
Vergaderjaar 2006–2007

31 031 A

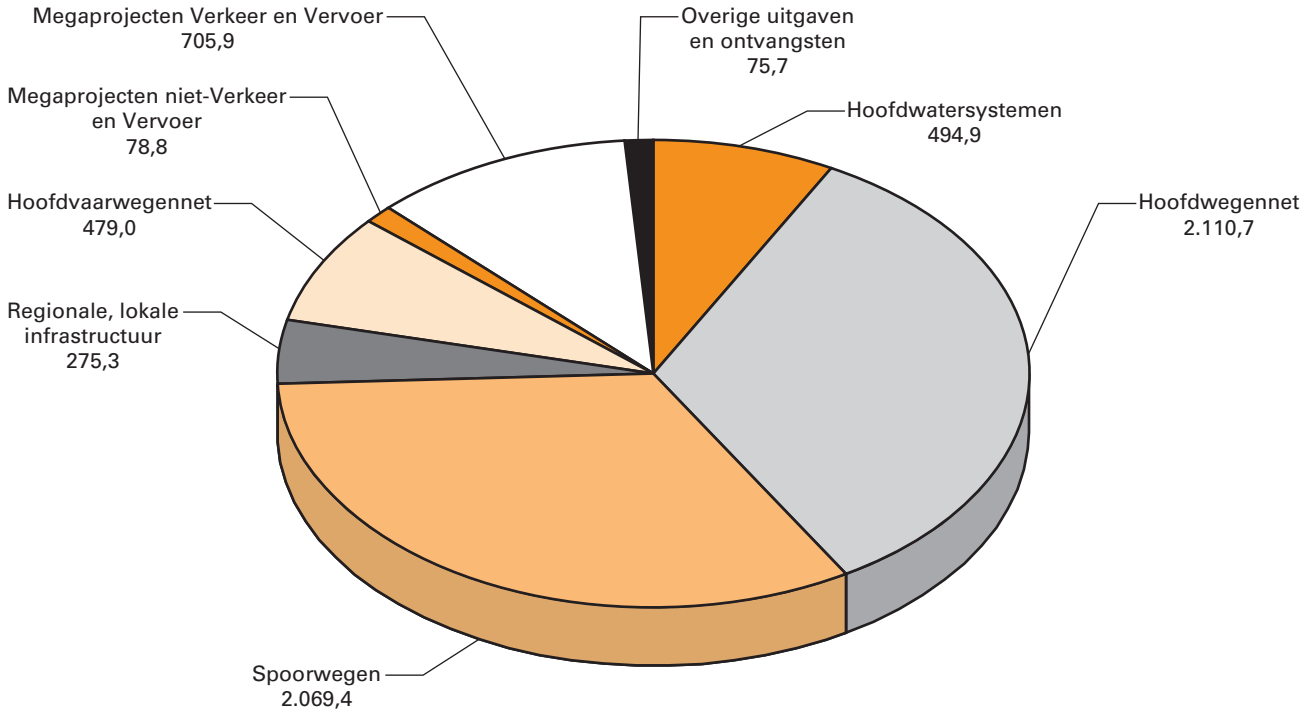
Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2006

Nr. 1

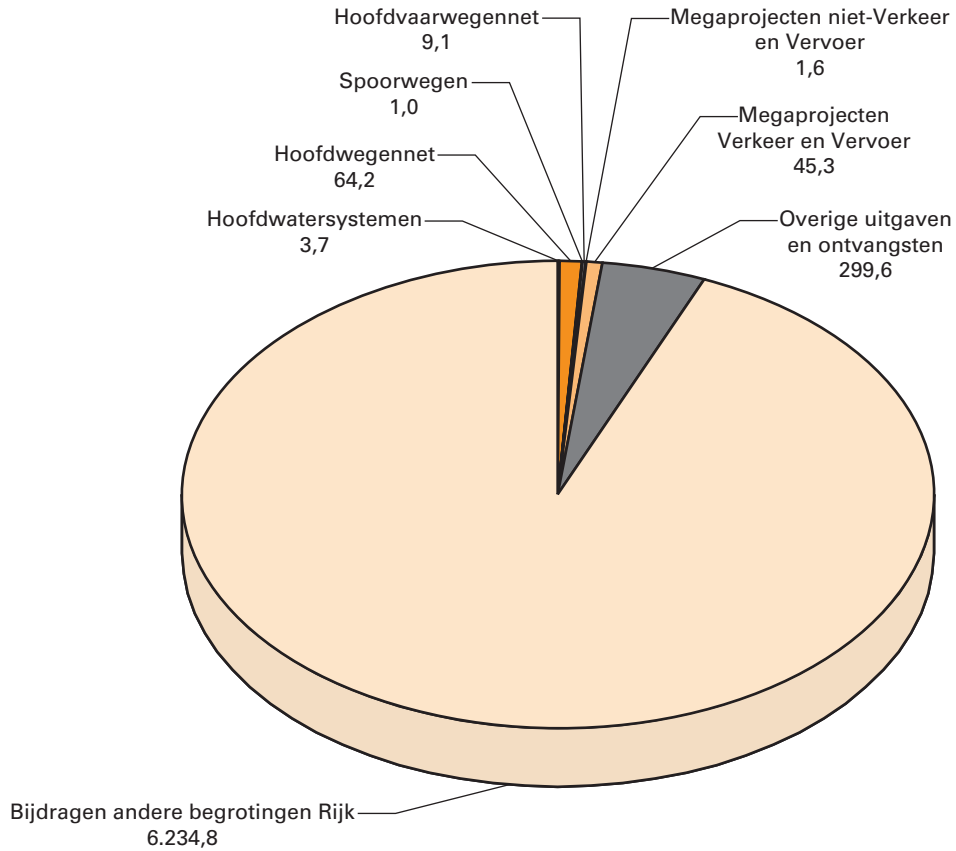
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)

Aangeboden 16 mei 2007

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2006 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2006 (in € mln.)



INHOUDSOPGAVE		Blz.
Deel A.	ALGEMEEN	5
	VOORWOORD	5
	DECHARGEVERLENING	6
	LEESWIJZER	11
Deel B.	HET INFRAVERSLAG	13
	INFRASTRUCTUURVERSLAG 2006	13
	DE PRODUCTARTIKELEN	24
	11 Hoofdwatersystemen	24
	12 Hoofdwegennet	34
	13 Spoorwegen	43
	14 Regionaal, lokale infrastructuur	49
	15 Hoofdvaarwegennet	52
	16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	59
	17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	63
	18 Overige uitgaven	66
	19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	68
	BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF	69
Deel C:	DE JAARREKENING	70
	DE VERANTWOORDINGSSTAAT 2006 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS	70
	SALDIBALANS	71
BIJLAGE:	AFKORTINGENLIJST	79

DEEL A. ALGEMEEN

1. Voorwoord

Ambities zijn mooi, maar ze moeten ook vertaald worden in concrete prestaties.

En die prestaties moeten inzichtelijk en controleerbaar zijn. Dat is ook de kern van de inmiddels op alle ministeries ingeburgerde VBTB-methode. Op deze wijze legt de overheid verantwoording af voor haar ambities en beleidskeuzen.

VenW heeft in 2006 belangrijke resultaten geboekt. De hoofdlijnen van het beleid voor mobiliteit en infrastructuur zijn gericht op verbetering van de bereikbaarheid via een acceptabele en betrouwbare reistijd. Dit met het oog op de economische groei en de internationale concurrentiepositie van ons land. Randvoorwaarden daarbij zijn de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. In dit jaarverslag kunt u uitgebreid lezen in hoeverre en tegen welke uitgaven VenW de doelstellingen voor het jaar 2006 heeft gerealiseerd.

Het is een aaneenschakeling van concrete mijlpalen die laten zien dat VenW een denk- én doedepartement is. Samen met het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat (HXII) bieden wij het parlement en de samenleving een venster op ons werk.

Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

2. Dechargeverlening

Verzoek tot dechargeverlening van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2006 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het Infrastructuurfonds.

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld van haar bevindingen en haar oordeel met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel- en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen;
- d. de departementale saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen, naast het onderhavige jaarverslag/de onderhavige jaarverslagen en het hierboven genoemde rapport van de Algemene Rekenkamer, de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2006; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Infrastructuurfonds) over het jaar 2006: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd;

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen;

- c. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2006 met betrekking tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet 2001. Dit rapport, dat betrekking heeft op het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk, wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aangeboden.
- d. De verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2006 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2006 alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2006 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 84, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001);
het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat

de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is
ontvangen.

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

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

3. Leeswijzer

Dit Jaarverslag bestaat uit drie delen, te weten een deel A. Algemeen, een deel B. Infrastructuurverslag en een deel C. Jaarrekening.

Het deel A. Algemeen bevat het voorwoord van de minister, de dechargeverklaring en de leeswijzer.

Het deel B. begint met het Infrastructuurverslag. In feite betreft dit de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2006 van het Infrastructuurfonds. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van VenW over het verslagjaar 2006.

Vervolgens worden de productartikelen beschreven volgens de nieuwe begrotingsindeling.

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van VenW (Hoofdstuk XII). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het jaarverslag van het infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het betreffende IF artikel is gerelateerd. Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering¹. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht.

Norm bij te verklaren verschillen	
Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Deze keuze houdt in dat die artikelen, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm, in principe niet worden toegelicht. De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al geïnformeerd door middel van de suppletore begrotingen over 2006 en de toelichtingen daarbij.

In afwijking van de hierboven genoemde norm zijn die productartikelen waarop in de begroting 2006 geen ontvangsten waren geraamd, maar wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, gezien de beperkte omvang van die bedragen niet apart toegelicht.

¹ De totale kosten voor Beheer en Onderhoud zijn verantwoord in de jaarrekening van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat. Hierin zijn de feitelijke kosten en opbrengsten voor onderhouds-taken van Rijkswaterstaat weergegeven. Deze is opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). De in de in het overzicht budgettaire gevolgen van uitvoering gerealiseerde bedragen op de onderdelen verkeersmanagement (11.1, 12.1 en 15.1) en Beheer en Onderhoud (11.2, 12.2 en 15.2) van het infrastructuurfonds hebben betrekking op de bijdragen van het moederdepartement.

In verband met de nieuwe indeling zijn de financiële realisaties 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren, waardoor het niet mogelijk is om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties uit 2005 opgenomen. Deze zijn voor dit doel technisch omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling. Omdat niet elke uitgave van de oude begrotingsindeling in zijn geheel is in te delen in de nieuwe systematiek is daarbij een aantal aannames gemaakt.

Deel C. begint met de (opbouw van de) Jaarrekening; een verantwoordingsstaat waarbij op artikelniveau inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en realisatie. Ook is in dit onderdeel de saldi-balans opgenomen.
In de bijlage is de afkortingenlijst opgenomen.

DEEL B INFRAVERSLAG

Infrastructuurverslag 2006

1. Inleiding

Met het Infrastructuurverslag 2006 legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2006. Het verslag bevat informatie op zowel programma- als projectniveau en geeft inzicht in de projecten waarvan in 2006 de uitvoering is begonnen en de projecten die in 2006 zijn opgeleverd. De verantwoording over de beleidsprioriteiten 2006 is opgenomen in het jaarverslag 2006 van het ministerie van VenW.

2. Algemene thema's

2.1 Infrastructuurprogramma tot en met 2020

Op 21 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit in werking getreden; het kader voor het verkeer- en vervoerbeleid voor 2020. In 2006 is de Nationale Mobiliteitsmonitor¹ vastgesteld, waarin de opgenomen indicatoren van de effecten van de maatregelen uit de Nota Mobiliteit en de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit zichtbaar zijn gemaakt. In aansluiting op de Nota Mobiliteit heeft VenW in samenwerking met de decentrale overheden een elftal netwerk-analyses uitgewerkt, ten behoeve van de gebiedsgerichte aanpak voor een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. De resultaten van de netwerkanalyses zijn besproken tijdens de bestuurlijke overleggen in oktober 2006².

2.2 Publiek private samenwerking (PPS)

In de Nota Mobiliteit is de ambitie geformuleerd om een krachtige impuls te geven aan een bredere en meer structurele toepassing van PPS. Om dit te realiseren wordt vanaf 2005 voor alle projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in de verkenningfase een marktscan gehouden om de meerwaarde van het vroeg inschakelen van marktpartijen te onderzoeken. Voor alle projecten boven € 112,5 miljoen wordt een Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waarbij de financiële meerwaarde van een Design Build Finance Maintenance (DBFM)-contract ten opzichte van de meer traditionele contractvormen wordt onderzocht. Mede op basis van de PPC wordt de meest geschikte contractvorm bepaald. In 2006 zijn PPC's uitgevoerd voor de volgende projecten

- Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk;
- A2 Maasbracht-Geleen;
- A2 Maastricht;
- A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord;
- A12 Utrecht-Maarsbergen;
- A4 Steenbergen.

Bij de A2 Maastricht is inmiddels een besluit genomen over de contractvorm. De gekozen vorm is Design en Construct met gebiedsontwikkeling. Voor de overige projecten moet nog (definitieve) besluitvorming over de contractvorm plaatsvinden.

Om de toepassing van PPS te bevorderen is in 2006 de PPS Kennispool opgericht. Dit is een pool van medewerkers met contractjuridische en financieel-economische expertise, die de PPS projecten in de fase van

¹ Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nr. 65.

² Kamerstuk 2006–2007, 29 644, nr. 74.

(contract)voorbereiding en aanbesteding ondersteunen. De DBFM aanbesteding van de Tweede Coentunnel is in 2005 gestart. In 2006 is de aanbesteding gestart voor de Alliantie A2 Hooggelegen en voor de A2 Maas-tricht.

2.3 Risicoreservering grote projecten

Eind 2005 resteerde er in totaliteit een bedrag van € 239 miljoen in de risicoreservering. Per saldo is in 2006 een totaalbedrag van € 54 miljoen onttrokken aan en is € 17 miljoen toegevoegd aan de risicoreservering. Deze toevoeging heeft betrekking op de definitieve afrekening van maatregelen voor geluidsschermen als gevolg van de vogelproblematiek welke is gemeld in de 18e Voortgangsrapportage HSL. De onttrekkingen betreffen een bedrag van € 29 miljoen als gevolg van een gewijzigd risicoprofiel bij de HSL, welke is gemeld in de 19e Voortgangsrapportage. Daarnaast betreft dit een onttrekking van € 25 miljoen (en € 12 miljoen in 2007) voor kosten voor engineering, administratie en toezicht (EAT), welke is gemeld in de 18e Voortgangsrapportage Betuweroute. Ultimo 2006 resteert er in de risicoreservering een bedrag van in totaliteit € 202 miljoen.

2.4 Onderuitputting Infrastructuurfonds

Onder andere als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is er in 2006 met name op het programma hoofdwegen onderuitputting ontstaan. Deze is bij Najaarsnota deels ingezet voor de overdracht van de N34 en N46 aan de provincies Overijssel, Drenthe en Groningen alsmede voor de overdracht van wegen aan de provincie Zeeland. In plaats van ProRail een beroep te laten doen op de leenfaciliteit is daarnaast besloten een bedrag van € 75 miljoen á fonds perdu te financieren. Dit past in het beleid van schuldreductie ProRail. In datzelfde kader is door VenW een aandeel in RIT (en via RIT in ProRail) gekocht, waarmee ProRail een lening van 60 mln vervroegd heeft afgelost. Van deze € 60 miljoen was € 25 miljoen al voorzien uit hoofde van afspraken die vorig jaar zijn gemaakt.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

In 2006 is de «*Midterm Review* Beheer en Onderhoud» (MTR) afgerond. Dit betreft een tussentijdse evaluatie van het plan van aanpak *Beheer en Onderhoud Rijkswegen*¹ 2004–2010. De MTR richt zich op de jaren 2004 en 2005. Het doel van de MTR was om na te gaan of de aanpak van het wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vervanging verloopt conform de plannen van aanpak, de maatregelen en de inzet van middelen voldoende effectief zijn en of de verdeling van de middelen binnen de modaliteiten moet worden heroverwogen (fasering en omvang).

Uit de MTR blijkt dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen bij spoor, wegen en waterwegen op schema ligt. Als de Plannen van Aanpak (inclusief de tweede fase Herstelplan Spoor) geheel worden uitgevoerd, kent het Nederlandse vervoerinfrastructuurnetwerk in 2010 voor wegen en in 2012 voor spoor een goed onderhoudsniveau dat klaar is voor de ambities van de Nota Mobiliteit. Voor waterwegen geldt dat in 2010 nog niet alle achterstand is ingelopen. De uitvoering van de Nota Mobiliteit en het Waterbeleid 21e eeuw leidt ertoe dat deze achterstanden wél worden ingelopen in de periode 2011–2020.

¹ Bijlage bij Infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1.

In lijn met de Plannen van Aanpak en de later gemaakte afspraken met de Kamer en de sector wordt de komende jaren verdere uitvoering gegeven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor, wegen en waterwegen. Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de tweede fase Herstelplan Spoor om zo de doelstellingen in 2010/2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Hierover is door ProRail, afgestemd met VenW en de sector, een nadere uitwerking opgesteld. De Kamer wordt via de reguliere begrotingsmomenten geïnformeerd over de uitvoering van de Plannen van Aanpak in de resterende periode 2006–2010.

In 2006 is het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en Onderhoud Infrastructuur afgerond. Centrale vraagstelling van het IBO was hoe de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud van infrastructuur beter kan worden onderbouwd. In het kader van het IBO is een aanzet gedaan tot het ontwikkelen van een kosten-batenanalyse voor onderhoud. Hoe het kabinet hiermee wil omgaan, is nader uitgewerkt in de kabinetsreactie¹ op de rapportage van de IBO-werkgroep.

Hoofdwegen

Naast het reguliere onderhoud is in 2006 het plan van aanpak *Beheer en Onderhoud Rijkswegen* voor het inlopen van het achterstallig onderhoud uitgevoerd. Met de vervanging van 502 kilometer in 2006 en de voor 2007 geplande projecten, ligt het totale programma op schema waarmee de toegezegde 1 300 kilometer (in 2010) gerealiseerd zal worden.

Spoorwegen

Voor het uitvoeren van de tweede fase Herstelplan Spoor is in 2006 een no regret pakket samengesteld en zijn de hiervoor benodigde middelen reeds aan ProRail ter beschikking gesteld. Na afronding van de MTR zijn ook de voor het resterende deel van het programma voor 2006 benodigde middelen aan ProRail ter beschikking gesteld. Inmiddels is met de uitvoering gestart. Voor het onderdeel «Punctualiteits/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor» is het in MIT/SNIP-projectenboek 2007 een nieuw projectblad opgenomen. Hierin wordt de stand van zaken per project gemeld. Verder bestaat de tweede fase uit vervangingsinvesteringen en kleine infrastructuurprojecten. De middelen voor de tweede fase zijn inmiddels overgeboekt van het aanlegartikel naar het artikel beheer en instandhouding.

Waterwegen

In 2006 is het ministerie van VenW verder gegaan met aanpakken van achterstallig onderhoud van de volgende vaar- en waterwegen:

¹ Kamerstuk 2006–2007, 30 800 XII, nr. 57.

