dat er scherp naar de uitgaven wordt gekeken. Het kabinet heeft hierom in het Aanvullend Beleidsakkoord 'Werken aan de toekomst' zowel een stimuleringspakket voor de korte termijn geformuleerd, als afspraken gemaakt over de houdbaarheid van de overheidsfinanciën op de langere termijn.

Voor het ruimtelijk fysieke domein bevat het stimuleringspakket uit het Aanvullend Beleidsakkoord gerichte maatregelen. Om de gevolgen van de economische crisis het hoofd te bieden, worden onder andere investeringen in infrastructuur en in de bouw versneld. Tevens zet het Aanvullend Beleidsakkoord in op een versteviging van de stedelijke vernieuwing, het grote stedenbeleid en wijkaanpak via het BLS (Besluit Locatiegebonden Subsidies) en het ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing).

Op het gebied van infrastructuur gaat het in totaal om ruim € 500 miljoen. Dit is bestemd voor onder andere het werk aan bruggen, vaarwegen en binnenhavens, de renovatie van wegen en sluisen, en zandsuppleties. Op het gebied van woningbouw gaat het om bijna € 400 miljoen. Dit budget wordt ingezet om vertraagde en stilgevallen projecten vlot te trekken en op die manier de werkgelegenheid op korte termijn te stimuleren. Tevens geeft het kabinet voortvarend uitvoering aan de motie Van Geel (inclusief de uitwerkingen daarvan in de moties Van Heugten en Koopmans/Koppejan) ter verbetering van de infrastructurele knelpunten in de regio en de kwaliteit van de woningbouw en bedrijventerreinen.

5.2 Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit het

Fonds Economisch Structuurversterking, de Europese Fondsen en bijdragen van derden. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

5.2.1 Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Voor de financiering van ruimtelijke investeringen kan onder meer geput worden uit het FES. Dit is een fonds waarbij middelen naar begrotingen van de relevante departementen worden verdeeld. Decentrale overheden kunnen derhalve geen direct beroep doen op dit fonds. Het fonds vindt zijn basis in de Wet Fonds Economische Structuurversterking (FES-wet). Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord aangegeven deze wet te herzien met betrekking tot de voeding en de FES-domeinen. Het wetsvoorstel hiervoor is in juni 2009 aan de Tweede Kamer verzonden (TK 31 993, nr. 3 en 4).

In het wetsvoorstel is een nieuwe voedings- en uitgavensystematiek geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding). De voeding wordt voor deze kabinetsperiode vastgezet door deze gelijk te stellen aan de begrote uitgaven uit het FES. Voor de jaren daarna wordt voorgesteld om het FES te voeden met een deel van het rendement van de waarde van het aardgasvermogen, waardoor (een deel van) het resterende aardgasvermogen wordt

omgezet in een structurele en stabiele reeks aan FES-voeding. Hierdoor kunnen ook na het opdrogen van de aardgasbaten FES-waardige investeringen worden gedaan.

Tevens moderniseert het wetsvoorstel de omschrijving van de categorieën investeringsprojecten waaraan uit het fonds kan worden bijgedragen, de zogenoemde domeinen van het fonds. Dit maakt het conform de afspraken in het Coalitieakkoord mogelijk middelen uit het fonds in te zetten voor:

- de verkeer- en vervoerinfrastructuur met inbegrip van de kosten die samenhangen met milieumaatregelen en de ecologische hoofdstructuur
- de technologie- en kennisinfrastructuur
- de bevordering van verduurzaming van de energiehuishouding
- het waterbeheer
- ruimtelijke investeringen

Vanzelfsprekend blijft van belang dat projecten niet alleen binnen de vastgestelde domeinen moeten vallen, maar dat ook aan de voorwaarde wordt voldaan dat het gaat om investeringsprojecten van nationaal belang waarmee beoogd wordt de economische structuur te versterken.

Voor de periode 2008-2014 is circa € 1 miljard voor de Nota Ruimte gereserveerd en voor de periode 2008-2020 circa € 6,5 miljard voor de Nota Mobiliteit. Ook een deel van de in het Coalitieakkoord 2007 genoemde structurele middelen worden vanuit het FES bekostigd. Na toekenning van de desbetreffende FES-middelen aan concrete projecten maakt dat bedrag deel uit van de reguliere begroting van de betrokken departementen. Voor de middelen van het Nota Ruimtebudget betekent dit dat deze verspreid zijn opgenomen in tabel 5.1. Alleen de middelen die zijn toegevoegd aan de begroting van VROM zijn expliciet zichtbaar. De middelen die aan de andere ministeries toegekend zijn, zijn verwerkt in reeds bestaande beleidsartikelen.