Project	MTR (stand 2006)	Toelichting
Amsterdam-Lemmer/ IJsselmeer baggeren	2006: baggeren Buiten IJ 2008: baggeren Zwolse diep 2010: Houtribsluizencomplex	De uitvoering van het baggeren van de Buiten IJ zal doorlopen naar 2007 in verband met vertraging in de vergunningverlening voor de stort van de baggerspecie. De voorbereiding van het Zwolse diep is vertraagd door het opnieuw moeten uitvoeren van het waterbodemonderzoek waarmee de uitvoering (waarschijnlijk) zal doorlopen naar 2009.
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2006: baggeren 2007: sluizen 2008: oevers	Het project Amsterdam Rijnkanaal heeft in 2006 vertraging opgelopen. <ul style="list-style-type: none"> • Voor een deel van de baggerwerkzaamheden is vanwege doelmatigheid gekozen om dit gezamenlijk met de baggerwerkzaamheden aan het Noordzeekanaal uit te voeren. De planning zal hierdoor naar 2007 doorschuiven. • Zowel bij de Irene- als bij de Bernardsluizen bleek de kwaliteit van te renoveren deuren tegen te vallen waardoor deze volledig vervangen moeten worden. Dit betekent zowel meerkosten als een doorloop naar 2008 voor de oplevering van de Bernardsluizen.
Baggeren IJssel Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers Maas: baggeren en kunstwerken	2008-2010 2008: baggeren 2010: oevers 2008: voorhavens Limburg; Sambeek; Belfeld 2010: overige zaken	Ongewijzigd Ongewijzigd De baggerwerkzaamheden aan de voorhavens zullen reeds in 2007 zijn afgerond als gevolg van een snellere uitvoeringsplanning van de aannemer.
Masterplan Haringvliet: conservering staal/ elektronica bewegings- werken	2010 vaarwegdeel 2011 watersysteem	Ongewijzigd
Natte Bruggen	2010	Ongewijzigd
Noordzeekanaal baggeren	2008	Ongewijzigd
Renovatie stuwen Lek Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	2010 2007: Merwedde/Maas 2009: Waal 2009: Volkerak 2010: overige sluizen 2006-2010: baggeren	Ongewijzigd Ongewijzigd Alleen voor de renovatie van de Volkeraksluizen is de planning gewijzigd. Er is definitief gekozen voor een gecombineerde uitvoering met de Haringvlietssluis (GVO Hoofdwatersystemen). Dit gehele project is nu gepland voor oplevering in 2010. De overige sluizen en het baggeren verlopen hiermee conform planning.
Vervanging vaartuigen (reeds in 2005 voor één vaartuig gestart)	2006: «vooruitgeschoven» vaar- tuig 2010: afronding vervanging	Versnelling Er zijn inmiddels 2 vaartuigen opgeleverd. T.a.v. de overige 5 op te leveren vaartuigen wordt verwacht dat deze ruim voor 2010 (reeds in 2008 of 2009) opgeleverd worden.
Wrakken Noordzee	2010	Ongewijzigd

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de resultaten die VenW in 2006 heeft geboekt op de diverse projecten binnen de in het Infrastructuurfonds onderscheiden sectoren.

Hoofdwatersystemen

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2006	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Deltaplan grote rivieren (waterkeren)• Dijkversterking Flevoland (inclusief herstel steenbekledingen) (waterkeren)• Inrichting IJsselmonding (waterbeheren)• Onderzoek hydraulische randvoorwaarden (HR206) (waterkeren)• Vispassages Grave en Borgharen (waterbeheren)	<p>Het project bestaat uit deelprojecten, waarvan er acht in 2006 zijn afgerond. De verwachting is dat het laatste deelproject (Harlingen) zijn in 2010 is afgerond.</p> <p>Het project is in 2006 opgeleverd.</p> <p>In verband met juridische procedures is de oplevering thans in 2007 voorzien.</p> <p>Het vaststellen van de Hydraulische Randvoorwaarden 2006 is aangehouden tot de zomer van 2007.</p> <p>De vispassage Grave is in 2006 opgeleverd. Voor de vispassage Borgharen is grondwerk uitgevoerd, openstelling is voorzien eind 2007.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Herstel Steenbekledingen Oosterschelde (waterkeren)• Rivierverruiming Roosteren (waterkeren)• Ruimte voor de Rivier (waterkeren)	<p>In 2006 is gestart met de uitvoering van dit project.</p> <p>De initiatiefase is gestart in 2006, de realisatiefase zal starten in 2007 en naar verwachting zal het project in 2008 gereed zijn.</p> <p>Op 7 juli 2006 is de PKB deel 3 vastgesteld door de Tweede Kamer. De start van de uitvoering is voorzien in 2007.</p>

Hoofdwegennet

De problematiek rond luchtkwaliteit heeft de besluitvorming van een groot aantal projecten uit het aanlegprogramma in 2006 vertraagd. De Kamer is in oktober geïnformeerd over de luchtkwaliteit-problematiek in relatie tot de realisering van het MIT/ZSM programma¹. Hierbij is aangegeven dat het luchtkwaliteitsprobleem en de impact daarvan op het programma tot beheersbare proporties is teruggebracht. Tachtig procent van de projecten uit het programma kan conform huidige planning in procedure worden gebracht op basis van het geldende Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor de overige projecten wordt ingezet op een project-specifieke aanpak. Dit betekent dat luchtkwaliteit niet langer een belemmerende factor in de realisatie van projecten hoeft te zijn.

Een deel van de vertraging in de besluitvorming van projecten was te wijten aan de capaciteit die voor luchtonderzoeken beschikbaar was. Zoals is gemeld in de tweede voortgangsrapportage uit november 2005², bleek de besluitvorming (conform de uitspraak van de Raad van State, 15 september 2004, A2 Vught-Ekkerswijer) veel tijd te kosten maar ook gedetailleerd en complex onderzoek te vereisen. TNO bleek als enige in staat om onderzoeken van de gewenste kwaliteit te leveren. Hiervoor was het wel noodzakelijk dat de onderzoeksmethode vervolmaakt werd. De lange ontwikkelingstijd van de onderzoeksmethode en de lange wachttijd bij TNO vanwege beperkte capaciteit resulteerde in vertraging van de projecten (ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) en MIT). Inmiddels is het probleem van de beperkte capaciteit ondervangen door veertien extra bureaus die met de licentie van TNO kunnen werken. Met deze extra capaciteit kunnen de luchtonderzoeken sneller worden uitgevoerd.

In maart 2006 heeft het Milieu en Natuurplanbureau (MNP) bij de emissiefactoren nieuwe emissiecijfers gepubliceerd. Bij deze nieuwe cijfers is een zogenaamde disclaimer opgenomen, die inhield dat deze cijfers niet voor een snelheidsverlaging voor het hoofdwegennet naar 100 km/uur en naar

¹ Kamerstuk 2006–2007, 30 800 A, nr. 45.

² Kamerstuk 2005–2006, 28 679, nr. 50.

80 km/uur gebruikt konden worden. Voor projecten waarin een snelheidsverlaging wordt toegepast, zijn de luchtonderzoeken om deze reden aangehouden. Het MNP heeft in september 2006 akkoord gegeven op de cijfers en de werkmethodek waardoor de procedures voor een aantal projecten weer konden worden hervat.

In 2006 is voor de volgende ZSM-projecten, die zich in de planstudiefase bevinden, het onderzoek in concept gereed en wordt het (Ontwerp)Weg-aanpassingsbesluit ((O)WAB) in procedure gebracht, omdat deze projecten niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

- A7 Zaanstad–Purmerend;
- A2 Vught–Ekkersweijer;
- A12 Woerden–Gouda;
- A1/A6 Diemen–Muidenberg gecombineerd met Muidenberg–Almere Stad West;
- A9 Holendrecht–Diemen;
- A1 Diemen–Watergraafsmeer;
- A12 Utrecht–Bunnik, Bunnik–Driebergen en Driebergen–Maarsbergen.

Voor de exacte voortgang van de ZSM1-maatregelen wordt verwezen naar de voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet najaar 2006¹.

Inmiddels is, met de uitspraak van 21 februari 2007 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, het Wegaanpassingsbesluit (WAB) A12 Veenendaal–Ede onherroepelijk geworden. Daarnaast is ook het WAB van de A12 Zoetermeer–Zevenhuizen–Gouda onherroepelijk geworden. Met de realisatie van deze projecten kan nu worden gestart.

In 2006 zijn in het ZSM-programma de volgende spitsstroken gerealiseerd:

- A1 Beekbergen–Deventer oost (31 km);
- A20 Capelle a/d IJssel–Terbregseplein (4,4 km);
- A27 Gorinchem–Noordeloos (5,7 km);
- A50 Arnhem centrum–Beekbergen (39,4 km);

In 2006 zijn verder de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2006	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● A15 Reconstructie aansluitingen Hardinxveld Giessedam–Sliedrecht 	Project in 2006 opgeleverd.
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● A2 Oudenrijn–Deil ● A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, onderdeel omlegging Halsteren ● A4 Burgerveen–Leiden ● A7 Zaanstad–Purmerend (ZSM-1) 	<p>Als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Start realisatie is thans voorzien in 2007 (Everdigen–Deil) en 2008 Oudenrijn–Deil) en oplevering in 2011.</p> <p>In 2006 is gestart met de uitvoering van het onderdeel omlegging Halsteren.</p> <p>Noordelijk deel, met het Zuidelijk deel zal eerst begonnen worden na besluitvorming medio 2007 inzake luchtkwaliteitsproblematiek.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Eind 2006 is het WAB in procedure gebracht. Start en oplevering zullen nu in 2007 plaatsvinden.</p>

¹ Kamerstuk 2006–2007, 29 385, nr. 9.

Verwacht 2006	Project	Toelichting
	<ul style="list-style-type: none"> ● A7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1 ● A12 Utrecht–Maarsbergen (ZSM-1) ● A12 Utrecht West, benutting i.s.m. Woerden–Gouda (ZSM-1) ● A74 Venlo ● N31 Zurich–Harlingen ● N35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal) ● N57 Veersedam–Middelburg 	<p>Nieuw in de realisatie. In overleg met het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) zijn de resterende deelprojecten met 2 jaar uitgesteld. Conform planning is in juli 2006 de opdracht verleend voor start van de voorbereiding van de uitvoering van de resterende deelprojecten.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Tweede kwartaal 2007 zal het WAB in procedure worden gebracht. Start realisatie is thans voorzien in 2008 en oplevering in 2011.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Eerste kwartaal 2007 zal het WAB in procedure worden gebracht. Start realisatie is thans voorzien in 2008 en oplevering in 2010.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Start realisatie is thans voorzien in 2007 en oplevering in 2009.</p> <p>Nieuw in de realisatie. Conform planning zijn de procedures in 2006 afgerond en is de realisatie in 2006 gestart.</p> <p>Nieuw in de realisatie. Conform planning zijn de procedures in 2006 afgerond en is de realisatie in 2006 gestart.</p> <p>Nieuw in de realisatie.</p>
Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none"> ● A1 Barneveld–Deventer ● A1 Deventer–Hengelo ● A2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Oudenrijn 2x5 rijstroken) ● A2 Oudenrijn–Deil ● A2 Passage Maastricht ● A10 Tweede Coentunnel/westrandweg ● A12 Maarsbergen–Veenendaal (ZSM-2) ● A28 Hattemerbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28/A32 (ZSM-2) ● A74 Venlo ● N9 Koedijk–De Stolpen ● N34 Ommen ● N50 Ewijk–Valburg–Grijsoord (Onderdeel ZSM-2) ● N61 Hoek–Schoondijke 	<p>Het project is conform MIT 2007 geherprioriteerd tot na 2020.</p> <p>Het project is conform MIT 2007 geherprioriteerd tot na 2020.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Start realisatie is thans voorzien in 2007 (Everdigen–Deil) en 2008 (Oudenrijn–Deil) en oplevering in 2011.</p> <p>De besluitvorming is met 3 jaar vertraagd. De oorzaken hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Het besluit om het MER in twee fasen op te stellen, waarbij trechtering van de alternatieven na de eerste fase plaats vindt, in plaats inde richtlijnen voor het MER; ● Uitstel van de marktbenadering tot nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over een budgettaire tekort en het omgaan met risico's. Hiervoor waren aanvullende onderzoeken nodig. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die 29 juni 2006 is getekend. <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Daarnaast heeft een herprioritering plaatsgevonden om verkeershinder te spreiden zodat niet gelijktijdig op de A12 de A28 gewerkt zal worden. Thans zal eerst het gedeelte A12 Utrecht–Maarsbergen worden gerealiseerd, aansluitend A28 Utrecht–Hoevelaken en tenslotte de A12 Maarsbergen–Veenendaal. In het derde kwartaal 2008 zal het TB in procedure worden gebracht.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Het TB zal het eerste kwartaal 2008 ter visie gaan.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Start realisatie is thans voorzien in 2007 en oplevering in 2009.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd.</p> <p>Tracébesluit conform planning in 2006 vastgesteld.</p> <p>Als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Het TB zal het derde kwartaal 2007 ter visie gaan. De realisatie van de benuttingsmaatregelen in knooppunten Ewijk en Valburg zal in het tweede kwartaal van 2007 worden gerealiseerd.</p> <p>Als gevolg van het nader luchtonderzoek is de besluitvorming met 1 jaar vertraagd.</p>

Spoorwegen

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2006	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● Emplacement Den Haag ● Integrale spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht: station Bijlmer, station Abcoude, station Breukelen, station Maarssen ● Tweede perron Amsterdam Zuid/WTC ● Pilot fluisterrein ● Breda Centraal: 3e perron + sporenlayout ● HSL Oost (kopgroep): keervoorzieningen Ede Wageningen en Veenendaal centrum, blokverdichting en geluidsmaatregelen Brug Westervoort ● Vleuten-Geldermalsen: halte Vathorst, Utrecht Zuidzijde Utrecht Zuilen. 	<p>Het project is gerealiseerd. De sporen 11 en 12 zijn ten behoeve van RandstadRail ontkoppeld van het landelijke zware railnet. Hiervoor was het nodig de sporen 8,9 en 10 aan te passen aan de zware railverbindingen (zijnde de Leidse dienst, het nachtnet, maar ook voor de bereikbaarheid van de werkplaats Leidschendam via de Nootdorpboog).</p> <p>De indienststelling is verschoven naar het 2e kwartaal 2007 als gevolg van een vertraging bij de oplevering van het nieuwe beveiligingssysteem en de daarvoor benodigde veiligheidscertificaten.</p> <p>Het project is opgeleverd. Door een toenemende vervoervraag op de nieuwe verbinding Schiphol-Zuid/WTC-Utrecht via de Utrechtboog was er onvoldoende capaciteit om de treindienst uit te breiden. Dit project voldoet aan de capaciteitseis tot aan het gereed komen van de eindoplossing op de Zuidas.</p> <p>In de geluidpilot op de Dolomiet-shuttle waarop K-blokken zijn aangebracht heeft een verificatie van het akoestisch effect van zowel de primaire als de secundaire maatregelen, een kennisopbouw van de LCC (life cycle costs) en kennisoverdracht van geluidsreducerende maatregelen plaatsgevonden. De wagens worden regelmatig gecontroleerd op veiligheidsaspecten en er worden metingen gedaan om het model voor de LCC te voeden.</p> <p>Dit project is gerealiseerd m.u.v. het goederenwachtspoor aan de oostzijde van het station; dit komt begin 2007 in dienst. Het 3e perron maakt de aanlanding van HSL-treinen mogelijk zonder te hoeven schrappen in de bestaande (stop)treindiensten. Het voormalig postperron mocht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, i.v.m. de veiligheid, slechts tijdelijk worden gebruikt. Met de indienststelling van het 3e perron zal dit het postperron niet meer worden gebruikt. Het 3e perron maakt het derhalve mogelijk om alle goederen, HSA- en binnenlandse reizigerstreinen te faciliteren.</p> <p>Het project is gerealiseerd. De capaciteit en de betrouwbaarheid op Utrecht-Arnhem en Utrecht-Rhemen zijn vergroot. Tevens zijn deze maatregelen noodzakelijk voor de dienstregeling 2007.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● De halte Amersfoort Vathorst is geopend en de keergelegenheid is gerealiseerd. De halte Amersfoort Vathorst ontsluit de VINEX-locatie Amersfoort Vathorst. Elk uur wordt deze halte aangedaan door 2 stoptreinen en 2 sneltreinen richting Amersfoort en 2 stoptreinen richting Zwolle. De keervoorziening is nodig om de sneltreinen uit de richting Amersfoort te kunnen laten keren. ● Halte Utrecht Zuidzijde 7e perron is in 2006 gerealiseerd; de ingebruikname is afhankelijk van de ingebruikname van de 4-sporigheid Amsterdam-Utrecht. ● Vanaf 2005 worden deelprojecten opgeleverd. De ingebruikname van de halte Utrecht Zuilen staat gepland in het tweede kwartaal van 2007.
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● Baarn ontvlechting knooppunt ● Breda Centraal: 3e perron + sporenlayout 	<p>De uitvoering is nog niet gestart. Het was niet mogelijk om het railverkeerstechnisch ontwerp tijdig af te ronden binnen de randvoorwaarden. Grootste knelpunt hierbij was de huidige toestand van het spoorbeveiligingssysteem (ATB) in het bestaande spoor van het baanvak Amsterdam-Amersfoort. Met name hierdoor hebben het opstellen van de beschikingsaanvraag en de te doorlopen procedures vertraging opgelopen. De planning gaat nu uit van start van de uitvoering in 2007, waarbij eind 2007 een gedeeltelijke ontvlechting in dienst komt en het project in 2008 volledig in dienst wordt gesteld. Het project is in 2005 beschikt en in 2006 gerealiseerd, m.u.v. het goederenwachtspoor. Dit wordt in 2007 in gebruik genomen. Het NSP station wordt naar verwachting opgeleverd in 2010.</p>

Verwacht 2006	Project	Toelichting
	<ul style="list-style-type: none"> • Regionet: diverse onderdelen • Rotterdam Centraal • Utrecht Centraal 	<p>De aanleg van de halten Krommenie-Assendelft, Hemboog, Watergraafsmeer en Holendrecht is gestart. Dit geldt ook voor het project Hilversum capaciteitsverruiming, de beschikking van dit project is samengevoegd met de beschikking Hilversum Larenseweg. Er is gestart met de realisatie van de tijdelijke situatie (loopbrug over de sporen, ombouwen van de fiets-/voetgangerstunnel tot een reizigerspassage, bouwen van het tijdelijke station).</p> <p>Het project is nog niet gestart. De vertraging is ontstaan doordat een goede uitwerking van de afspraken met NS langer duurde dan verwacht. Deze afspraken waren noodzakelijk voor het sluitend maken van de businesscase. De start van de uitvoering wordt voorzien in 2008.</p>

Regionale/lokale infrastructuur

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2006	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> • Randstadrail op Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn 	Het project is gerealiseerd in 2006. Daadwerkelijke ingebruikname van delen van Randstadrail is uitgesteld.
Afgifte beschikking/ start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> • N201 • Rijn Gouwelijn Oost • Tilburg Noordwest Tangent 	<p>De Provincie heeft door een langere voorbereidingstijd de subsidieaanvraag niet in 2006 ingediend. Voordat de subsidieaanvraag kan worden ingediend, vindt in Leiden een referendum plaats. Dit referendum stond gepland in 2006, maar is uitgesteld tot 7 maart 2007 (gelijk met verkiezingen Provinciale Staten). Pas daarna volgt besluitvoering over de lijnvoering. Dit project is beschikt in 2006. Het eerste deel van de Noordwest-tangent tussen de N 268 (Tilburg–Waalwijk) en de Dongenseweg is reeds in gebruik genomen.</p>

Hoofdvaarwegennet

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2006	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> • Vaarroute Ketelmeer fase 1 • Verdrag verdieping Westerschelde (inclusief natuurherstel) 	<p>De oplevering van de vaarroute Ketelmeer fase 1 is vertraagd als gevolg van noodzakelijk nader onderzoek naar innovatieve bagger-technieken en de daarmee samenhangende vergunningverlening. De oplevering van de verdieping Westerschelde is vertraagd als gevolg van de realisatie van natuurcompensatie ingevolge Europese wet- en regelgeving.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Toekomstvisie Waal 	In 2006 is begonnen met de uitvoering van dit project.
Tracébesluit/ projetbesluit	<ul style="list-style-type: none"> • Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis • Vaarweg Lemmer–Delfzijl • Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas–Berlicum–Den Dungen) • Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4, 5 en 6 	<p>Het projectbesluit voor het Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis is als gevolg van noodzakelijk nader onderzoek vertraagd.</p> <p>Het projectbesluit voor alle deelprojecten voor verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is genomen en het project is nu in zijn geheel in realisatie genomen.</p> <p>Voor de Zuid-Willemsvaart is in 2006 een Kabinetbesluit is genomen tot omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch conform de regiovariant. Het OTB wordt naar verwachting begin 2007 definitief. Voor sluizen 4, 5 en 6 is in 2006 een projectbesluit genomen en de uitvoering wordt momenteel voorbereid.</p>

Grote projecten mobiliteit en water
In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Maaswerken	Bij Zandmaas is in 2006 zijn kadeversterkingen aangebracht bij Roermond, Venlo, Gennep, Mook en Middelaar en is er een rivierverruiming gerealiseerd bij de projecten herstel Rijkse benden en eroderende oevers (klaar). Bij Grensmaas zijn het project Meers en de eerste fase van de mitigatiemaatregelen uitgevoerd.
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	De Tweede Kamer is op 10 oktober 2006, na een notaoverleg op 2 oktober, akkoord gegaan met de herstelde PKB PMR, het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De Eerste Kamer is op 20 november 2006 zonder verdere bespreking en met één hamerslag akkoord gegaan. PKB PMR, deel 4: definitieve tekst na parlementaire instemming is inmiddels uitgebracht. Publicatie van de PKB in de Staatscourant heeft plaats gehad op 19 december 2006. Door de parlementaire goedkeuring zijn de verplichtingen in het PMR kader definitief geworden. In TCI-terminen is de uitwerkingsfase van PMR derhalve beëindigd. De uitvoeringsfase PMR is aangevangen. Met ingang van 2007 wordt de Tweede Kamer in het kader van de regeling Grote Projecten halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de realisatie van PMR. Met het oog daarop zijn ook een Auditkader en een Beheersmodel voor PMR vastgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de TCI-uitkomsten. Conform toezegging van de minister aan de Tweede Kamer, is de VenW-bijdrage aan het deelproject 750 ha in één keer via de Provincie Zuid Holland/Stichting Nationaal Groenfonds betaald.
Ruimte voor de Rivier	Op 7 juli is de PKB deel 3 vastgesteld door de Tweede Kamer. De start van de uitvoering is voorzien in 2007.
Zuiderzeelijn	Hiervoor wordt verwezen naar de in het Beleidsprioriteitenverslag HXII

Net als voor de Betuweroute en de HSL-Zuid wordt voor de exacte voortgang van bovengenoemde projecten verwezen naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

3.5 Randvoorwaarden

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

Innovatieprogramma Geluid en Innovatieprogramma Luchtkwaliteit

In het Innovatieprogramma Geluid (IPG) en Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) worden veelbelovende maatregelen onderzocht waarmee de geluid- en luchtproblematiek rond weg en spoor kosteneffectief kan worden aangepakt. Dit jaar zijn in het IPG onder andere Modulaire Geluidsschermen, Schermtoppen en Middenbermschermen marktrijp geworden. De producten uit eerdere jaren worden in het primaire proces binnen en buiten RWS toegepast. De bekendste producten zijn daarbij geluidsreducerende wegdekken en raildempers. In het IPL is op de A1 bij Terschuur een experiment uitgevoerd met de katalytische werking van Titaniumoxide. Daarnaast lopen meerdere onderzoeken naar het overkappen van snelwegen en het behandelen (zuiveren) van lucht in tunnels, vegetatie langs snelwegen, geluidsschermen, reinigen wegdek en andere projecten.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

In 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het Meerjarenprogramma ontsnippering (MJPO). Dit programma¹ neemt de doorsnijdingen in de ecologische hoofdstructuur door rijksinfrastructuur weg. Het oplossen van de knelpunten bij spoor, weg en waterwegen maakt uitwisseling van planten en dieren weer mogelijk. Het programma wordt samen met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid (LNV) betaald en uitgevoerd, waarbij de inbreng van LNV met name is gericht op het robuust maken van de verbindingen tussen natuurgebieden.

¹ Kamerstuk 2003–2004, 29 652, nr. 1.

In 2005 en 2006 is de regie voor het programma opgepakt door de provincies. Zij zijn verantwoordelijk voor een gebiedsgerichte aanpak van de knelpunten. De uitvoering ervan ligt bij Rijkswaterstaat, Prorail en de Dienst Landelijke Gebieden van LNV. In 2008 is een evaluatie van het programma voorzien waarvan de resultaten in het voorjaar van voorjaar 2009 beschikbaar komen.

In 2006 zijn de volgende resultaten geboekt:

nr	Provincie	locatie	voorziening	Opgelost?	Onderdeel
DR 2A	Drenthe	A 28	Faunatunnel	Geheel	Wegen
Dr 2B	Drenthe	A28	Aanpassen onderdoorgang kanaal	Geheel	Wegen
Fr 6A	Friesland	A6, Visvijerbos	Onderdoorgang Tjonger	Geheel	wegen
FR 6B	Friesland	A6	Loopplank en rasters	Geheel	Spoor
Fr 10A	Friesland	A7, De Scheiding	Kleine faunatunnels	Geheel	Wegen
FR 12	Friesland	A6, Tjeukermeer	Aanleggen duikers en rasters	Geheel	Robuuste Verbinding
Ge 18A	Gelderland	A 15, Linge bij Tiel	2 passages	Geheel	Wegen
NB 11A	Noord Brabant	A4	Aanpassen viaduct	Gedeeltelijk	Wegen
NB 12A	Noord Brabant	A4 Landgoed Zoomland	Ecoduiker	Geheel	Wegen
NB 13A	Noord Brabant	A59, Baardwijkse overlaat/Moerputten	1 kleinwildtunnel	Gedeeltelijk	Wegen
NB 14A	Noord Brabant	A59, Binnen-polder van Capelle	Aanpassen duiker	Gedeeltelijk	Wegen
NB 15A	Noord Brabant	A58, A16, Baronie	2 kleine faunatunnels, aanleg natuurvriendelijke oevers	Geheel	Wegen
NB 15B	Noord Brabant	A58, A16 Baronie	Aanpassen viaduct	Geheel	Wegen
NB 16A	Noord Brabant	A 16 A59, Langeweg	2 kleine faunatunnels, aanpassen verbinding	Gedeeltelijk	Wegen
NB 16B	Noord Brabant	A 16 A59, Langeweg	1 kleine faunatunnel en aanpassen duiker	Gedeeltelijk	Wegen
NB 19	Noord Brabant	A50–A59, Oss, Slabroek	13 kleine faunatunnels, fietsecoduct	Geheel	Wegen
NB 21	Noord Brabant	A58, Wouw	2 ecoduikers	Geheel	Wegen
OV 4A	Overijssel	A1 Rijssel de Borkeld	Ecoduct	Gedeeltelijk	Wegen
ZH 8A	Zuid Holland	A 16	Plaatsen van rasters	Gedeeltelijk	Robuuste Verbinding

De productartikelen

Artikel 11 Hoofdwatersystemen

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Hoofdwatersystemen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII):

- artikel 31: Integraal Waterbeleid.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
11. Hoofdwatersystemen	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		606 809	302 259	304 550¹
Uitgaven	475 640	494 893	523 648	- 28 755
11.01 Watermanagement	87 425	61 604	70 353	- 8 749
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 425	61 604	70 353	8 749 ²
11.02 Beheer en onderhoud	217 605	229 365	191 857	37 508
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	118 579	148 327	115 551	32 776 ³
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	89 617	74 987	70 395	4 592
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	9 409	6 051	5 911	140
11.03 Aanleg	162 332	191 740	250 802	- 59 062
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	61 536	114 277	141 116	- 26 839 ⁴
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheeren	100 796	77 463	109 686	- 32 223 ⁵
11.05 Verkenning en planstudie	8 278	12 184	10 636	1 548
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	0	1 298	1 000	298
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	4 351	9 026	3 167	5 859 ⁶
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	3 927	1 860	6 469	4 609 ⁷
Van totale uitgaven:				
Bijdrage aan baten-lastendienst		331 566	309 674	
Restant		163 327	213 974	
<i>Ontvangsten</i>		3 731	6 156	- 2 425 ⁸

Financiële toelichting

¹ De hogere realisatie in verplichtingen heeft betrekking op de versnelde aanbesteding van de Westerschelde en de Oosterschelde en aangegane verplichtingen voor de hoogwaterbeschermingsprogramma's Enkhuizen Hoorn en Nederlek. Daarnaast is bij slotwet 2006 een correctie van de verplichtingenstand aangebracht als gevolg van de per 2006 gewijzigde begrotingsstructuur.

² Dit verschil van € 8,7 mln. heeft met name betrekking op hogere uitgaven in 2005, welke bij Voorjaarsnota in mindering zijn gebracht op het budget voor 2006.

³ Dit verschil van bijna € 33 mln. heeft met name betrekking op lagere uitgaven in 2005, welke bij Voorjaarsnota zijn toegevoegd aan budget voor 2006.

⁴ De lagere uitgaven op het realisatieprogramma waterkeren heeft meerdere oorzaken. Het bedrag van € 50 mln. dat is toegevoegd naar aanleiding van amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff, inzake de versnelde aanpak van de zwakke schakels in de Nederlandse Kust en dijkversterkingen, is in 2006 voor een groot deel (ca € 40 mln.) niet gerealiseerd. Er kon formeel pas met de uitvoering van start worden gegaan na besluitvorming in de Tweede Kamer over de resultaten van de tweede toetsing en de financiering van de prioritaire projecten. Deze besluitvorming heeft pas in het najaar plaatsgevonden. Daarnaast is als gevolg van vertragingen bij de projecten aansluiting Sliedrechtse Biesbosch en Lexkesveer ca € 6 mln. bij het NURG project onbesteed gebleven. Daartegenover is de uitvoering van het herstel steenbekledingen Ooster- en Westerschelde voortvarend uitgevoerd. Een noodzakelijke versnelling om de oplevering in 2015 te realiseren is ingezet, met als resultaat dat er inmiddels meer kilometers steenbekleding is hersteld dan was voorzien en uiteindelijk is er totaal € 25 mln. meer uitgegeven dan was begroot. Ook zijn er enkele projecten met een lagere realisatie, met name NURG (zie voor de toelichtingen hierna onder het gerealiseerde programma).

- ⁵ Het overschot van € 32,2 mln. wordt met name veroorzaakt door het programma Nationaal Bestuursakkoord Water (€ 15 mln.). De opdrachtnemer heeft op basis van de voortgangsrapportage géén factuur ingediend. Dit zal nu begin 2007 geschieden. Verder is voor de subsidie-regeling SUBBIED minder aan subsidies uitgekeerd dan was gepland (– € 12 mln.). Dit is het gevolg van latere indiening of lagere declaraties van subsidieaanvragers (gemeenten en waterschappen). Daarnaast zijn er lagere realisaties voor het saneringsprogramma (– € 9 mln.) en Haringvliet de Kier (– € 5 mln.) en een hogere realisatie voor Depot Hollands Diep (€ 14 mln.), zie voor de toelichtingen hierna onder het gerealiseerde programma).
- ⁶ De planstudieuitgaven zijn ten opzichte van de begroting ca. € 6 mln. hoger uitgevallen, hetgeen met name betrekking heeft op het project extra Spuicapaciteit Afsluitdijk en het project Zwakke Schakels Kust. De hogere realisatie van het project Zwakke Schakels Kust betreft o.a. de toevoeging van gelden i.v.m. de uitbreiding van dit project met het kenniscoördinatiepunt.
- ⁷ Planstudie Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk is naar het planstudieprogramma Waterkeren verplaatst (– € 1,6 mln.). Daarnaast is het planstudieprogrammabudget naar beneden bijgesteld (en overgeheveld naar het realisatieprogramma) als gevolg van het onjuist doorvoeren van de conversie als gevolg van de gewijzigde begrotingsstructuur.
- ⁸ De lagere ontvangsten zijn met name het gevolg van de lagere EU ontvangst in 2006 in het kader van IRMA.

c. het actuele programma

11.01.01 Basispakket Watermanagement

Watermanagement betreft de regulering van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en de regulering van de kwaliteit van het water.

De volgende activiteiten worden uitgevoerd:

- Peilbeheer en bediening van objecten
- Monitoring en informatieverstrekking
- Crisisbeheer en -preventie

Basispakketten	Areaal-eenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd
Watermanagement	Km ² water	65 250	65 250

Bron: Rijkswaterstaat

De omvang van het areaal is in 2006 niet gewijzigd.

Met betrekking tot de basispakketten watermanagement zijn de volgende afspraken gemaakt:

Basispakket	PIN(s)	Afspraak (waarde) 2006	Resultaten 2006
Prestatie(s) m.b.t. de calamiteiten- organisatie (in samenhang met het verkeersmanagement)	Het hebben en uitvoeren van plannen en houden van oefeningen voor calamiteiten op het gebied van de scheepvaart, waterkwaliteit, wateroverlast en watertekort.	ja	ja
Prestatie(s) m.b.t. betrouwbare en toegankelijk informatie	In en externe informatievoorziening volgen afspraken beschikbaarheid en kwaliteit in Basisinfolan waterkwaliteit/kwantiteit	ja	ja
Prestatie(s) m.b.t. adequate peil, stuw en waterkwaliteitsbeheer.	Het hebben en nakomen van actuele afspraken over waterverdeling en waterkwaliteit. Peilbesluiten worden uitgevoerd en waterakkoorden zijn actueel en worden nageleefd.	ja	ja

Bron: Rijkswaterstaat

De informatieverstrekking rondom waterkwaliteit onder andere t.a.v. stormvloedwaarschuwing is op orde. Met de regionale partners zijn afspraken gemaakt over waterverdeling en peilbeheer (bijv in de Maas en op het IJsselmeer).

11.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud waterkeren

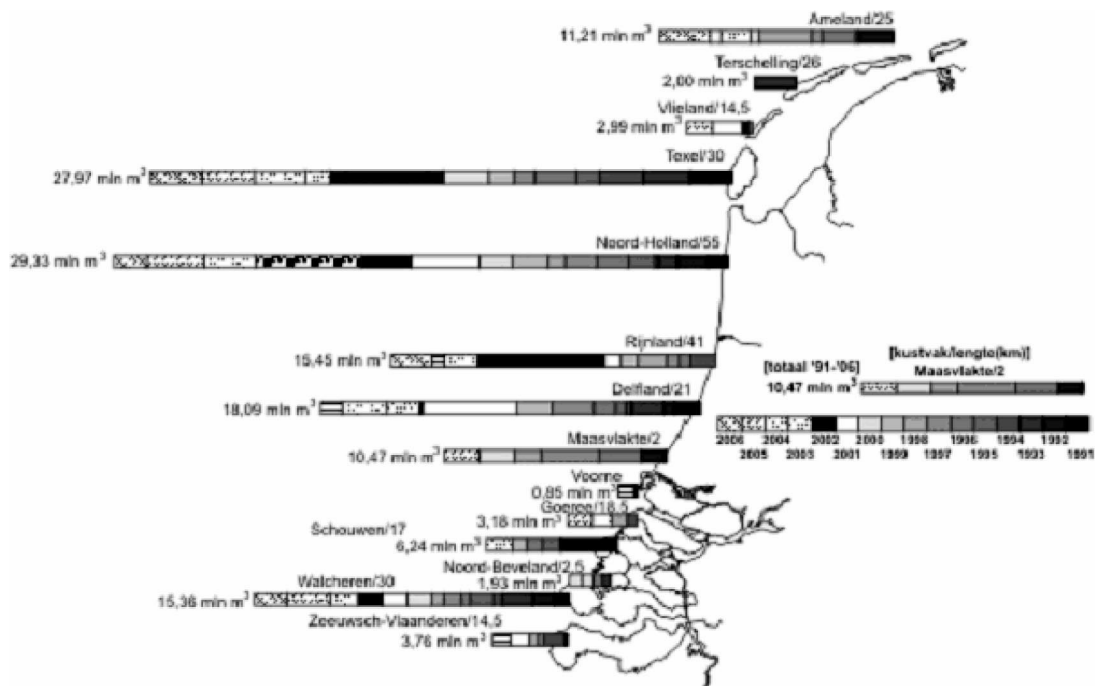
Voor het basispakket beheer en onderhoud waterkeren zijn de volgende afspraken gemaakt:

Basispakket	Prestatieindicator	Afspraak (waarde) 2006	Resultaten 2006
Prestatie(s) m.b.t. het suppleren zand voor de basiskustlijn	Suppleren van 12 mln. kubieke meter zand per jaar volgens jaarlijks vastgesteld landelijk suppletieprogramma.	12000 000 m ³ (aangepast contract: 10 750 000 m ³)	9 900 000 m ³

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting:

Het handhaven van de kustlijn wordt gerealiseerd door het suppleren van zand op het strand en op de vooroever (onder water). Het kustfundament wordt in stand gehouden door de zandverliezen als gevolg van onder andere de zeespiegelstijging te compenseren met het suppleren van zand op de vooroever. Jaarlijks wordt op een kustlengte van circa 350 km, waarvan circa 250 km zandige kust, gemiddeld 12 miljoen m³ zand op strand en vooroever gesuppleerd. Voor het contract 2006 is in overleg met betrokkenen in het Provinciaal Overleg Kustlijnzorg (POK) – besloten om een gedeelte van de werkzaamheden in 2007 uit te voeren. Deze verandering is meegenomen in de begroting 2007 en de service level agreement (SLA) 2007. De uitgestelde werkzaamheden vinden plaats in de provincie Zeeland. In 2006 werd zodoende de afspraak bijgesteld naar 10 750 000 m³. In 2006 is uiteindelijk aan suppleties miljoen 3,4 m³ op strand en 6,5 miljoen m³ op vooroevers gerealiseerd. De lagere realisatie in 2006 is veroorzaakt doordat eind 2005 reeds een deel van de voor 2006 geplande suppletie is gerealiseerd.



Bron: Rijkswaterstaat

Beheer en onderhoud stormvloedkeringen en rijkswaterkeringen

Basispakket	Prestatie-indicator	Waarde 2006	Realisatie 2006
Primaire waterkeringen, stormvloedkeringen dijken en stormvloedkering	Groei naar 100% voldoen aan de normen wet op waterkeringen (alle bekende maatregelen uitvoeren)	85%	85%
	Beheer en onderhoud zonder beperkingen uitvoeren	100%	100%

Bron: Rijkswaterstaat

Op basis van de toetsing van de wet op de waterkeringen in 2006 voldoet ongeveer 15% van de keringen niet aan de eisen. Dit betreft geen achterstallig onderhoud, maar heeft betrekking op het voldoen aan nieuwe functie-eisen. Gedurende 2006 is dit percentage gelijk gebleven (al het noodzakelijk onderhoud om de keringen in de toestand 2006 te houden is uitgevoerd). Om aan deze nieuwe functie-eisen te voldoen is het hoogwaterbeschermingsprogramma vastgesteld (artikel 11.03).