5.2.2 Europese Fondsen

Op de begroting van de Europese Unie (EU) staat als uitgavencategorie de post Structuurfondsen. Deze fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid en dienen ter versterking van de sociaaleconomische samenhang in de EU. Het gaat hierbij onder andere

om: Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO), Europees Sociaal Fonds (ESF), Cohesiefonds. Ten behoeve van investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze fondsen. Deze fondsen leveren een belangrijke bijdrage aan de Lissabonagenda die de EU in 2010 tot de meest concurrerende economie moet maken. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentiekracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU.

Nederland komt in aanmerking voor doelstellingen 2 en 3 en ontvangt hiervoor in de periode 2007-2013 in totaal € 1.907 miljoen uit het ESF en het EFRO. Daarvan is € 1.660 miljoen voor doelstelling 2 en € 247 miljoen voor doelstelling 3. In het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) is vastgelegd waar Nederland dit geld aan besteedt. Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2 met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve steden en (3) attractieve regio's, relevant. In de periode 2007-2013 is € 830 miljoen beschikbaar voor de vier landsdelen. Uitgangspunt is dat minimaal 45% wordt besteed aan de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kennis-economie.

Nederland kan ook een beroep doen op middelen voor de realisatie van het Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T). Dit netwerk wordt van belang geacht voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de Lissabondoelstellingen. De EU draagt in beperkte mate financieel bij. Voor het Meerjarenprogramma 2007-2013 is circa € 8 miljard beschikbaar. De kosten voor de totstandkoming van de in 2004 gedefinieerde 30 Europese prioritaire projecten zijn echter al op € 250 miljard geraamd. Vanwege het beperkte budget schenkt de Europese Commissie (EC) bij de verdeling met name aandacht aan kritische grensoverschrijdende projecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Kaart 5.1 geeft een overzicht van het Trans-Europees Transportnetwerk in Nederland en de verbindingen daarvan naar steden in Europa.

Tevens geeft de EC prioriteit aan de financiering van implementatie van het Europese treinbeveiligingssysteem (ERTMS/ ETCS) en aan projecten op het gebied van Air Traffic Management (ATM), River Information Services (RIS) en Intelligent Transport Systems (ITS) (wegvervoer). In november 2007 heeft de EC aan het project Vaarwegverbetering Maasroute € 81,78 miljoen toegekend. Ook heeft Nederland daarna subsidies gekregen voor diverse ERTMS-projecten, het verhogen van de spanning van een resterend onderdeel van de Betuweroute en voor EASY WAY (ITS Weg).