Het areaal aan primaire keringen is verminderd met 2,8 km als gevolg van de overdracht van het Hollands Noorderkwartier aan het Hoogheemraadschap.

Areaaleenheid	Omvang	Tarief in 1 000€	Totaalbudget 2006 in 1 000€	Realisatie 2006
Dijken primaire waterkeringen in km	480	55,048	26 423	26 423
Stormvloedkeringen	4	8 537	34 147	34 147
Niet primaire waterkeringen in km	268	22,754	6 098	6 098
Suppleren voor kustlijnzorg in m ³	12000 000	0,004	48 883	48 883

Bron: Rijkswaterstaat

11.02.05 Basispakket beheer en onderhoud integraal waterbeheer

	Areaaleenheid	Omvang
Begroot	Vergunningen	2 773
Gerealiseerd	Vergunningen	2 799

Bron: Rijkswaterstaat

Op dit moment wordt onderzocht hoe de prestaties in de vergunningverlening verder verbeterd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere getracht een nadere uniformering van de werkzaamheden te realiseren. Daarnaast wordt de procesgang om tot verlening van vergunningen te komen nader onderzocht. In dit proces zijn er echter ook processtappen waarop de invloed van Verkeer en Waterstaat beperkt is.

De nieuwe structuur van de Kustwacht is in 2006 vastgesteld in het Besluit instelling Kustwacht waardoor de formele start nieuwe Kustwacht per 1 januari 2007 mogelijk werd. De aansturingsorganen voor de nieuwe Kustwacht zijn reeds vanaf tweede kwartaal 2006 in werking. De Kustwacht werkt nog niet geheel volgens de nieuwe structuur maar dat zal naar verwachting in de eerste helft van 2007 zijn beslag krijgen. Ook de overdracht van middelen zal in 2007 plaats vinden. Besluitvorming over de Rijksrederij heeft plaatsgevonden en het is de bedoeling dat deze per 1 januari 2008 van start gaat.

11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

In het kader van de investeringsimpuls «achterstallig onderhoud» uit 2004 wordt een aantal projecten uitgevoerd. Deze projecten hebben een lange looptijd en komen pas gereed na 2006. Het gaat om de volgende projecten:

Projecten	Oplevering ontwerp-begroting 2006	Opleveringen of Mid Term Review 2006 bij begroting 2007	Huidige planning
Renovatie stuwen Lek	2010	2010	2010
Masterplan Haringvliet: conservering staal/elektronica bewegingswerken	2009	2011	2011

Bron: Rijkswaterstaat

Vanwege de complexiteit van deze projecten duurt de voorbereiding ongeveer een half jaar langer dan vooraf was ingeschat. Vooral nog is het de verwachting dat de projecten in 2010 worden gerealiseerd, zoals reeds is gemeld in de Midterm Review (MTR). Dit geldt niet voor de reeds gemelde vertraging in het deelproject Conserveren Haringvlietschuiven.

11.03.01 Realisatie Waterkeren

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01					
Omschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begr. 2006	Real. 2006
CATEGORIE 0					
Deltaplan grote rivieren	9	8	- 1	2006	2010 ¹
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming projecten (inter)nationaal					
NURG	7	1	- 6 ^a	2015	2015
Participatie	2	0	- 2 ^b		
Projecten landsdeel Oost					
Doorlatend maken spoorbrug Oosterbeek					
Projecten landsdeel Zuid					
Keent	1	1	0	2010	2010
Dijkversterking					
Projecten landsdeel West					
Flevoland en Noordoostpolder		7	7 ^c	2005	2006 ²
Herstel steenbekleding					
Projecten (inter)nationaal					
Onderzoek Hydraulische randvoorwaarden (HR 2006)	1	1	0	2006	2006
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)	0	0	0	2005	2005
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart 2 (VNK2)	0	1	1		
Projecten landsdeel West					
Noordoostpolder en Flevoland	11	4	- 7 ^c	2006	2006
Projecten landsdeel Zuid					
Oosterschelde	9	18	9 ^d	2015	2015
Westerschelde	23	39	16 ^d	2015	2015
Hoogwaterbescherming					
Projecten (inter)nationaal					
Hoogwaterbeschermingsprogramma 1e en 2e toetsing	68	27	- 40 ^e	2020	2020
Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten	7	5	- 2	2020	2020
Zwakke Schakels Nederlandse Kust					
Zeewering Den Helder				2005	2005

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01					
Omschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begr. 2006	Real. 2006
Overig					
Kleine projecten	4	1	- 3 ^f		
Totaal realisatieprogramma 11.03.01	141	114	- 27		

Toelichting

Financiële toelichting

- ^a Dit is het gevolg van vertragingen bij de projecten aansluiting Sliedrechtse Biesbosch en Lexkesveer. Bij de aansluiting Sliedrechtse Biesbosch is de vertraging veroorzaakt door problemen met de vergunningverlening, bij de Lexkesveer door vertraging in de grondaankopen.
- ^b Dit project hangt samen met het NURG-programma. Door vertragingen in het NURG-programma was minder inzet vanuit RWS benodigd.
- ^c De projecten: Dijkversterking Flevoland en Noordoostpolder en Steenbekleding Flevoland en Noordoostpolder moeten in samenhang worden beoordeeld.
De verbetering van de dijken van de Noordoostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer is in 2006 afgerond. De verbetering bestond uit verhoging en/of versterking van de waterkering of uit vervanging van de bestaande steenbekleding.
- ^d Het project is versneld om de realisatie in 2015 te behalen. Voor versnelling was meer budget benodigd. Het gaat hier om een kasschuif en niet om een kostenstijging. Het totale project herstel steenbekleding Ooster- en Westerschelde is voortvarend opgepakt. In totaal is nu 111,6 km verbeterd, waarvan 104,8 km in de Westerschelde en 6,8 km in de Oosterschelde. In 2006 is 20,3 km verbeterd hetgeen een (bijna) verdubbeling betekent ten opzichte van de afspraak.
- ^e Het bedrag van € 50 mln. dat is toegevoegd naar aanleiding van amendement 18 van het lid Snijder-Hazelhoff, inzake de versnelde aanpak van de zwakke schakels in de Nederlandse Kust en dijkversterkingen, is in 2006 voor een groot deel (ca € 40 mln.) onuitgeput gebleven. Er kon formeel pas met de uitvoering van start worden gegaan na besluitvorming in de Tweede Kamer over de resultaten van de tweede toetsing en de financiering van de prioritaire projecten. Dit heeft pas in het najaar plaatsgevonden. In 2006 konden de volgende subsidies nog wel worden uitgekeerd: Maaskaden, Keersluis Lauwersoog, Markermeerdijk Enkhuizen-Hoorn en Pr. Hendrikpolder- Texel.
- ^f Kleine projecten: De campagne «Nederland leeft met Water» is ten laste van Hoofdstuk XII, artikel 41 uitgevoerd.

Afwijkingen in de planning

- ¹ De planning voor het gereed komen van het totale programma Delta plan Grote Rivieren (DGR) is verschoven naar 2009 als gevolg van het project herversterking Harlingen dat nog moet starten. Dit project is nog niet in uitvoering bij Provincie.
- ² Zie de toelichting bij c.

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02					
Projectomschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr 2006	Realis. 2006
CATEGORIE 0					
Projecten (inter)nationaal					
Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	4	3	- 1	2008	2008
Sanering waterbodems	27	18	- 9 ^a	divers	divers
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	1	0	- 1 ^b	2009	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	27	15	- 12 ^c	2010	2011 ¹
Projecten landsdeel Oost					
Inrichting IJsselmonding	1	0	- 1 ^d	2006	2007 ²
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	2	3	1	2011	2011
Projecten landsdeel West					
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	6	1	- 5 ^e	2007	2009 ³
Depot Hollandsch Diep	12	26	14 ^f	2008	2008
Haringvliet De Kier	6	1	- 5 ^g	2006	2009 ⁴
Klein Profijt	0	0	0 ^h	2005	2005

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen)
Realisatie IF 11.03.02

Projectomschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr 2006	Realis. 2006
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	0	0,6	0,6 ^h	2005	2006 ⁵
Projecten landsdeel Zuid					
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	2	0	- 2 ⁱ	2007	2006 ⁶
Doorlaatmiddel Veerse Meer	0	1	1	2004	nvt ⁷
Vispassages Grave en Borgharen	2	1	- 1 ^j	2006	2009 ⁸
Overig					
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, excl. B&O-deel)	6	7	1 ^k	n.v.t.	
Nationaal Bestuursakkoord Water (vanaf 2005)	14	0	- 14 ^l		
Totaal realisatieprogramma	110	77	- 33		

Toelichting

Financiële toelichting

- ^a In 2006 wordt het verschil grotendeels veroorzaakt door vertragingen in de uitvoering en latere betalingen. Het gaat hierbij om: (1) Bij de sanering Malburgerhaven is vertraging ontstaan door latere aanbesteding en vertraging bij start van de uitvoering van het werk als gevolg van discussie met de aannemer over het risico van het aantreffen van niet gesprongen explosieven. (2) Bij de sanering Oevers Markerink kon als gevolg van vertraging van onderzoek bij de provincie (beproeving grondwatersanering) het saneringsplan pas later worden opgesteld. (3) Het project Sanering Driel/Rosandepolder is wel in 2006 opgeleverd, maar betaling is in 2007 voorzien. In 2006 is minder subsidie verleend dan was ingeschat. Dit is het gevolg van latere indiening of lagere declaraties van subsidieaanvragers (gemeenten en waterschappen) in het kader van de Regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED).
- ^b Vanaf 21 juli 2006 is de SVB regeling vervallen en kunnen geen nieuwe subsidie aanvragen worden ingediend. De Subsidieregeling Verwerking Bagger-specie (SVB) blijft wel van toepassing op de afhandeling van aanvragen ingediend vóór 21 juli 2006. Net voor de sluitingsdatum van 20 juli, zijn er acht pro-forma aanvragen binnengekomen, hiervan zijn twee aanvragen naderhand aangevuld en positief beschikt. In 2006 zijn heeft er geen realisatie plaatsgevonden.
- ^c Sinds de invoering van de regeling in juli 2002 zijn (eind juni 2006) in totaal aan 44 aanvragen subsidies toegekend en zijn 14 aanvragen na subsidietoekenning alsnog ingetrokken (omdat uitvoering niet haalbaar bleek). In totaal is aan de 30 niet-ingetrokken aanvragen voor € 3,6 miljoen subsidie toegekend. Hiermee is het plafond van de subsidie bereikt. In totaal zijn er tot nu toe acht projecten vastgesteld en uitbetaald.
- ^d In verband met juridische procedures is het project inrichting IJsselmonding vertraagd; oplevering wordt nu in 2007 voorzien.
- ^e De projecten Eemmeer, Natte As, Kreupel, Kamperhoek en Edam/Volendam zijn vertraagd en konden in 2006 nog niet worden aanbesteed. Deze vertragingen komen voort uit vergunningsprocedures met betrekking tot berging van grond bij Eemmeer, de functionele specificering van nieuwe innovatie contracten bij Natte As, procedures inzake wijzigen bestemmingplannen bij Kamperhoek alsmede het verkrijgen van overeenstemming met Staatsbosbeheer inzake beheersafspraken rondom Kreupel.
- ^f Voorspoedige uitvoering en aansturing op versnelling, dus betreft dit een kasverschuiving. Daarnaast is op dit project ook het saneringsdeel geboekt, omdat dit als één project wordt uitgevoerd.
- ^g In het Bestuursakkoord uitvoering Besluit Beheer Haringvliet-sluisen (december 2004), afgesloten tussen het ministerie van LNV, V&W en de Provincie Zuid-Holland, heeft de provincie de verantwoordelijkheid gekregen voor de uitvoering van het project zoetwatervoorziening en natuurontwikkeling Noordrand Goeree-Overflakkee en Voorne-Putten. De uitvoering bij de provincie loopt achter, waardoor ook de subsidie-uitkering achterblijft.
- ^h Projecten zijn uitgevoerd en opgeleverd. Enkele restpunten worden nog uitgevoerd, waardoor de financiële afronding in 2007 plaatsvindt.
- ⁱ Het baggerspediedepot Koerogspolder 5 is niet doorgegaan. De financiële afwikkeling is thans afgerond. Het resterende bedrag is in 2006 ingezet bij VNK-2.
- ^j Als gevolg van problemen in de acceptatietest kon Grave niet worden opgeleverd. De vispassage is echter wel opengesteld. De oplevering is nu in het eerste kwartaal van 2007 voorzien. Bij Borgharen is de start van de uitvoering vertraagd als gevolg van een juridische procedure tegen de Wbr-vergunning. Openstelling is voorzien eind 2007 en de oplevering in 2009.
- ^k Herstel & Inrichting: In 2006 is een begin gemaakt met de toetsing van alle projecten aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water voorzover deze bekend en uitgewerkt zijn. Deze toetsing wordt in 2007 afgerond. De verdere uitwerking van de projecten wordt ingevuld op basis van de uitkomsten van deze toetsing. In 2006 is geïnvesteerd in de aanleg van een natuurvriendelijke oever bij Duursche Waarden (IJssel) en de aankoop van gronden voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers (met name langs de Maas). Voor de overige projecten is de planvorming verder uitgewerkt. De uitgaven passen binnen het totaal budget dat voor H&I beschikbaar is.
- ^l De tijdelijke subsidieregeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast (de zogenaamde «100 miljoen-regeling») is per 1 april 2004 in werking getreden en snel daarna ingevuld met projecten. De eerste projecten zijn reeds afgerond. Het betreft bijvoorbeeld de realisatie van een retentiepolder bij het waterschap Fryslan, het afkoppelen en infiltreren van regenwater in de gemeente Rijssen-Holten en de bouw van een gemaal bij waterschap de Dommel. De laatste projecten worden 2010 afgerond. De opdrachtnemer heeft op basis van de voortgangsrapportage géén factuur ingediend, waardoor er in 2006 € 14 mln. onbesteed is gebleven. Dit zal nu begin 2007 tot betaling leiden.

Afwijkingen in de planning

- ¹ De uitvoering van de saneringen worden gerealiseerd tot en met 2010. Verwacht wordt dat de financiële afwikkeling doorloopt in 2011.
- ² In verband met juridische procedures is oplevering thans in 2007 voorzien.
- ³ Door vertraging in het vergunningenproces wordt oplevering van het laatste project voorzien in 2009.
- ⁴ Door vertraging in het proces bij de provincie wordt de oplevering in 2009 voorzien.
In het kader van bestrijding van wateroverlast wordt gewerkt aan de realisatie van twee gemalen te Gouda en IJmuiden. Beide projecten zijn in 2006 opgeleverd.
- ⁵ Voor gemaal IJmuiden worden in het eerste kwartaal van 2007 nog enige restpunten uitgevoerd.
- ⁶ Het baggerspeciedepot Koegorspolder is niet doorgegaan. De financiële afwikkeling is thans afgerond. Het resterende bedrag is in 2006 ingezet bij VNK-2.
- ⁷ Het project is in 2004 opgeleverd. De financiële afwikkeling is in 2006 afgerond.
- ⁸ In verband met juridische procedures is oplevering voorzien in 2009.

11.05 Verkenningen en planstudies

11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

Verkenningenprogramma IF 11.05.01				
Lokatie	Indicatie Modaliteit	Probleem	Gereed	
			Begroting 2006	Realisatie 2006
Landsdeel (internationaal) Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas (Noodoverloopgebieden)	Waterbeheren	Veiligheid	2006	2006
Landsdeel Noord Natuurontwikkelingsplan Eems	Waterbeheren	Natuur	2007	2007
Landsdeel West Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust	Waterkeren	Kustuitbreiding	2006	2006
Landsdeel Zuid Herinrichting Waals Ned. Grensmaas	Waterbeheren	Waterbeheersing en KRW	2007	2007
Integrale Verkenning Maas (IVM)	Waterkeren	Duurzame hoogwaterbescherming	2005	2005

Planstudieprogramma Hoofdwatersystemen (artikel IF 11.05.03)		
Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 1		
Projecten (inter)nationaal		
Volkerak Zoommeer	pb	2008 ¹
Landsdeel Zuid		
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium	pb	2007 ²
Peilbesluit Veerse meer	pb	2007 ³

Legenda:

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

Afwijkingen in de planning

¹ Vertraagd door aanvullend onderzoek verzilting. Oplevering wordt voorzien in 2008.

² De milieueffectrapportage (MER) is uitgelopen in de onderzoeksfase in verband met discussie over de te maken keuzes van uit de verschillende voorliggende varianten. Medio 2007 wordt het hoofdrapport MER ter vaststelling voorgelegd. Als gevolg daarvan en de nog te bewandelen procedures rondom de MER en Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal het Tracébesluit (TB) pas eind 2007 plaatsvinden.

³ Vanwege de procedures rondom de MER zal het projectbesluit pas in 2007 plaatsvinden.

12 Hoofdwegennet

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
12. Hoofdwegennet	Realisatie		Begroting	Vershil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		2 701 107	2 075 087	626 020¹
Uitgaven	1 628 560	2 110 743	2 492 951	- 382 208
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>48 860</i>	<i>61 951</i>	<i>54 292</i>	<i>7 659</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	48 860	56 633	54 292	2 341
12.01.02 Service verkeersmanagement Filevermindering		5 318		5 318 ²
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>688 268</i>	<i>1 039 854</i>	<i>836 106</i>	<i>203 748</i>
12.02.01 Basispakket B&O Infrast. Hoofdwegen	612 086	879 537	677 447	202 090 ³
12.02.02 Servicepakket B&O infrastr. Hoofdwegen	76 183	160 317	158 659	1 658
<i>12.03 Aanleg, benutting en planstudie ná tracébesluit</i>	<i>858 083</i>	<i>660 394</i>	<i>1 122 628</i>	<i>- 462 234</i>
12.03.01 Realisatieprogramma Hoofdwegen	823 296	496 923	674 703	- 177 780 ⁴
12.03.02 Planstudieprogramma ná tracébesluit	34 787	163 471	447 925	- 284 454 ⁴
<i>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>12 892</i>	<i>123 224</i>	<i>117 978</i>	<i>5 246</i>
12.04.01 Geïntegreerde contractvormen/PPS	12 892	123 224	117 978	5 246
<i>12.05 Verkenningen en planstudies vóór tracébesluit</i>	<i>20 457</i>	<i>225 320</i>	<i>361 947</i>	<i>- 136 627</i>
12.05.01 Verkenningen		704	700	4
12.05.02 Planstudieprogramma vóór tracébesluit	20 457	224 616	361 247	- 136 631 ⁴
Apparaatsuitgaven				0
Baten-lastendiensten		1 408 543	1 189 339	219 204
12.09 Ontvangsten		64 209	32 764	31 445⁵

Financiële toelichting

- ¹ De hogere verplichtingenrealisatie ten opzichte van de ontwerpbegroting heeft voornamelijk betrekking op de A2 Tangenten Eindhoven en de A4 Burgerveen-Leiden. Deze projecten zijn innovatief aanbesteed, waardoor de verplichtingen voor het betreffende project in één keer zijn aangegaan en niet in onderdelen of gefaseerd.
- ² In 2006 is het Programma Filevermindering gestart om landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Hiervoor zijn in 2006 bij Najaarsnota aan dit artikelonderdeel middelen toegevoegd. Uiteindelijk is er voor € 5,3 mln. aan uitgaven gerealiseerd.
- ³ De hogere uitgaven voor het basispakket beheer en onderhoud zijn nagenoeg geheel veroorzaakt door de overdracht van de N34 en N46 en een aantal rijkswegen in Zeeland, aan respectievelijk de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel en Zeeland. De Kamer is hierover geïnformeerd bij Najaarsnota 2006. De afkoopsom die met deze overdracht gepaard ging, bedroeg ruim € 194 mln.
- ⁴ De achtergrond en oorzaken van de lagere realisaties op de realisatie- en planstudieprojecten zijn in 2006 aan de Kamer gemeld en toegelicht (Kamerstukken II, 2005-2006, 30 560 A, nr. 2; suppletore wet samenhangende met de Voorjaarsnota 2006). Hierbij is ondermeer aangegeven dat – om zoveel mogelijk te voorkomen dat na 2005 opnieuw in 2006 de feitelijke betalingen achterblijven bij de ramingen – het noodzakelijk was de kasprognoses van de projecten op het Infrastructuurfonds nauwgezet te monitoren en te herijken. Tezamen met de technische verwer-

king van de in de brief van 6 december 2005 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 29) aangekondigde kasmaatregelen, was dit aanleiding om ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2006 een forse verlaging aan te brengen bij Voorjaarsnota. Voornamelijk verschuivingen hebben plaatsgehad bij de wegenprojecten als A1/A6/A9 Craag, A12 en een deel van de Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM)-projecten.

⁵ De meerontvangsten zijn hieronder apart inzichtelijk gemaakt. De oorzaak houdt veelal verband met de individuele voortgang bij de afzonderlijke projecten. De post «diverse ontvangsten» betreft onder andere bijdragen die verkregen zijn voor de RW4 Dinteloord-Bergen op Zoom en RW9 Badhoevedorp.

Gespecificeerde ontvangsten van dit productartikel (x 1000 €)				
	Realisatie 2005	Begroot 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
rw 2 Holendrecht–Oudenrijn		1 594	18 992	17 398
rw 2 Everdingen–Deil–Zaltbommel–Empel		2 400	764	– 1 636
rw 4 Dintel–Bergen op Zoom		0	10 116	10 116
rw 9 Badhoevedorp		0	16 609	16 609
rw 10 Coentunnel/West.randweg		0	4 148	4 148
rw 12 Den Haag–Gouda		0	1 762	1 762
rw 15 Reconstructie aansluitingen		2 900	0	– 2 900
rw 31 Leeuwarden–Drachten		5 800	0	– 5 800
rw34 Ommen			656	656
rw 35 Zwolle–Almelo combiplan			991	991
Diverse ontvangsten		20 070	10 171	– 9 899
Totale ontvangsten	70 040	32 764	64 209	31 445

c. Het actuele programma

12.01 Verkeersmanagement

12.01.01 Basispakket verkeersmanagement

Verkeersmanagement is gericht op de beperking van voertuigverliesuren en het vergroten van de betrouwbaarheid van het netwerk. Op dit gebied is in 2006 vooruitgang geboekt. Onderdeel hiervan is de verkeersgeleiding, welke in toenemende mate wordt gebruikt om verkeers- en vervoersstromen actief te sturen (omleidingroutes, dynamische snelheden). Zo zijn er pilots uitgevoerd met blokrijden en dynamische snelheidslimieten. Ter bevordering van het incidentmanagement zijn er wegininspecteurs met verkeersregelende bevoegdheden opgeleid en ingezet. Dit heeft geleid tot snellere aanrij- en afhandeltijden bij incidenten. Verder is in 2006 een proef uitgevoerd met het versneld bergen van vrachtauto's in de regio Utrecht en is onderzoek gedaan naar de oorzaken van incidenten met vrachtwagens. De resultaten hiervan zijn begin 2007 aan de Tweede Kamer gestuurd. Ten slotte wordt in alle verkeerscentrales op dit moment met een drietal regelscenario's gebruikt, één voor de situatie tijdens de spitsen, één voor evenementen en één in geval van calamiteiten.

Met het project Groot Onderhoud is in 2006 een nieuwe aanpak gebruikt bij werkzaamheden op de weg met als doel verkeershinder zoveel mogelijk te beperken. In 2006 was de filezwaarte veroorzaakt door wegwerkzaamheden 4% van de totale filezwaarte. Het gemiddelde in voorgaande jaren was dit 5%. De aanpak is gebaseerd op het goed en intensief informeren het publiek, het op een «slimme» wijze uitvoeren van plannen door het goed op elkaar afstemmen van werkzaamheden en het samenwerken met partners. Bij de grote projecten wordt, waar dat kan helpen in het verminderen van de overlast, gebruik gemaakt van de inzet van Openbaar Vervoer-alternatieven.

	Eenheid	t/m 2004	t/m 2005	Begroot t/m 2006	Realisatie t/m 2006
Verkeerssignalering	Km	997,3	999,3	1 047,6	1 224**
Verkeerscentrales	stuks	7	6	6	6
Spits- en plusstroken	stuks	19	27*	47*	33
Doelgroepstroken, incl. busvoorzieningen	stuks	36	38	38	96**

* De luchtkwaliteitsproblematiek heeft invloed op de voortgang van de planning van spitsstroken.

** Binnen Verkeer en Waterstaat met het Netwerk InformatieSysteem (NIS) de areaalomvang van verkeerssignalering en doelgroepstroken per 31 december 2006 opnieuw vastgesteld. Deze is nu volledig actueel.

Bron: Rijkswaterstaat

12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement

In de tweede helft van 2006 is gestart met het Programma Filevermindering, ook wel «Fileproof» genoemd. Het doel van dit programma is om met belanghebbenden en andere overheden in de jaren 2006, 2007 en 2008 met creatieve oplossingen duidelijke resultaten te boeken in de vermindering van files. Hierbij zijn in 2006 in totaliteit bijna drieduizend ideeën door externe deskundigen beoordeeld op de haalbaarheid. Dat heeft geresulteerd in een programma met circa veertig projecten. Op een aantal projecten is in 2006 reeds resultaten geboekt:

- er is een «Groene-Golfteam» gevormd dat vanaf medio januari 2007 de doorstroming bij de verkeerslichten in Nederland doorlicht;
- er is een Bestuurlijk Convenant (In de ban van de ring) getekend om de reguliere doorstroming te verbeteren op de ring A10 Amsterdam;
- de openingstijden van diverse bruggen zijn gewijzigd: ze gaan niet meer open tijdens de spits;
- de verkeerscentrales worden ondersteund bij het optimaliseren van draaiboeken bij incidenten en werk in uitvoering door een mobiel team;
- er is een ZOAB reiniger beschikbaar, die bij ongevallen de weg sneller schoon kan maken;
- de inzet van nieuwe calamiteitschermen om kijkfiles te minimaliseren;
- er is een grootschalige praktijkproef gehouden met het ritsen in blokken van 5 tot 10 auto's. Hiervan komen definitieve resultaten in het voorjaar 2007 beschikbaar.

12.02 Beheer en onderhoud

De areaalgegevens voor rijkswegen zijn opgenomen in de volgende tabel.

Specificatie areaal rijkswegen		2004	2005	Begroot 2006	Realisatie 2006
Soort beheer en onderhoud					
rijbaanlengte (in km)	hoofdrijbanen	5 789	5 820	5 820	5 635*
rijbaanlengte (in km)	verbindingswegen en op- en afritten	1 747	1 750	1 750	1 259**
zwart onderhoud (in km ²)	hoofdrijbanen	70	71	71	70,4
zwart onderhoud (in km ²)	verbindingswegen en op- en afritten	15	15	15	10,2**
– groen onderhoud (in km ²)		186	188	188	186

* Als gevolg van de overdracht van de N34 (provincies Overijssel en Drenthe) en N46 (provincie Groningen) en enkele wegen in Zeeland, is de rijbaanlengte afgenomen.

** Bij de digitalisering van het areaal is de lengte van verbindingswegen en op- en afritten opnieuw gedefinieerd. Het gevolg hiervan is dat de in- en uitvoegstroken, die vroeger meegerekend werden als onderdeel van de verbindingsweg en op-/afrit, nu niet meer meetellen. Deze worden nu gezien als onderdeel van de hoofdrijbaan.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud

Ten aanzien van de afgesproken prestatie-indicatoren voor het basispakket Beheer en Onderhoud zijn in 2006 de volgende resultaten behaald:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid	Begroet 2006	Realisatie 2006
Voorzieningenniveau Infrastructuur	Voldoen van wegen aan de afgesproken normen	% areaal	85%	96%
Waarborg voor verkeersveiligheid, doorstroming en publiek-vriendelijk werken	Bij het (tijdelijk) niet voldoen aan de normen van de wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels worden binnen maximaal 24 uur na constatering maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen	aantal malen niet voldaan binnen afgesproken tijd	1	0

Het is het afgelopen jaar niet voorgekomen, dat niet binnen de afgesproken tijd maatregelen waren genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen, na constatering van het (tijdelijk) niet voldoen aan de normen van wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels. Zoals gemeld in de Mid Term Review Beheer en Onderhoud bij de ontwerp-begroting 2007 begint de staat van beheer en onderhoud van het areaal rijkswegen op orde te komen. Daaraan liggen twee redenen ten grondslag.

1. Er in het kader van regulier onderhoud 250 km meer asfalt vervangen dan vooraf was berekend.
2. Daarnaast wordt Beheer en Onderhoud niet gelijkmatig verdeeld over de jaren. Het aantal wegvakken waar in 2006 het asfalt vervangen moest worden lag bijvoorbeeld onder het gemiddelde. Hierdoor was er dat jaar meer ruimte om achterstand in te lopen. (Uiteraard zijn er ook jaren waarin de hoeveelheid te vervangen asfalt hoger is dan gemiddeld). Daarnaast is ook het budget van de impuls 2003 (12.02.02) gebruikt om achterstallig onderhoud in te lopen.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

Impuls 2003

De uitvoering van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen, waarmee wordt beoogd de meest urgente beheer- en onderhoudsachterstanden weg te werken, ligt op schema. Tot en met 2006 is 826 km achterstallig verhardingsonderhoud weggewerkt. Voor 2007 is de vervanging van 474 km voorzien, waarmee de toegezegde 1300 km achterstallig verhardingsonderhoud zal zijn gerealiseerd.

Jaar	Gerealiseerd (km's)	Planning (km's)	Totaal
2004	179		179
2005	145		145
2006	502		502
2007		474	474
Totaal	826	474	1 300

Daarnaast zijn in 2006 uit de impuls beheer en onderhoud de twee geplande renovaties aan de Hagesteinse brug en de brug Keizersveer gerealiseerd.

Bron: Rijkswaterstaat

Servicepakket meer vlot

In het kader van het servicepakket meer vlot is in 2006 de vrachtwagenparkeergelegenheid op de verzorgingsplaats «De Paal» langs de A1 uitgebreid. Tevens is nader onderzoek verricht naar de ongevallen op de A67 tussen Geldrop en Leenderheide. Als follow-up hiervan zullen in 2007 pechhavens voor vrachtverkeer aangelegd worden.

Servicepakket meer veilig

In 2006 is gestart met de realisatie van de verkeersveiligheidsimpuls voor niet-autosnelwegen die in beheer zijn van het Rijk. Met de ombouw van de N50 (Hattemberbroek-Kampen) is de veiligheid hier aanzienlijk verbeterd. Daarnaast zijn langs een tweetal wegen bermverhardingen aangebracht, zijn twee kruispunten verbeterd en zijn essentiële herkenbaarheidskenmerken aangebracht op de N57, de N59 en de N60. Het budget dat bestemd was voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de N34 en N46 is met de overdracht van deze wegen ter beschikking gesteld aan respectievelijk de provincies Overijssel, Drenthe en Groningen. Met deze provincies is overeengekomen dat zij de afgesproken maatregelen zullen realiseren.

Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving

Met het servicepakket meer kwaliteit leefomgeving wordt een bijdrage geleverd aan de uitvoering van het meerjarenprogramma ontsnippering. In het kader van ontsnippering zijn in 2006 o.a. de faunatunnels N34 en A28 (beide provincie Drenthe) gereed gekomen. Momenteel zijn in uitvoering de faunatunnels onder de A67 en N69 (provincie Noord-Brabant), een amfibietunnel onder A27 (Noord-Brabant) en looprichels onder de A20, A16 (provincie Zuid-Holland). Verder is in 2006 gestart met de voorbereidingen van de realisatie van ecoducten over de A2 (Kruisberg, Weerterbos, beide provincie Limburg), A28 (Huis ter Heide, provincie Utrecht), de A1 (Laren) en de A27 (De Bosberg) (beiden provincie Noord-Holland).

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegennet

De lagere uitgaven op het ZSM-programma worden veroorzaakt door de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit. Hierdoor bleek het noodzakelijk om in de voorbereidende fase nieuwe en/of aanvullende luchtkwaliteitsonderzoeken uit te voeren. De uitvoeringsplanning van een groot aantal projecten is om deze reden vertraagd (zie ook het Infra-prioriteitenverslag).

De mutaties in de kasuitgaven hebben overigens geen effect op de geplande opleveringsdatum en de totale projectkosten. Voor een aantal projecten is in de tabellen nadere informatie terug te vinden.

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen IF 12.03.01

Project	Omschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Projecten landsdeel Noord						
31	Leeuwarden-Drachten	33	7	- 26 ^a	2008	2008
7	Rw Zuidelijke ringweg Groningen, fase 1	0	3	3 ^b		2009
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens	26	24	- 2	2007	2007
Projecten landsdeel Oost						
2	Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	52	22	- 30 ^a	2010	2010
35	Zwolle-Almelo (traverse Nijverdalen)	0	2	2 ^b		2013
35	Wierden - Almelo	23	19	- 4 ^c	2008	2008
Projecten landsdeel West						
2	Holendrecht-Oudenrijn	111	102	- 9	2012	2013 ¹
2	Knpt. Oudenrijn (rw12)-Knpt. Everdingen (rw27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats	0	1	1 ^d	2005	2005
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	43	28	- 15 ^a	2008	2008
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen)	28	5	- 23 ^e	2005	2005
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2	3	1	2005	2005
15	Reconstructie aansluiting bij H-Giessendam en Sliedrecht	13	21	8 ^f	2006	2006
Projecten landsdeel Zuid						
	Maatregelenpakket Limburg	12	2	- 10 ^g		2009
2	Rondweg Den Bosch	71	11	- 60 ^a	2010	2010
2	Tangenten Eindhoven	29	39	10 ^h	2010	2010
4	Dinteloord-Bergen op Zoom, omleiding Halsteren	0	2	2 ^b		2007
50	Eindhoven-Oss asw 2x2	18	15	- 3	2005	2005
73/74	Venlo-Maasbracht ism Rw 74, N68 en OTR	236	167	- 69 ⁱ	2007	2007
Overig						
	Dynamisch verkeersmanagement	0	0	0	nvt	nvt
	Filevermindering	0	1	1 ^j	nvt	nvt
	Kleine projecten/Afronding projecten	15	22	7 ^k	nvt	nvt
	Verkeersveiligheid infrastructuurpakket HWN en N33	13	1	- 12 ^l	nvt	nvt
Totaal categorie 0		725	497	- 228		
Amendement 43 (Gerken)		- 50				
Totaal Realisatieprogramma IF 12.03.01		675	497	- 178		

^a Voor deze kasritme-aanpassingen wordt verwezen naar de toelichting bij punt 4 onder de tabel Budgettaire gevolgen van de uitvoering.

^b Deze projecten zijn nieuw opgenomen in het realisatieprogramma en doorgestroomd vanuit planstudieprogramma na tracébesluit.

^c Als gevolg van vertraging bij het verleggen van kabels en leidingen is op dit project € 4 mln. minder uitgegeven.

^d Dit betreft najlende betalingen. Het project is opgeleverd.

^e Dit betreft de post onvoorzien bij dit project, waar in 2006 geen beroep op is gedaan. Deze schuift door naar 2007.

^f De hogere uitgaven op dit project zijn o.a. het gevolg van hogere kosten voor benodigde asfaltreparaties, aanpassing van de grondslag waardoor een tweetal extra kunstwerken nodig waren en het nemen van extra verkeersmaatregelen. Hierover is de Tweede Kamer bij Voorjaarsnota 2006 (30 560A, nr. 3) geïnformeerd.

^g Deze lagere uitgave valt samen met de daarmee corresponderende bijdrage van de provincie Limburg. Deze waren in 2006 voorzien, maar zullen eerst in 2007 gerealiseerd worden.

^h Dit houdt verband met een bijstelling van de BLS-dienst bijdrage aan RWS. Voor 2006 resulteert dit in hogere uitgaven. In latere jaren staat hier een verlaging tegenover.

- ⁱ Hier is sprake van vertraging, mede veroorzaakt door luchtkwaliteitsproblematiek.
- ^j Dit betreft middelen voor het project filevermindering die ten laste van het realisatieprogramma aanleg rijkswegen worden gebracht.
- ^k Het gaat hier om diverse kleine projecten en projecten die in afronding zijn. Per saldo is er over 2006 sprake van hogere uitgaven. Dit is onder andere het geval bij de N33, de trajecten Appingedam–Spijk en Spijk–Eemshaven.
- ^l Een langere procedure was nodig door de keuze van verdubbeling.
- ¹ Het onderdeel Hooggelegen één jaar later gereed vanwege vertraging bij het alliantiecontract.

De volgende openstellingen van wegen hebben plaatsgevonden:

RW	Wegvak	Openstelling in Jaar	In Maand	Aantal km	Totaal aantal rijstroken	Totaal aantal rijbanen
2	Oudenrijn–Everdingen	2005	Jan	2	6	2
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2005	Juli	nvt	nvt	nvt
15	Europaweg	2005	Dec	nvt	nvt	nvt
50	Eindhoven–Oss, gedeelte Uden–Oss	2005	Dec	8,5	4	2
33	Spijk–Eemshaven	2005	Aug	6	2	1
15	Reconstructie aansluitingen Hardinxveld–Giessendam en Sliedrecht	2006	Dec	nvt	nvt	nvt

Bron: Rijkswaterstaat

12.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit

Op de beide planstudieprogramma's (zowel na als vóór tracébesluit) is in 2006 ten opzichte van de stand in de begroting € 414 mln. onbesteed gebleven. Voor de motivatie wordt verwezen naar de toelichting punt 4 onder de tabel Budgettaire gevolgen van de uitvoering en de planstudie-tabel onder 12.05.

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Geïntegreerde contracten Hoofdwegen IF 12.04					
Project: Omschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Categorie 0					
Projecten landsdeel West					
Aflossing tunnels	51	49	– 2 ¹		
RW 11 Alphen aan de Rijn–Bodegraven betaling PPS constructie	6	6	0		
Projecten landsdeel Zuid					
Exploitatie Westerscheldetunnel	47	50	3 ²		
RW59 Rosmalen–Geffen, PPS	14	18	4 ³		
Totaal categorie 0	118	123	5		

- ¹ De betaling voor de Wijkertunnel en Tunnel de Noord is neerwaarts bijgesteld in verband met de contractuele aanpassing van de prijs per passage.
- ² Bij de Westerscheldetunnel is sprake van een € 3 mln. hogere uitgave vanwege een ontoereikende indexering van het budget in het verleden.
- ³ In 2006 zijn de kosten van de afwikkeling van de grondverwerving bovenop de jaarlijkse PPS-bijdrage van € 14 mln. gekomen.