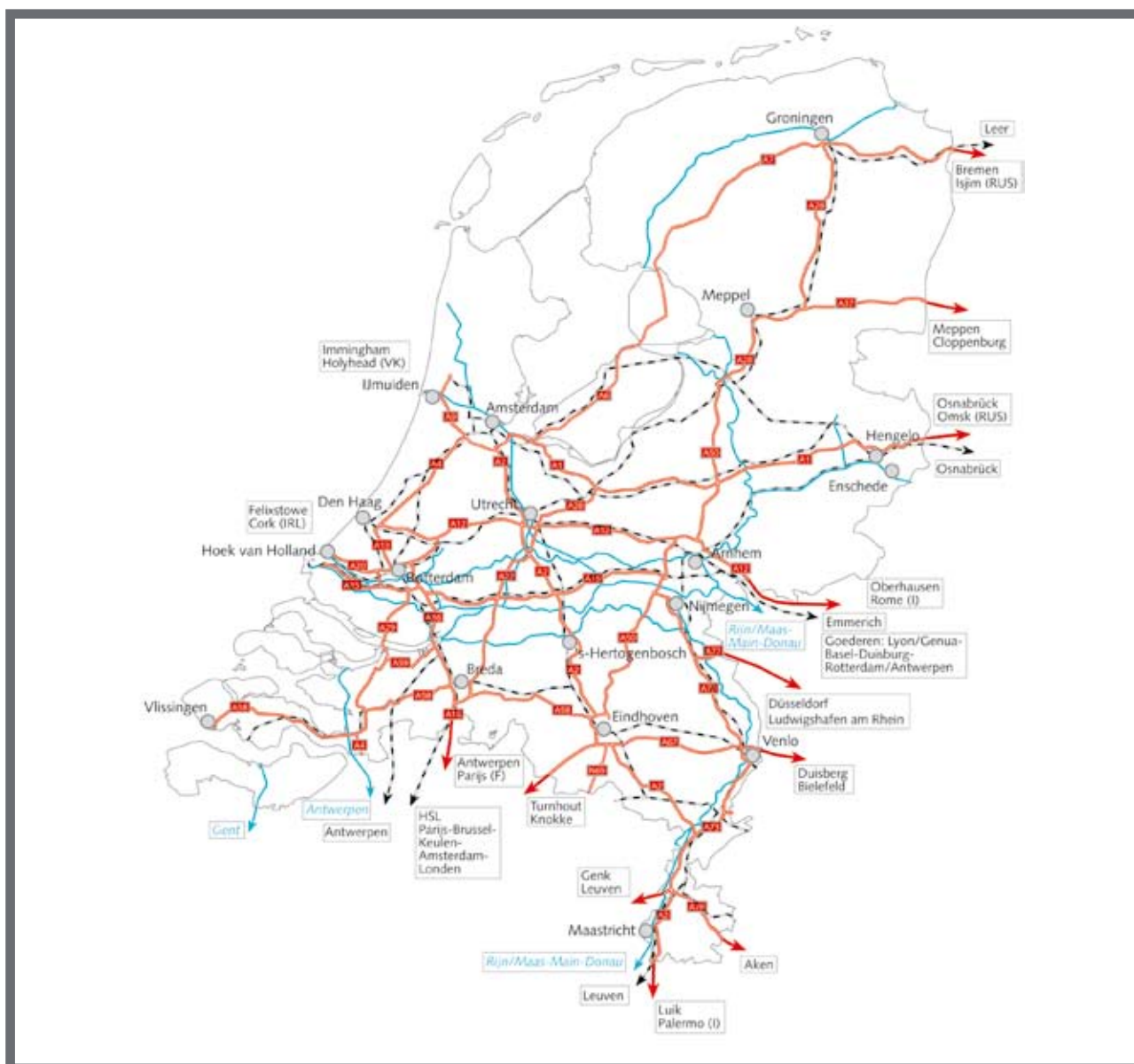
De Europese Commissie heeft eind 2008 aangekondigd met een economisch herstelplan te komen. Dit plan is bedoeld als stimulans voor projecten die zorgen voor betere verbindingen over weg, water, spoor en door de lucht in Europa. Met het herstelplan wil de Europese Commissie investeringen in de infrastructuur versnellen en hiermee een impuls geven aan de economie. In totaal heeft de Europese Commissie hiervoor € 500 miljoen beschikbaar gesteld. In het kader van het economisch herstelplan ontvangt Nederland voor de realisatie van de A2 Passage Maastricht een bijdrage van € 15 miljoen. De A2 Passage Maastricht is onderdeel van het TEN-T. Tevens is een bedrag van € 7,9 miljoen toegekend aan de aanleg van een goederenemplacement in het Amsterdamse havengebied, dat wordt verbonden met het gewone spoor buiten de haven.

5.2.3 Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. In hoofdstuk 4 is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

5.2.4 Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd, die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Nota Mobiliteit zijn verschillende maatregelen met budgettaire effecten opgenomen; deze zijn noodzakelijk om deze nota financieel gedekt te krijgen.



Kaart 5.1 Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T)

Een eerste maatregel is Anders Betalen voor Mobiliteit. Centraal staat: betalen voor het gebruik en niet het bezit, het verbeteren van de betrouwbaarheid van de weg, het verbeteren van de leefbaarheid, het beperken van de reistijd en daarmee het versterken van de economie. Het kabinet treft alle voorbereidingen om de invoering van een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerken mogelijk te maken. In deze kabinetsperiode worden een aantal onomkeerbare stappen gezet op het gebied van een – binnen het eindbeeld passende – kilometerbeprijzing, zoals de afronding van het wetsvoorstel kilometerprijs. Het verwachte effect is dat invoe-

ring van prijsbeleid invloed heeft op de vraag naar automobilititeit.

Een andere maatregel is tolheffing op wegenprojecten. Met de invoering van tol wordt beoogd aanvullende inkomsten te genereren om noodzakelijke uitbreidingen van wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) te bekostigen. Tolheffing biedt ook de mogelijkheid inkomsten te genereren waarmee projecten eerder kunnen worden gerealiseerd (versnellingsprijs). Voor het mogelijk maken van tolheffing op bestaande wegen en de versnellingsprijs, is aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit noodzakelijk. De wet

ligt ter bespreking voor in de Tweede Kamer.