12.05 Verkenningen en planstudieprogramma vóór tracébesluit

Beschrijving	Gereed		Toelichting
	Begr. 2006	Real. 2006	
CATEGORIE 1			
Categorie 1 (na tracebesluit)			
Projecten landsdeel west			
RW4 Burgerveen–Leiden	pr	2007	Tracébesluit is in 2006 genomen, de procedures bij de RvS worden naar verwachting in 2007 afgerond.
Categorie 1 (voor tracebesluit)			
Projecten landsdeel Noord			
RW31 Zurich–Harlingen	pr	Ja	
Projecten landsdeel Oost			
RW 28 Hattermerbroek–Zwolle–Meppel en kortsluiting A28 en A32	tb	2007	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het tracébesluit vertraagd naar 2007.
RW 34 omleiding Ommen in comb met RW 35 Zwolle Almelo	pr	2007	Het tracébesluit is maart 2006 vastgesteld, de procedures bij de RvS worden naar verwachting in 2007 afgerond.
RW 50 Ewijk–Valburg–Grijsoord	tb	2007	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit worden de tracébesluiten voor zowel het traject Ewijk-Valburg als het traject Valburg – Grijsoord in 2007 verwacht.
Projecten landsdeel West			
RW1/RW6/RW9 Benutting	wab	2007	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het WAB vertraagd naar begin 2007.
RW2 Amsterdam Utrecht (Holendr–Oudenrijn) 2x5	tb	2007	Vanwege een scopewijziging (van 2x4 naar 2x5) in mei 2006 is het tracébesluit een jaar uitgesteld.
RW2 Oudenrijn–Deil	tb/pr	2007/2008	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit voor zowel het traject Oudenrijn–Everdingen als het traject Everdingen–Deil zijn de tracébesluiten vertraagd naar 2007.
RW 7 Zaanstad–Purmerend Benutting	wab/pr	2007	Het WAB is in 2006 vastgesteld, de procedures bij de RvS worden naar verwachting in 2007 afgerond.
RW 9 Velsen–Badhoevedorp Benutting	wab/pr	2008	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het WAB vertraagd naar 2008. Naar verwachting worden de procedures bij de RvS eveneens in 2008 afgerond.
RW 9 Koedijk–De Stolpen Benutting	tb	Ja	
RW 10 Tweede Coentunnel en Westrandweg	tb	2007	Het betreft twee afzonderlijke procedures. Het OTB voor de Coentunnel is in december 2006 vastgesteld, het tracébesluit voor de Coentunnel wordt begin 2007 vastgesteld. Het tracébesluit van de Westrandweg wordt naar verwachting in de loop van 2007 vastgesteld.
RW12 Den Haag–Gouda Benutting	pr	2007	Het WAB is in 2006 vastgesteld, de procedures bij de RvS worden naar verwachting in 2007 afgerond.
RW 12 Maarsbergen–Veenendaal	tb	2008	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is een vertraging opgetreden. Naar verwachting wordt het tracébesluit in 2008 genomen.
RW 12 Utrecht–Maarsbergen en Veenendaal–Ede	pr	2007	Traject Utrecht–Maarsbergen: vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het WAB vertraagd naar 2007; naar verwachting worden procedures bij de RvS eveneens in 2007 afgerond. Traject Veenendaal–Ede: het WAB is in 2006 vastgesteld.
RW 12 Utrecht West Benutting ism Woerden–Gouda	pr	2007	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het WAB vertraagd naar 2007.
RW 50 Ramspol–Ens	tb	2007	Op verzoek van de Tweede kamer wordt het standpunt herzien, waarna een nieuw OTB zal worden opgesteld.

Beschrijving	Gereed		Toelichting
	Begr. 2006	Real. 2006	
Projecten landsdeel Zuid			
RW 61 Hoek-Schoondijke	tb/pr	2007	Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is een vertraging opgetreden van 1 jaar. Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is de planstudie vertraagd. Door diverse oorzaken, waaronder problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit en een scopewijziging, is er een vertraging opgetreden.
RW74 Venlo ism rw73 zuid, N68 en Oost-tangent Roermond	pr	2007	
RW2 Passage Maastricht	tb	2010	
Categorie 3			
Projecten landsdeel Oost			
RW1 Barneveld-Deventer	tb	Nee	Project beëindigd. Er is een verkenning opgestart voor het traject Apeldoorn-Deventer; de regio voert deze uit.

Bron: Rijkswaterstaat

12.05.01 Lopende verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Oost			
Aansluiting A15 (Ressen)–A12 (Zevenaar)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg	2006
Landsdeel West			
Gebiedsgerichte verkenning Utrecht (netwerkanalyse)	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2006

Bron: Rijkswaterstaat

13 Spoorwegen

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen:

- artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leef-omgeving.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
13 Spoorwegen	Realisatie		Begroting 2006	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		2 597 494	2 532 363	65 131
Uitgaven	1 848 438	2 069 357	1 775 840	293 517
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	91 364	93 251	75 970	17 281 ¹
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	1 135 131	1 547 391	927 542	619 849
13.02.01 Regulier onderhoud	1 135 131	710 634	412 042	298 592 ²
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten		625 493	409 000	216 493 ³
13.02.03 Rentelasten		188 654	106 500	82 154 ⁴
13.02.04 Betuweroute		22 610	0	22 610 ⁵
<i>13.03 Aanleg</i>	601 988	372 286	718 358	- 346 072
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	0	315 090	645 061	- 329 971 ⁶
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	529 395	30 750	46 851	- 16 101 ⁷
13.03.03 Uitgeven leenfaciliteit versnelde aanleg	72 593	26 446	26 446	0
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>		47 524	44 374	3 150
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	19 956	8 905	9 596	- 691
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	8 247	5 274	6 487	- 1 213
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	9 709	1 131	1 047	84
13.05.03 Verkenningenprogramma	2 000	2 500	2 062	438
Apparaatsuitgaven		1 783	1 129	654
Baten-lastendiensten		0	0	0
13.09 Ontvangsten		1 047	38 200	- 37 153⁸
HSA		0	15 000	- 15 000
Overig		1 047	23 200	- 22 153

Financiële toelichting

¹ Dit betreft bijna geheel de toevoeging van BTW en loon- en prijsbijstelling.

² De voornaamste oorzaken van de hogere realisatie in 2006 zijn:

- De BTW die op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd (137 mln). De begroting is exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is. Tot en met 2006 (dus ook in Jaarverslag) moet BTW elk jaar geclaimd worden uit de aanvullende post bij het Ministerie van Financiën op grond van de betaalde projecten. Daarom is in het Jaarverslag 19% bij de begroting opgeteld. Vanaf 2007 is dit veranderd, aangezien het Ministerie van Financiën vanaf 2007 structureel de BTW naar de begroting van VenW heeft overgeboekt.

- Een kasschuif om de middelen voor Beheer en Instandhouding beter aan te laten sluiten op de financiële behoefte van ProRail zoals die blijkt uit het beheerplan 2006, rekening houdend met de productie 2005 (€ 70 mln);
 - In plaats van ProRail een beroep te laten doen op de leenfaciliteit is besloten een bedrag van € 75 mln á fonds perdu te financieren. Dit past in het beleid van schuldreductie ProRail.
 - Aan de NS is in 2006 een subsidie verleend van € 45 mln voor aanloopverliezen bij de Thalys;
 - Om de kosten voor onderhoud Betuweroute apart inzichtelijk te maken zijn de kosten van 13.02.01 Regulier onderhoud overgeboekt (ca. € 23 mln) naar het nieuwe artikelonderdeel 13.02.04.
- ³ De hogere realisatie op dit artikelonderdeel is m.n. veroorzaakt door:
- De BTW die op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd (€ 100 mln). De begroting is exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is.
 - De voor de 2e fase van het Herstelplan benodigde middelen zijn in 2006 overgeboekt (€ 143 mln) vanuit realisatieprogramma personenvervoer naar het Onderhoud en Vervanging. Dit omdat de verschillende onderdelen van het Herstelplan (vervangingen, oplossen capaciteitsknelpunten, kleine projecten) vallen onder de definitie van Beheer en Instandhouding. In lijn met het amendement Van Hijum – Van der Ham (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 16) zal overigens € 105 mln. binnen het programma worden bestemd voor capaciteitsknelpunten in Brabant en de Randstad. Mede als gevolg van besluitvorming over de Mid-Term Review (MTR) is uiteindelijk € 40 mln. van het budget van de 2e fase van het Herstelplan niet tot betaling gekomen;
 - een overboeking vanuit VWS voor de Valysregeling (€ 10 mln);
- ⁴ De gerealiseerde rentelasten zijn hoger begroot omdat de BTW die op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd (20 mln). De begroting is exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is. Daarnaast is in het kader van de schuldreductie ProRail is 60 mln extra afgelost. Dit past in het beleid om de schulden van ProRail te saneren. Hiervan was € 25 mln. al voorzien uit hoofd van afspraken die vorig jaar in dit kader zijn gemaakt.
- ⁵ In de begroting 2006 was hiervoor geen apart artikelonderdeel opgenomen. Om de kosten voor onderhoud Betuweroute apart inzichtelijk te maken zijn de kosten van 13.02.01 Regulier onderhoud bij Najaarsnota overgeboekt naar dit nieuwe artikelonderdeel.
- ⁶ De voornaamste oorzaken van het verschil met de ontwerpbegroting 2006 zijn:
- De BTW die op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd (€ 50 mln). De begroting is dus exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is.
 - De voor de 2e fase van het Herstelplan benodigde middelen zijn in 2006 overgeboekt (€ 143 mln) vanuit realisatie personenvervoer naar het Onderhoud en Vervanging. Dit omdat de verschillende onderdelen van het Herstelplan (vervangingen, oplossen capaciteitsknelpunten, kleine projecten) vallen onder de definitie van Beheer en Instandhouding (zie ook ad2)).
 - Diverse kasritme-aanpassingen bij de projecten (– € 243 mln). De oorzaken zijn project gewijs nader toegelicht onder de 13.03.01 realisatieprogramma railwegen (personenvervoer).
 - Overboeking naar Realisatieprogramma goederenvervoer (stillere remblokken) (– € 4 mln)
- ⁷ De voornaamste oorzaken van het verschil met de ontwerpbegroting 2006 zijn:
- De BTW die op basis van declaraties (en verantwoording over de werkelijk betaalde BTW over de relevante onderdelen) uit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd (€ 6 mln). De begroting is dus exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is. Daarnaast zijn er diverse kasritme-aanpassingen bij de projecten (– € 28 mln). De oorzaken zijn voor de betreffende projecten nader toegelicht onder 13.03.02 realisatieprogramma railwegen (goederenvervoer).
- ⁸ De volgende geraamde ontvangsten zijn niet ontvangen in 2006. Veelal ligt er een relatie met de uitgavenprogrammering:
- HSA (– € 15 mln);
 - Bijdrage TEN CAU (Corridor A'dam – Utrecht) (– € 5 mln);
 - ProRail Taakstelling EAT (Engeneering, Administratie, Toezicht) (– € 11 mln); deze ontvangst zal nu in 2007 worden verkregen);
 - Bijdragen Sloelijn (– € 7 mln);
 - Diverse ontvangsten (teveel betaalde voorschotten voorgaande jaren) (€ 1 mln).

c. Het actuele programma

13.03 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Benutten					
BB21(ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	16	13	- 3 ^a	divers	divers
Geluid (emplacements en innov. ontwikkeling)	12	7	- 5 ^b	divers	divers
Kleine projecten	4	7	3 ^c	divers	divers
2e fase betrouwbaarbenutten	123	0	- 123		
A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen					
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	81	48	- 33 ^d	2006	2006/2007
Stations en stationsaanpassingen					
Kleine stations	7	5	- 2 ^e	divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.					
Afdekking risico's spoorprogramma's	90	0	- 90 ^f	divers	divers
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	30	27	- 3 ^g	divers	divers
Intensivering Spoor in steden	82	0	- 82 ^h	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	7	7	0	divers	divers
Traject Oost	10	6	- 4 ⁱ	2004/2006	2004/2006
Utrecht–Arnhem–Zevenaar					
Arnhem 4e peron	8	1	- 7 ^j	2007/2010	2007/2011
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	7	9	2 ^k	2009	2009
Amsterdam–Den Haag–Rotterdam–Dordrecht					
R'dam Zuid-Dordrecht:4/6-sporig	5	4	- 1 ^l	1997	1997
Rotterdam/Den Haag–Utrecht					
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	11	11	0 ^m	2005	2005
Amsterdam–Utrecht–Maastricht/Heerlen					
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	23	50	27 ⁿ	2005 e.v.	2005 e.v.
A'dam/Schiphol – Den Helder/Hoorn					
Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	2	2	0	2005	2005
Haarlemmermeer–Almere					
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron)	24	19	- 5 ^o	2006	2006
Stations en stationsaanpassingen					
A'dam CS spoor 10/15	4	0	- 4 ^p	2004	2004/2007
A'dam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	1	2	1 ^q	2006	2006
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	5	6	1 ^r	2006/2009	2006/2010
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	15		- 15 ^s	2008	2009
Den Haag emplacement	10	6	- 4 ^t	2006	2006
Fietsenstalling Amsterdam CS	3	0	- 3 ^u	2007/2011	2008/2011
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	15	13	- 2 ^v	2009	2010
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	10		- 10 ^w	2009/2011	2009/2012

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)

Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Overige projecten/lijdelen enz.					
Hanzelijn	33	21	- 12 ^x	2012/2013	2012/2013
Nootdorpboog	4	1	- 3 ^y	2005	2005
Regionet (incl. verkeersmaatregelen Schiphol)	3	1	- 2 ^z	divers	divers
Totaal categorie 0	645	265	- 380		
Ruimte voor planstudies	0				
BTW		50	50		
Totaal realisatieprogramma	645	315	- 330		

^a Enkele voor 2006 geplande betalingen hebben al in 2005 plaatsgevonden. Daarnaast zijn er ook betalingen doorgeschoven van 2006 naar 2007 als gevolg van discussie over contractuele verplichtingen en dan met name vanwege te late en niet juiste leveringen.

^b Voor het programma emplacementen geluid bleken in 2006 minder maatregelen nodig dan voorzien. Daarnaast is de doorlooptijd van enkele innovatieve maatregelen langer.

^c Het verschil wordt veroorzaakt door de opname in deze post van het project Hilversum Capaciteitsverruiming dat hiervoor onderdeel uitmaakte van de post Regionet. Daarnaast is eind 2006 de door ProRail voorgefinancierde AK (Algemene Kosten) aan ProRail betaald.

^d De indienststelling is verschoven naar het 2e kwartaal 2007 als gevolg van een vertraging bij de oplevering van het nieuwe beveiligingssysteem en de daarvoor benodigde veiligheidscertificaten. Dit heeft ook effect gehad op de geplande uitgaven. Daarnaast heeft er in 2006 een correctie plaatsgevonden in de AK, lopen de eindafrekeningen van enkele contracten langer dan gepland en zijn de kosten van het herstel van bovenleidingportalen lager uitgevallen dan vooraf aangenomen.

^e Onderdeel halte Helmond Brandevoort is conform planning opgeleverd maar een deel van de geplande werkzaamheden (trap/liftgebouw noordzijde) is doorgeschoven tot na de indienststelling. Ten aanzien van het onderdeel Arnhem Zuid duurt de afhandeling van meer- en minder werk langer dan gedacht.

^f Voor de post afdekking risico's spoorprogramma's geldt dat de daarvoor beschikbare gelden dit jaar niet tot betalingen hebben geleid;

^g De afhandeling van meer- en minder werk duurt langer dan voorzien en een aantal afrondende werkzaamheden van een aantal reeds in dienstgestelde projecten is doorgeschoven naar 2007. Voorbeelden zijn aanvullende wensen/eisen van de gemeente ten aanzien van de tegels en belijning nieuwe tunnel, opbreken van een overweg omdat de tunnel later in dienst gesteld is vanwege vertraging in procedures. Het opheffen van de overweg Arnhemseweg te Apeldoorn is doorgeschoven naar 2007 omdat de tunnel die de overweg moet vervangen niet in dienst kon worden genomen omdat de aansluitende omgeving niet gereed is.

^h Er was bij het opstellen van de begroting 2006 nog geen zicht op een reële kasplanning omdat aanvragen nog ingediend en beoordeeld moesten worden.

ⁱ De voorschotaanvraag 4e kwartaal voor dit project is achteraf te laag geweest.

^j Medio 2005 heeft het project Sporen in Arnhem, waaronder Arnhem 4e perron, een herstart gemaakt omdat de uitgangspunten zijn gewijzigd. Zo wordt de gedachte viersporigheid op de lijn Utrecht – Arnhem op de middellange termijn (voor 2020) niet voorzien, vervalt een derde goederenspoor en wijzigt de functionele inrichting van richting- naar lijnbedrijf (wat beter aansluit op de toekomstige vervoerwaarde en lijnvoering). Daarnaast dient het project een verkorte tracéwetprocedure te doorlopen waardoor realisatie en kasbudgetten verschuiven.

^k Verschillende oorzaken liggen hieraan ten grondslag.

- een te hoge voorschotaanvraag 4e kwartaal;
- een verwachte verrekening met NS heeft niet plaatsgevonden;
- enkele werkzaamheden zijn doorgeschoven naar 2007.

^l De uitgaven betreffen feitelijk alleen nog verrekeningen met Rijkswaterstaat.

^m Realisatie conform begroting.

ⁿ Op dit project is sprake van onderuitputting door startproblemen bij de conditioneringsfase (grondverwerving en verleggen kabel en leidingen) van diverse deelprojecten en verwerkt ten laste van de tweede fase Herstelplan.

^o De post onvoorzien is niet helemaal benut.

^p De aanbesteding van de toegevoegde scope (perronkappen) heeft langer geduurd dan verwacht. De indienststelling van deze kappen is voorzien in 2007.

^q De aanvraag is pas medio 2006 binnengekomen. Om die reden zijn de geplande uitgaven 2005 doorgeschoven naar 2006.

^r Als gevolg van een scopewijziging, het integreren van vastgoed (kantoren en woningen) in het ontwerp van de OV-terminal en het formuleren van de eisen die daaraan gesteld worden, is een vertraging ontstaan in de planning, met effect op de geplande uitgaven.

^s De beschikkingaanvraag is nog niet ingediend omdat eind 2006 nog overleg plaatsvond tussen de gemeente Den Haag en NS over de financiële bijdrage van NS aan de realisatie van het Integrale Ontwerp betreffende de OV-Terminal en de commerciële ruimten van NS.

^t De lagere realisatie is een uitwerking van de tweede fase Herstelplan. Daarnaast is een deel van de scope (restwerkzaamheden bovenleiding, schouwspaden e.d.) doorgeschoven naar 2007. Een deel van de scope wordt gelet op de korte bruikbaarheid (tot 2010) niet meer gerealiseerd. De bestaande infra kan toch zodanig worden gebruikt dat aan de functionele vraag kan worden voldaan.

^u Het beoogde plan voor het postzakkengebouw (1e fase), waarvoor een beschikking is afgegeven, wordt bij nadere uitwerking van het totaalplan herzien, waardoor de geplande bouwactiviteiten 2006 niet zijn uitgevoerd en de indienststelling voor de 1e fase is verschoven naar 2008.

^v Kasrealisatie 2006 blijft achter als gevolg van een vertraging in de aanbestedingsprocedure van de loopbrug door onenigheid over definitief ontwerp OV.

^w De vertraging is ontstaan doordat een goede uitwerking van de afspraken met NS langer duurde dan verwacht. Deze afspraken waren noodzakelijk voor het sluitend maken van de businesscase. De verwachte uitgaven in 2006 zijn hierdoor ook niet gerealiseerd.

^x De achterblijvende uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt door het niet conform planning verwerven van gronden.

^y Lagere uitgaven worden veroorzaakt door het verwerken van een aanbestedingsmeevaller en doordat post Onvoorzien niet geheel benodigd was.

^z Lagere uitgaven worden met name veroorzaakt door de overheveling van het project Hilversum capaciteitsverruiming naar de post «Kleine Projecten».

Voor de toelichting op het verschil van de datum van oplevering wordt verwezen naar de toelichting die hierboven is gegeven voor het verschil tussen de begroting en realisatie 2006.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (13.03.02)					
Project Beschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Projecten (inter)nationaal					
Aslasten Cluster II	10	9	- 1	2009	2009
PAGE risicoreductie	4		- 4 ^a	Divers	Divers
Pilot Fluistertreinen	1	4	3 ^b	2006	2007
Projecten landsdeel West					
Spoorontsluinyng NW Hoek Maasvlakte	8	4	- 4 ^c	2007	2007
Projecten landsdeel Zuid					
Sloelijn	24	10	- 14 ^d	2009	
Totaal categorie 0	47	27	- 20		
BTW		4	4		
Totaal realisatieprogramma *	47	31	- 16		

^a Er is € 4 mln. minder uitgegeven dan begroot. Er zijn geen nieuwe projecten gestart en de besluitvorming van de lopende projecten is nog niet afgerond.

^b Er is € 3 mln. meer uitgegeven dan begroot. Dit komt doordat er een extra pilot is toegevoegd: het verzamelproject «Geluidpilot LL-remblokken op goederentreinen». De daarvoor benodigde middelen zijn afkomstig uit de voor het Innovatieprogramma Geluid (IPG) gereserveerde middelen.

^c Er is € 4 mln. minder uitgegeven dan begroot. De beschikkingsaanvraag is later (medio 2006) ingediend, waardoor pas in het najaar van 2006 met de aanleg is begonnen. Hierdoor wordt een aanzienlijk deel van de geplande uitgaven doorgeschoven naar 2007.

^d Er is € 14 mln. minder uitgegeven dan begroot. Het onderzoek naar en het opruimen van «niet gesprongen explosieven» hebben een forse vertraging opgeleverd. Hierdoor is een vertraging opgetreden van ruim een half jaar en schuiven de geplande uitgaven naar achteren. Daarnaast worden de geluidsmaatregelen aan de Zeeuwse lijn later getroffen dan gepland en is het aanbrengen van de raildempers is verschoven naar 2008 in verband met vrijgave van nieuwe typen.

13.04 Geïntegreerde contractvormen PPS

Realisatieprogramma Railwegen (Geïntegreerde contractvormen spoor) (art 13.04)						
Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006	
Reeks infraprovider (IP) beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	44	44	0			
Reeks infraprovider (IP) onderhoud (13.02)	1	0	- 1 ¹			
Totaal categorie 0	45	44	- 1			
BTW		3	3			
Totaal realisatieprogramma*	45	47	2			

¹ Afronding

13.05 Verkenningen en planstudies

13.05.02 Planstudieprogramma spoorwegen goederenvervoer

	Begroting 2006	Realisatie 2006
Projectomschrijving Categorie 1		
Projecten (inter)nationaal		
Aslasten cluster III pr	2006	2007

Bron: DG Personenvervoer

13.04.03 Verkenningenprogramma spoorwegen goederenvervoer

Gereed	Begroting 2006	Realisatie 2006
Landsdeel (Inter)nationaal		
Overdracht spooransluitingen		
Motie (TK 27 482, nr 55) V en W	2006	2006

Bron: DG Personenvervoer

14. Regionaal, lokale infrastructuur

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infrastructuur verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikel 34.3 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
14 Regionaal/lokale infra	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		76 567	225 977	- 149 410¹
Uitgaven	460 728	275 263	327 108	- 51 845
<i>14.1 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>366 401</i>	<i>256 122</i>	<i>225 567</i>	<i>30 555</i>
14.1.1 Verkenningen				
14.1.2 Planstudieprogramma reg/lok	478	2 983	5 992	- 3 009 ²
14.1.3 Realisatieprogramma reg/lok	365 923	253 139	219 575	33 564 ³
<i>14.2 Regionale mob. Fondsen</i>	<i>94 327</i>	<i>19 141</i>	<i>101 541</i>	<i>- 82 400</i>
14.2.1 Rijksbijdrage	11 374	19 141	59 680	- 40 539 ⁴
14.2.2 Terugsluisopbrengsten	82 953	0	41 861	- 41 861 ⁵
Apparaatsuitgaven		102		102
Baten-lastendiensten		729	3 254	- 2 525
14.03 Ontvangsten		0	0	0

Financiële toelichting

- ¹ De eerder voor 2006 voorziene aanvraag voor een subsidiebijdrage voor de N 201 wordt pas in 2007 ingediend i.v.m. de langere voorbereidingstijd van de provincie Noord Holland o.a. door de luchtproblematiek. Hierdoor zijn in 2006 minder verplichtingen aangegaan.
- ² Er zijn minder aanvragen voor planstudies ontvangen dan geraamd.
- ³ De overschrijding op dit artikel onderdeel is met name het gevolg van extra betalingen aan Randstadrail en (eerder dan geplande) betalingen voor de Beneluxmetro. Daarentegen zijn andere projecten achtergebleven, te weten:
- N201 Masterplan: Wegens luchtproblematiek heeft er geen realisatie plaatsgevonden.
 - Noord Zuid lijn: Als gevolg van het niet halen van de mijlpalen door gemeente Amsterdam is er minder betaald.
 - Randstadrail 1e fase: Op dit project is 130 mln meer betaald conform afspraak met de Kamer dat indien de ruimte op het artikel het toelaat er meer rekeningen kunnen worden betaald.
- ⁴ Vanuit de regionale mobiliteitsfondsen zijn aanvragen niet danwel te laat ingediend. Hierdoor is er in 2006 minder uitgegeven. De middelen die in 2006 niet zijn uitgegeven komen via het voordelig saldo beschikbaar in latere jaren.
- ⁵ Er zijn in 2006 geen betalingen verricht. Dit is het gevolg van het feit dat de compensatie voor het niet doorgaan van de proef met het spitstarief van € 81,6 mln voor de drie BOR regio's, reeds geheel in het jaar 2005 was betaald.

c. Het actuele programma

14.01 Grote regionaal/lokale projecten

14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

Realisatieprogramma regionale lokale infra					
Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
Categorie 0					
Projecten landsdeel West					
Beneluxmetro (VINEX)	20	39	19 ^a	2002	2002
Duurzaam veilig West Zeeuws-Vlaanderen	1	5	4 ^b		
N201	38	0	- 38 ^c	2010	2011
Noord – Zuidlijn Noord WTC	135	46	- 89 ^d	2010/2011	2011
Randstadrail 1e fase	32	163	131 ^e	2006/2008	2006/2008
Zuid tangent kerntraject fase 2			0	2002	2002
Rijn Gouwelijn Oost		0	0	2010	2010
Tilburg Noord west tangent		0	0	2008	2009
Overig					
Experimenteerfonds	4		- 4 ^e		
Totaal categorie 0					
Amendement 23	230	253	23		
	- 10				
Totaal realisatieprogramma					
	220	253	33		

^a De hogere uitgaven betreffen hoofdzakelijk de niet in 2005 uitgegeven gelden. Deze zijn in 2006 aan de begroting voor dat jaar toegevoegd en ook tot betaling gekomen.

^b Op dit project heeft een niet geraamde afrekening plaatsgevonden.

^c Voor de N201 is de beschikkingaanvraag nog niet compleet, waardoor geen betaling heeft kunnen plaatsvinden (zie ook de toelichting bij de verplichtingen, zoals opgenomen onder de tabel budgettaire gevolgen van uitvoering). De verwachting is dat de beschikking in 2007 kan worden afgegeven.

^d De lagere kasrealisatie voor het project NZ-lijn komt doordat de gemeente Amsterdam pas na het behalen van mijlpalen kan declareren. Dit was nog niet aan de orde.

^e In lijn met de gemaakte afspraken over de bijdragen aan het project Randstadrail, fase 1 is dit deel van de bijdrage eerder betaald dan was voorzien. Het project is gerealiseerd in 2006. De daadwerkelijke ingebruikname van de belangrijkste delen van Randstadrail is uitgesteld. De aansluiting op Rotterdam Centraal staat gepland voor 2008.

^f Voor het Experimenteerfonds zijn in 2006 geen uitgaven verricht. In 2006 zijn geen experiment of bijzondere projecten uitgevoerd

14.01.02 Planstudieprogramma regionaal/lokaal

Planstudieprogramma regionale lokale infrastructuur		
	Begroting 2006	Realisatie 2006
Categorie 1 Projectbesluit t/m 2006		
Projecten landsdeel West		
Hilversum mediapark	pb	nvt ¹
Rijn Gouwelijn Oost	pr/uo	
Projecten landsdeel Zuid		
Eindhoven BOSE	pb	
Tilburg Noord west Tangent	pr/uo	

¹ Hilversum Mediapark is een BDU project geworden.

De projecten RijnGouwelijn-Oost en Tilburg Noordwest tangent zijn overgegaan naar de realisatiefase.

Voor de RijnGouwelijn Oost wordt de beschikking verwacht in 2007. Het jaar 2006 bleek niet haalbaar door de langere voorbereidingstijd en het referendum in Leiden. Voor Tilburg Noordwest tangent is in 2006 de beschikking voor de VenW-bijdrage afgegeven.

Voor Eindhoven BOSE is in 2006 geen projectbesluit genomen, omdat de SRE (stadsregio Eindhoven) weliswaar een voorkeurstracé heeft gekozen, maar er ook nog onderzoek naar alternatieve mogelijkheden wordt uitgevoerd. Pas als de keuze is vastgesteld zal het projectbesluit worden genomen. Als taakstellend budget is een bijdrage van € 50 miljoen (prijspeil 2005) toegezegd.

15 Hoofdvaarwegennet

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaerwegen verantwoord. De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- artikel 33: Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's;
- artikel 34: Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden;
- artikel 35: Mainports en logistiek;
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leef-omgeving.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)				
15. Hoofdvaarwegennet	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		461 754	455 090	6 664
Uitgaven	574 837	479 040	502 210	- 23 170
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>92 608</i>	<i>72 209</i>	<i>73 558</i>	<i>- 1 349</i>
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	92 608	72 209	73 558	- 1 349
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>432 545</i>	<i>296 072</i>	<i>299 062</i>	<i>- 2 990</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	352 787	187 541	137 774	49 767 ¹
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	63 662	20 353	46 000	- 25 647 ²
15.02.04 Groot variabel onderhoud	16 096	88 178	115 288	- 27 110 ³
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>44 152</i>	<i>92 239</i>	<i>97 504</i>	<i>- 5 265</i>
15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen	44 152	89 608	89 584	24
15.03.02 Planstudieprogramma na tracebesluit		2 631	7 920	- 5 289 ⁴
<i>15.05 Verkenning en planstudies voor tracebesluit</i>	<i>5 532</i>	<i>18 520</i>	<i>32 086</i>	<i>- 13 566</i>
15.05.01 Verkenningen		6 371	6 446	- 75
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracebesluit	5 532	12 149	25 640	- 13 491 ⁵
Van totale uitgaven:				
- Bijdrage aan baten-lastendienst		341 610	306 456	35 154
- Restant		137 430	195 754	- 58 324
Ontvangsten		9 059	22 732	- 13 673⁶

De totale kosten voor Beheer en Onderhoud zijn verantwoord in de jaarrekening van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat. Deze is opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). De bij 15.1 en 15.2 opgenomen bedragen hebben betrekking op de bijdragen van het moederdepartement. De mutaties ten opzichte van de begrote bijdragen zijn hieronder toegelicht.

Financiële toelichting

- ¹ De hogere uitgavenrealisatie heeft voornamelijk betrekking op de versnelling van het onderhoud van de vaarwegen. De toevoeging van de daarvoor bestemde begrotingsgelden heeft bij de tweede suppletore begroting over 2006 plaatsgevonden.
- ² De lagere realisatie is het gevolg van het feit dat een aantal afkopen in het kader van Brokx-nat niet in 2006 maar in 2007 zal plaatsvinden.
- ³ Deze lagere realisatie is onder andere het gevolg van vertraging bij de volgende projecten:
 - Amsterdam-Rijnkanaal, doordat de deuren van de Prinses Irenesluis vervangen moeten worden in plaats van gereviseerd;
 - Maas, bij baggeren en kunstwerken doordat werkzaamheden geclusterd worden waardoor de contractvoorbereidingen iets meer tijd vergden;
 - Baggeren Noordzeekanaal, als gevolg van een aanpassing in de uitvoeringsplanning.

- ⁴ Het project Maasroute, modernisering fase 2, verruiming tot klasse Vb is in 2006 officieel gestart in plaats van 2005. Als gevolg van technische omstandigheden hebben de werkzaamheden bij sluis Weurt in 2006 vertraging opgelopen. De vertraging wordt naar verwachting in 2007 ingelopen.
- ⁵ De lagere uitgaven op dit onderdeel worden voornamelijk verklaard doordat er bij de Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Den Dungen) minder grond en vastgoed is aangekocht, vanwege het ontbreken van een tracébesluit.
- ⁶ Er zijn minder ontvangsten gerealiseerd doordat in de raming van de VBS (VerkeersBegeleidingsSysteem) ontvangsten rekening is gehouden met een niet geëffectueerde tariefverhoging. Verder zijn de investeringen in de Schelderadarketen lager, waardoor de inkomsten analoog daaraan ook minder zijn.

c. Het gerealiseerde programma

15.01 Verkeersmanagement

	Verkeersmanagement (begeleide vaarweg in km)	Bediende objecten in aantallen
Begroot	1 372,5	108
Gerealiseerd	1 372,5	108

Bron: Rijkswaterstaat

15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement hoofdvaarwegen:

Met betrekking tot het basispakket verkeersmanagement hoofdvaarwegen zijn de volgende afspraken gemaakt:

Basispakket	PIN(s)	Afspraak (waarde) 2006	Realisatie 2006
Prestatie(s) m.b.t. het bedienen van sluisen en beweegbare bruggen	De bedieningstijden van de sluisen en beweegbare bruggen voldoen aan de streefwaarden bedieningstijden beroepsvaart en de richtlijnen bedieningstijden voor de recreatievaart (BPRW 2005–2008).	100%	100%

Bron: Rijkswaterstaat

De prestaties op het gebied van het bedienen van sluisen en beweegbare bruggen is conform de streefwaarden bedieningstijden beroepsvaart en de richtlijnen bedieningstijden voor de recreatievaart (BPRW 2005–2008).

15.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud infrastructuur hoofdvaarwegen

Basispakket	Prestatie indicator	Afspraak (waarde) 2006	Realisatie 2006
Prestatie(s) m.b.t. het voorzieningenniveau van de infrastructuur	Toegangseulen zeehavens voldoen aan de normen voor het vaarwegprofiel	Streefwaarde: 95%	95 % – 100%
Prestatie(s) m.b.t. het voorzieningenniveau van de infrastructuur	Het percentage van de vaarwegmarkeringen Hoofdvaarwegen en overige vaarwegen voldoet aan normen, is even veel of meer dan dat in 2005.	Streefwaarde: 85%	95% – 100%

Bron: Rijkswaterstaat

Er is voldaan aan de beoogde prestaties op het gebied van het voorzieningenniveau van de infrastructuur. Er is echter wel sprake van een hoger stremmingsniveau voor minder prioritaire vaarwegen. Dit is het gevolg van het achterstallig onderhoud, waardoor de hoeveelheid storingen en herstelwerkzaamheden toenemen.

Rijkswaterstaat heeft op bovenstaande prestatie-indicatoren eind 2006 een waarde van 100% gemeten (marge 5%). De gemiddelde waarde over 2006 is lager en valt in de range tussen 95% en 100%. RWS streeft overigens geen – suboptimale – waarde van 100% na. Het is echter wel zo dat in de 2e helft van 2006 er extra aandacht voor vaarwegmarkeringen is geweest waardoor de waarde hoog is uitgevallen.

Om dit achterstallig onderhoud in te lopen is bij ontwerpbegroting 2004 het «plan van aanpak beheer en onderhoud» bijgevoegd (artikel 15.02.03).

15.02.02 Servicepakketten beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

In het servicepakket Hoofdvaarwegen zijn de contracten rond Brokx-nat en het convenant met Friesland en Groningen opgenomen. Zowel de contracten als het convenant zijn uitgevoerd.

15.02.04 Groot variabel onderhoud

In het kader van de impuls «achterstallig onderhoud» uit 2004 wordt een aantal projecten uitgevoerd. Deze projecten hebben een lange looptijd en komen grotendeels na 2006 gereed. Het gaat om de volgende projecten:

GVO-projecten	Opleveringen begroting 2006	Toelichting
Noordzeekanaal baggeren	2004–2009	Zoals reeds in MTR aangegeven reeds naar verwachting in 2008 gereed.
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluisen en oevers/Noordzeekanaal Baggeren	2006: baggeren 2007: sluisen 2008: oevers	Het gehele project Amsterdam Rijnkanaal heeft vertraging opgelopen in 2006. De redenen hiervoor zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Voor een deel van de baggerwerkzaamheden is gekozen om dit gezamenlijk met de baggerwerkzaamheden aan het Noordzeekanaal uit te voeren. De planning zal hierdoor in ieder geval naar 2007 doorschuiven. • Dit betreft zowel de Irene- als de Bernardsluizen; de kwaliteit van te renoveren deuren was dusdanig dat deze volledig vervangen moeten worden. Dit betekent zowel meerkosten als een doorloop naar 2008 voor de oplevering van de Bernardsluizen. Ongewijzigd
Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers Rotterdam–België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluisen en baggeren Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers Maas: baggeren en kunstwerken	2007: Merwedemaas 2009: Waal 2009: Volkerak 2010: overige sluisen 2006–2010: baggeren 2008: baggeren 2010: oevers 2008: voorhavens Limburg; Sambeek; Belfeld 2010: overige zaken	Alleen voor de renovatie van de Volkeraksluisen is de planning gewijzigd. Er is definitief gekozen voor een gecombineerde uitvoering met de Haringvlietssluizen (GVO Hoofdwatersystemen). Dit gehele project is nu gepland voor oplevering in 2010. Ongewijzigd De baggerwerkzaamheden aan de voorhavens zullen reeds in 2007 zijn afgerond, i.v.m. snellere uitvoeringsplanning van de aannemer. De eindoplevering van de gehele impuls voor eind 2010 staat bij enkele deelprojecten van «Maas: baggeren en kunstwerken» wel onder druk. Dit door de gewenste koppeling met de projecten van «Maasroute» dat een langere doorlooptijd heeft. De mogelijkheden om alsnog alles uit de impuls in 2010 te kunnen realiseren worden momenteel onderzocht. Verwacht wordt dat de vertraging die dit jaar is opgelopen volgend jaar zal worden ingehaald.
Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer baggeren	2006: baggeren Buiten IJ 2008: baggeren Zwolse diep 2010: Houtribsluisencomplex	Voor beide baggerprojecten wordt vertraging verwacht. De uitvoering van het baggeren van de Buiten IJ zal doorlopen naar 2007 i.v.m. vertraging in de vergunningverlening t.a.v. de stort van de baggerspecie. De voorbereiding van het Zwolse is vertraagd door het opnieuw moeten uitvoeren van het waterbodemonderzoek. De uitvoering zal hierdoor waarschijnlijk wel naar 2009 doorlopen. Ongewijzigd
Wrakkenberging Noordzee Vervanging vaartuigen (reeds in 2005 voor één vaartuig gestart) Baggeren IJssel Natte Bruggen	2010 2006: «vooruitgeschoven» vaartuig 2010: afronding vervanging 2008–2011 2010	Er zijn inmiddels 2 vaartuigen opgeleverd. T.a.v. de overige 5 op te leveren vaartuigen wordt verwacht dat deze ruim voor 2010 (reeds in 2008 of 2009) opgeleverd worden. Is zoals reeds in MTR aangegeven naar verwachting gereed in 2010. Ongewijzigd

Bron: Rijkswaterstaat

15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.03.01)					
Projectomschrijving	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 0					
Projecten (inter)nationaal					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	13	22	9 ^a	2012	2012
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	1	0	- 1 ^b	2010	2010
Walradarsystemen	4	4	0	n.v.t.	n.v.t.
Projecten landsdeel Oost					
Twentekanalen verruiming (fase 1)	15	18	3	2008	2010 ¹
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	3	2	- 1	2006	2009 ²
Projecten landsdeel West					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	3	1	- 2 ^c	2007	2008 ³
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	6	9	3	2005	2007 ⁴
Walradar Noordzeekanaal	4	1	- 3 ^d	2008	2008
Projecten landsdeel Zuid					
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	9	11	2	2007	2007
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	0	0	0 ^e	2004	2004
Tweede Sluis Lith	0	0	0 ^f	2002	2002
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	5	1	- 4 ^g	2006	2006
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	20	8	- 12 ^h	2008	2008
Overig					
Kleine projecten	6	11	5 ⁱ	n.v.t.	n.v.t.
TBBV/SBV	0	1	1	n.v.t.	n.v.t. ⁵
Totaal categorie 0 realisatieprogramma	89	89	0		

^a In 2006 is overeenstemming bereikt over de kostenverdeling tussen rijk en provincies over alle deelprojecten binnen dit project. De realisatie van verschillende deelprojecten verloopt inmiddels voorspoedig.