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van publiek private samenwerking (PPS). Met deze maatregelen wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)). Het kabinet streeft ernaar actiever gebruik te maken van PPS bij de realisatie van infrastructuur. Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd zal het kabinet actief zoeken naar de mogelijkheden om

Artikel	Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VROM (XI)							
2	FES BIRK	66.817	35.375	17.730	500	-	-
2	FES Nieuwe Sleutelprojecten	120.510	101.022	-	-	-	-
2	Nota Ruimtebudget	52.609	68.150	12.000	8.600	4.000	-
2	Budget motie Van Heugten	16.500	30.000	10.000	-	-	-
2	Bufferzones (via ILG)	5.306	5.871	5.871	4.563	6.469	6.469
2	Waddenfonds	33.878	33.878	33.878	33.878	33.878	33.878
10	Saneren van verontreinigde bodems	153.013	159.042	172.695	180.098	180.098	180.098
10	Verminderen van geluidshinder	22.940	24.956	27.080	27.080	27.080	27.080
VenW/IF (XII, A)							
11.02	Hoofdwatersystemen: Beheer en onderhoud	234.103	259.731	199.000	203.429	198.743	251.795
11.03	Hoofdwatersystemen: Aanleg	585.827	689.436	519.376	376.054	195.070	233.885
11.05	Hoofdwatersystemen: Verkenningen en planstudies	12.623	7.171	4.995	37.469	39.071	138.043
12.02	Hoofdwegenet: Beheer en onderhoud	546.472	973.376	959.945	1.026.557	996.381	970.638
12.03	Hoofdwegenet: Aanleg en planstudies na tracébesluit	1.462.869	1.417.413	1.062.242	867.961	304.043	164.789
12.04	Hoofdwegenet: Geïntegreerde contractvormen/PPS	337.175	223.007	209.608	157.324	135.410	265.320
12.05	Hoofdwegenet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	40.308	238.315	474.908	796.089	1.532.444	2.242.569
13.02	Spoorwegen: Onderhoud en vervanging	1.309.342	1.857.395	1.253.598	1.246.927	1.254.538	1.294.936
13.03	Spoorwegen: Aanleg	769.311	859.451	884.793	627.450	500.837	272.510
13.04	Spoorwegen: Geïntegreerde contractvormen/PPS	137.952	139.271	140.179	141.489	142.776	144.040
13.05	Spoorwegen: Verkenningen en planstudies	463.550	119.505	107.346	247.991	360.004	488.805
14.01	Grote regionale/lokale projecten	306.480	186.209	191.839	229.091	287.526	76.685
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	49.648	5.107	5.107	-	-	-
14.03	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn: rijksbijdrage	26.268	80.462	44.599	154.527	149.344	180.438
15.02	Hoofdvaaarwegennet: Beheer en onderhoud	420.067	566.551	418.720	411.986	378.942	406.945
15.03	Hoofdvaaarwegennet: Aanleg en planstudies na tracébesluit	148.068	194.911	190.189	175.214	93.916	120.584
15.05	Hoofdvaaarwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	55.042	61.309	91.497	125.433	105.327	121.228
16.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	30.483	36.907	442.802	419.945	51.380	15.718
16.02	Ruimte voor de Rivier	206.806	291.745	326.762	336.316	316.387	321.167
16.03	Maaswerken	57.564	35.989	42.138	37.628	41.928	32.734
17.02	Betuweroute	76.777	-	-	-	-	-
17.03	HSL-Zuid	106.509	-	-	-	-	-
18.03	Intermodaal vervoer	2.692	5.740	2.678	-	-	-
EZ (XIII)							
3	Herstructurering bedrijventerreinen	44.813	24.622	23.491	19.370	21.514	23.008
FES	Herstructurering bedrijventerreinen	5.689	8.799	10.365	-	-	-
FES	Ruimtelijk Economisch Beleid	5.182	12.956	12.966	27.984	84.989	84.989
FES	Sterke regio's	30.985	41.350	57.005	57.005	-	-
LNV (XIV)							
22.11	Ruimte voor grondgebonden landbouw	23.545	22.782	26.208	26.879	25.619	23.034
22.12	Ruimte niet grondgebonden landbouw	50.839	29.760	14.100	-	-	37
23.11	Verwerven EHS	56.824	44.027	138.024	75.876	87.990	87.228
23.12	Inrichten EHS	134.182	129.223	120.709	128.931	132.822	114.771
23.13	Beheren EHS	186.917	177.062	166.604	168.439	169.197	165.138
23.14	Beheer natuur buiten EHS en beschermen internationale biodiversiteit	87.553	74.295	66.622	56.984	56.535	56.005
24.11	Nationale landschappen	25.852	21.728	21.337	22.990	23.914	23.591
24.13	Groen en de stad	9.832	23.239	182.452	52.676	53.543	12.014
24.14	Recreatie	36.395	38.750	36.270	35.542	34.692	34.438
27.11	Reconstructie zandgebieden	46.459	73.111	65.364	72.489	72.645	71.704
WWI (XVIII)							
1	Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS)	104.330	126.004	-	-	-	-
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		8.706.906	9.555.003	8.793.092	8.618.764	8.099.052	8.686.311

Tabel 5.1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien van toepassing, is bij de projecten in hoofdstuk 4 informatie over de betrokkenheid van de markt opgenomen. Ten tweede wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door gebiedsontwikkeling en de opbrengsten daarvan voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in.

5.3 Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 5.1 een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van VROM, VenW, EZ, LNV en WWI. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2010. Voor de begrotingsreeksen van LNV en VROM (bufferzones) geldt dat daarin ook de middelen uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn opgenomen.

5.4 Doeluitkeringen

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, gaat dit MIRT Projectenboek niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, zoals het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Alleen voor het ILG wordt op programmaniveau een nadere toelichting gegeven. De doeluitkeringen worden door het rijk beschikbaar

gesteld, maar de decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van hun projecten. Deze projecten zijn echter niet minder belangrijk, ze hebben immers ook effect op het ruimtelijk fysieke domein. Hierom is in tabel 5.2 is een overzicht opgenomen van de drie doeluitkeringen. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2010. Tussen de tabellen 5.1 en 5.2 zit overlap voor wat betreft het ILG.

5.4.1 Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)

Het ISV is een rijkssubsidie om de leefbaarheid en vitaliteit van steden en wijken te vergroten. Het budget kan ingezet worden voor fysieke investeringen in woningen, maatschappelijke voorzieningen, een gezond leefklimaat en de openbare ruimte. Dat gebeurt door onder meer herstructurering van wijken en het realiseren van nieuwbouw in bestaande wijken en in de uitleggebienden, onder andere door het creëren van 'schuifruimte' voor herstructurering. Voor een goede leefbaarheid is duurzame milieukwaliteit eveneens een belangrijke randvoorwaarde. Dat vereist gerichte fysieke investeringen in de stad om risico's voor de gezondheid door bodemverontreiniging, geluid en slechte luchtkwaliteit te minimaliseren. Kortom, stedelijke vernieuwing blijft noodzakelijk om wijken en steden aantrekkelijk en leefbaar te maken en te houden. Het budget wordt verstrekt aan provincies en 31 grote(re) steden (G-31). Het ISV kent perioden van 5 jaar. Voor ISV II (2005-2009) is jaarlijks gemiddeld € 320 miljoen beschikbaar en voor ISV III (2010-2015) € 233 miljoen.

5.4.2 Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en

mobilitéitsmanagement. Met de BDU wordt een belangrijke verbetering beoogd in de realisering van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau, in samenhang met dat op landelijk niveau. Belangrijk is dat de geldstromen die vanuit het rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden wordt zo de ruimte geboden om op decentraal niveau maatwerkoplossingen te realiseren en prioriteiten te stellen voor verkeer- en vervoervraagstukken (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt circa € 1,7 à € 1,8 miljard per jaar.

5.4.3 Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)

De rijksdoelen, die betrekking hebben op de vitaliteit van het platteland, zijn neergelegd in de Agenda Vitaal Platteland. De concrete uitwerking van deze doelen voor de thema's natuur, landbouw, recreatie, landschap, water, bodem, reconstructie en sociaal economische vitaliteit zijn vastgelegd in het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2007-2013 (MJP2). Hierin zijn per operationeel doel de concreet te verrichten prestaties en de daarvoor beschikbare middelen opgenomen. Over die prestaties en middelen zijn afspraken gemaakt met provincies. Zij zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de rijksdoelen. Aan het eind van de periode wordt verantwoording afgelegd aan het rijk. De rijksbijdrage (ingebracht in het ILG) bedraagt € 3,2 miljard. Dit wordt verhoogd met bijdragen van de Europese Unie, provincies en derden. In 2010 vindt er een tussenevaluatie plaats, de zogenaamde midterm review. Daarbij wordt enerzijds beoordeeld of de realisatie van de genoemde doelen op schema ligt en anderzijds of via het ILG voldoende synergie tussen instrumenten en middelen kan worden gegenereerd.

Artikel	Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VenW (XII)							
39	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	2.019.604	2.166.501	1.950.344	1.917.342	1.874.738	1.882.191
LNV (XIV)							
divers	Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)	431.130	451.650	687.871	483.580	473.470	-
WWI (XVIII)							
1	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)	321.891	287.406	263.070	138.143	138.143	138.143
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		2.341.495	2.453.907	2.213.414	2.055.485	2.012.881	2.020.334

Tabel 5.2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)