^b De voortgang van dit project is mede afhankelijk van de marktvraag naar winbaar zand. De marktvraag is in 2006 lager geweest dan van tevoren is ingeschat.

^c Bij dit project is vertraging opgetreden door wijziging van het bestemmingsplan in de projectomgeving en een noodzakelijke actualisering van de Milieu Effect Rapportage.

^d Door onzekerheden over de noodzakelijke bijdrage van het Havenbedrijf Amsterdam is de start van de uitvoering van dit project tijdelijk uitgesteld. Dit hangt samen met de uitkomsten van de besprekingen tussen VenW en de overige beheerders over het nautisch beheer van het Noordzeekanaal.

^e Het project is opgeleverd in 2004. De definitieve financiële afwikkeling zal plaatsvinden in 2007.

^f Het project is opgeleverd in 2002. De definitieve financiële afwikkeling is nog niet gerealiseerd, omdat formele afronding nog niet heeft kunnen plaatsvinden. Er is sprake van een herinrichtingskwesitie met de bestuurlijke partner. Dit komt onder meer omdat de omgevingseisen gedurende de looptijd van het traject verscherpt zijn. Er worden momenteel nadere herinrichtingsafspraken voorbereid, waarna formele afwikkeling van het project naar verwachting alsnog kan plaatsvinden in 2007.

^g De werkzaamheden ten behoeve van de transportfunctie (de verdieping zelf) zijn inmiddels afgerond. De natuurcompensatiewerkzaamheden ingevolge Europese wet- en regelgeving zijn nog niet afgerond; thans resteert nog de realisatie van het onderdeel «Perkpolder».

^h In 2006 zijn de kosten voor de vervanging van de sluisen beduidend lager uit gevallen dan begroot, maar er is desondanks ook sprake van enige vertraging in de uitvoering.

ⁱ In het kader van het amendement van het lid *Gerken* cs. (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 43) is in 2006 een versnelde aanleg van diverse ligplaatsvoorzieningen gerealiseerd.

Afwijkingen in de planning

¹ De oplevering van het project is vertraagd van 2008 naar 2010 door aanpassing van het baggercontract.

² Nader onderzoek naar innovatieve baggertechnieken om de vaarweg Ketelmeer West te realiseren in het verontreinigd gebied en het verkrijgen van een Wet bodembeschermingbeschikking hiervoor, leiden tot een vertraging in de oplevering van drie jaar.

³ Bij dit project is vertraging opgetreden door wijziging van het bestemmingsplan in de projectomgeving en een noodzakelijke actualisering van de Milieu Effect Rapportage.

⁴ De renovatie van de sluisen is reeds in 2005 afgerond. In het kader van afspraken over het beter en veiliger bereikbaar maken van het sluisen-

complex vinden binnen deze projectscope enkele aanvullende maatregelen plaats in de voorhaven en de toegangseul. Deze maatregelen zullen naar verwachting in 2007 zijn afgerond.

- ⁵ De aanvraagtermijn voor de TBBV/SBV-regeling is formeel geëindigd per 31 december 2003. Aanvragen die in het kader van de SBV-regeling tijdig zijn ingediend kunnen tot na deze datum nog leiden tot uitvoering van projecten.

15.03.02/15.05.02 Planstudieprogramma hoofdvaarwegen

Planstudieprogramma hoofdvaarwegen na tracebesluit (IF artikel 15.03.02) en voor tracebesluit (IF artikel 15.05.02)		
		Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 1 (na tracebesluit) Projecten landsdeel Zuid Maasroute, modernisering fase 2, verruiming tot klasse Vb		uo ¹
CATEGORIE 1 (voor tracebesluit) Projecten landsdeel Oost Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) Waal, toekomstvisie	pb uo	2007 ² uo ³
Projecten landsdeel West Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	tb	⁴
Projecten landsdeel Zuid Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas–Den Dungen + afbouw Den Dungen–Veghel Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	tb tn/pb	2007 ⁵ pb

¹ Het project is in 2006 officieel gestart in plaats van 2005. Als gevolg van technische omstandigheden hebben de werkzaamheden bij sluis Weurt in 2006 vertraging opgelopen. De vertraging wordt naar verwachting in 2007 ingelopen.

² Aanpassing van randvoorwaarden (waterpeil en normen waterkering) en aanpassing van (het aantal) oplossingsalternatieven zorgen voor latere oplevering van de projectnota. Het projectbesluit zal naar verwachting in 2007 worden genomen.

³ In het kader van het amendement van het lid *Gerken* cs. (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 43) is de verdieping van de Waal naar 2,80 meter bij OLR (Overeengekomen Lage Rivierafvoer) in 2006 versneld gerealiseerd. De overige deelprojecten (uitwijkhavens Lobith, Weurt en Haften) zitten nog in de planstudiefase.

⁴ Op dit moment bestaat er geen duidelijkheid over de maatschappelijk economische toegevoegde waarde van dit project. Hiernaar vindt nader onderzoek plaats. Tot deze onderzoeken zijn afgerond is de start van de voorbereiding voor het ontwerp-tracébesluit uitgesteld.

⁵ Als gevolg van een nader luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit is het nemen van het tracébesluit uitgesteld tot 2007.

15.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)				
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed	
			Begroting 2006	Realisatie 2006
Landsdeel inter(nationaal)				
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Nota Mobiliteit	VenW		2007 ²
Landsdeel Oost				
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Nota Mobiliteit	VenW		2007 ²
Verkenning Sluis Eefde	Nota Mobiliteit	VenW	2006	2007 ¹
Landsdeel West				
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	Nota Mobiliteit	VenW		2007 ²
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Nota Mobiliteit	VenW		2006 ²
Verkenning Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep-Dordtse Kil	Risico-atlas vaarwegen	VenW	2006	2006
Landsdeel Zuid				
Verkenning Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Nota Mobiliteit	VenW		2006 ²

¹ De verkenning Sluis Eefde zal in 2007 worden afgerond. Hier is enige vertraging ontstaan door uitgebreide consultatie van een groot aantal belanghebbende partijen.

² In 2006 is een start gemaakt met verkenningen ten aanzien van capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen langs diverse vaarwegen. Deze verkenningen zijn deels in 2006 afgerond. Het amendement van het lid *Gerkens cs.* (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 300 A, nr. 43) heeft geleid tot een versnelde aanpak van de problematiek rond ligplaatsvoorzieningen. De resterende verkenningen worden naar verwachting begin 2007 afgerond.

16 Megaprojecten niet-verkeer en vervoer

a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten van de volgende megaprojecten niet-verkeer en vervoer verantwoord:

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

De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het project PMR is gerelateerd aan beleidsartikel artikel 35: mainports en logistiek. De projecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken zijn gerelateerd aan beleidsartikel 31: integraal waterbeleid.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)				
16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		923 593	79 934	843 659¹
Uitgaven	87 962	78 786	86 054	- 7 268
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>	<i>5 406</i>	<i>36 123</i>	<i>16 798</i>	<i>19 325</i>
16.01.01 Planstudie PMR		0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	5 406	36 123	16 798	19 325 ²
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>57 784</i>	<i>16 160</i>	<i>6 024</i>	<i>10 136³</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>24 772</i>	<i>26 503</i>	<i>63 232</i>	<i>- 36 729⁴</i>
Van totale uitgaven:				
– Bijdrage aan baten-lastendienst		19 910	10 181	9 729
– Restant		58 876	75 873	- 16 997
Ontvangsten		1 629	0	1 629⁵

Financiële toelichting

- ¹ Na de parlementaire goedkeuring van het Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten alsmede de planologische kernbeslissing voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en publicatie daarvan in de Staatscourant (19 december 2006), zijn met name voor de deelprojecten Landaanwinning en BTW Landaanwinning de betalingsverplichtingen, door middel van een verschuiving in de ramingen uit de latere jaren, vastgelegd.
- ² De hogere realisatie is enerzijds het gevolg van de toezegging aan de Provincie Zuid Holland om, na parlementaire goedkeuring van de PKB PMR, de bijdrage van VenW voor het PMR-deelproject 750 ha Natuur- en recreatieterreinen in 2006 in één keer in de vorm van een eenmalige vaste bijdrage over te maken aan de Provincie Zuid Holland. Anderzijds zijn minder uitgaven verricht als gevolg van het noodzakelijk gebleken hersteltraject van de PKB, waardoor de uitvoering is opgeschort. In samenhang met het PKB-hersteltraject hebben slechts voorbereidende werkzaamheden voor de natuurcompensatie plaats gehad, met name ten behoeve van de instelling van het Zeereservaat en in het kader van de nulmeting.
- ³ De extra uitputting op «16.02 Ruimte voor de rivier» is veroorzaakt door extra grondaankopen en de start van de koplopers (de eerste projecten uit Ruimte voor de Rivier).
- ⁴ De onderuitputting voor «16.03 Maaswerken» in 2006 is veroorzaakt door het niet synchroon lopen van de masterplanning voor 2006 en de kasritmes zoals deze in de begroting 2006 waren opgenomen, vertragingen in de realisaties van kades cluster 2 en 3 en rivierverruiming (uitgaven schuiven door naar 2007) en minder uitgaven door risicobeheersing bij de uitvoering (Rijkse Bemden en Lith).
- ⁵ Verkeer en Waterstaat heeft samen met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gezamenlijk een grondbureau. LNV heeft in 2006 grondaankopen laten doen door het grondbureau waarbij de begroting van Verkeer en Waterstaat is belast. Hiervoor zijn van LNV ook gelden ontvangen. Daarnaast zijn er gelden ontvangen als vergoeding van uren ingezet voor onteigening voor Consortium Grensmaas.

c. Het actuele programma

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Planstudie PMR (IF artikel 16.01.01)		
		Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 1 Projecten (inter)nationaal		
Project Mainportontwikkeling Rotterdam	pr	pr

Realisatieprogramma PMR (IF artikel 16.01.02)						
	Uitgaven 2006 in EUR mln.				Gereed	
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006	
CATEGORIE 0 Projecten (inter)nationaal						
Uitvoeringsorganisatie	1	4	3 ^a	pm	pm	
750 ha	2	30	28 ^b	pm	2020	
Groene verbinding	0	0	0	2011	2011	
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	1	0	- 1 ^c	pm	2020	
Landaanwinning						
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	1	0	- 1 ^d	2006	2007	
Voorfinanciering FES visonderzoek	12	2	- 10 ^e	pm	pm	
Totaal categorie 0 realisatieprogramma	17	36	19			

Financiële toelichting

- ^a De uitgaven zijn hoger dan oorspronkelijk begroot door de noodzakelijke inhuur van externen voor de sterk toegenomen activiteiten als gevolg van het hersteltraject PKB.
- ^b Conform toezegging van de minister aan de Tweede Kamer is de VenW-bijdrage aan het deelproject 750 ha in één keer via de Provincie Zuid Holland aan de Stichting Nationaal Groenfonds betaald.
- ^c In overleg met betrokken partijen is gegeven het tijdstip van vaststelling van de PKB besloten de jaarlijkse VenW bijdrage over 2006 aan de leefbaarheidsprojecten in de Rotterdamse regio (Bestaand Rotterdams Gebied) in 2007 tot betaling te brengen.
- ^d Het project voorfinanciering FES natuurcompensatie is onder de noemer van het project voorfinanciering FES visonderzoek gebracht. 2006 is het laatste jaar waarin nog van dit project voorfinanciering FES natuurcompensatie gebruik is gemaakt.
- ^e De daadwerkelijke aanleg van de Natuurcompensatie deelprojecten was oorspronkelijk voorzien in de periode vanaf 2006. Door het noodzakelijk gebleken hersteltraject van de PKB is die uitvoering opgeschort. In samenhang met het PKB-hersteltraject hebben slechts voorbereidende werkzaamheden voor de natuurcompensatie plaats gehad, met name ten behoeve van de instelling van het Zeereservaat en in het kader van de nulmeting.

16.02 Ruimte voor de rivier

Ruimte voor de Rivier Realisatie IF 16.02.02					
Projectomschrijving	Uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 0				2015	2015
Ruimte voor de Rivier					
Uitvoering PKB en lopende projecten					
Projecten (inter) nationaal					
Projecten landsdeel Oost					
Hondsbroeksche Pleij	2	1	- 1		
Planstudie					
Projecten (inter) nationaal					
Projectburo en planstudie lopende projecten	4	15	11 ^a		
Projecten landsdeel Oost					
Dijkteruglegging Lent					
Toegangsdam stuw Amerongen					
Bato's erf					
Projecten landsdeel West					
* Aansluiting Sliedrechtse Biesbosch					
* Zuiderklip					
* Batenburg					
EU en projectgebonden ontvangsten					
Totaal Ruimte voor de Rivier	6	16	10		

Financiële toelichting

^a De extra uitputting op 16.02 Ruimte voor de Rivier is veroorzaakt door de motie Gerkens, versnelling van het programma (+ € 25 mln. voor 2006). De versnelling is ten dele gerealiseerd, onder andere door de (start van de) koplopers.

16.03 Maaswerken

Prestatieindicatoren	Begroting 2006		Realisatie	
	Zandmaas	Grensmaas	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling Delfstoffen	beperkt	tenminste 1000 ha tenminste 35 mln ton	beperkt	tenminste 1000 ha tenminste 35 mln ton

Bron: Rijkswaterstaat

Maaswerken Realisatie IF 16.03.01 en IF 16.03.02					
Projectomschrijving	Uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
CATEGORIE 0					
Projecten landsdeel Zuid					
Grensmaas	1	1	0	2022	2022
Zandmaas	62	25	- 37 ^a	2015	2015
Totaal Maaswerken	63	27	- 37		

Financiële toelichting

^a De onderuitputting voor «16.03 Maaswerken» in 2006 is veroorzaakt door het niet synchroon lopen van de masterplanning voor 2006 en de kasritmes zoals deze in de begroting 2006 waren opgenomen, vertragingen in de realisaties van kades cluster 2 en 3 en rivierverruiming (uitgaven schuiven door naar 2007) en minder uitgaven door risicobeheersing bij de uitvoering (Rijkelse Bemden en Lith).

17 Megaprojecten verkeer en vervoer

a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel worden eerst de producten van de *Westerschelde-tunnel (WST)* beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is nu gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII) beleidsartikel 32 (veiligheid in mobiliteit) en beleidsartikel 34 (betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden).

In het productartikel 17.2 zijn de producten van de *Betuweroute* beschreven. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Vervolgens zijn in het productartikel 17.3 de producten van de Hogesnelheidslijnen beschreven alsmede de producten van spoorwegen en rijkswegen van werken die qua planning en bouw met de aanleg van de Hogesnelheidslijnen zijn verbonden. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2006 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel nu is met name gerelateerd aan beleidsartikel 34 betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden. De relatie met de Infraprovider is beschreven in artikel 13.4 (van het Infrastructuurfonds) Geïntegreerde contractvormen.

In productartikel 17.4 worden de uitgaven voor anders betalen voor mobiliteit verantwoord. Ontwikkeling voor anders betalen voor mobiliteit is afhankelijk van de besluitvorming in de Nota Mobiliteit, inclusief de uitvoeringsagenda.

Ten slotte worden binnen dit artikel de producten van het project Zuiderzeelijn verantwoord. Het productartikel Zuiderzeelijn is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in beleidsartikel van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) 34 betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	Realisatie		Begroting 2006	Verschil 2006
	2005	2006		
Verplichtingen		315 069	243 729	71 340¹
Uitgaven	882 646	705 924	644 583	61 341
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>242</i>	<i>72</i>		<i>72²</i>
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>347 831</i>	<i>377 496</i>	<i>325 561</i>	<i>51 935³</i>
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>530 227</i>	<i>318 444</i>	<i>311 605</i>	<i>6 839⁴</i>
<i>17.03.01 Realisatie HSL-zuid</i>	<i>523 307</i>	<i>288 461</i>	<i>300 605</i>	<i>- 12 144</i>
<i>17.03.02 Realisatie HSL-zuid spoorwegen</i>		<i>2 932</i>	<i>2000</i>	<i>932</i>
<i>17.03.03 Realisatie HSL-zuid hoofdwegen</i>	<i>6 920</i>	<i>27 051</i>	<i>9 000</i>	<i>18 051</i>
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>		<i>3 414</i>	<i>2 398</i>	<i>1 016</i>
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	<i>4 346</i>	<i>6 498</i>	<i>5 019</i>	<i>1 479</i>
Apparaatsuitgaven		1 569		1 569
Baten-lastendiensten		58 529	59 023	- 494
17.09 Ontvangsten		45 252	33 988	11 264⁵

Financiële toelichting

- ¹ De verplichtingenbijstelling komt voort uit de vordering bij de Betuweroute voor achterstallige BTW 2005 en betreft overlopende verplichtingen vanuit 2005 die eerst in 2006 zijn vastgelegd.
- ² Op 14 maart 2003 is de Westerschelde tunnel voor het publiek opengesteld. Voor dit project worden alleen nog uitgaven verricht voor de afhandeling van schadeclaims.
- ³ De hogere uitgaven bij de Betuweroute hebben bijna geheel betrekking op de hiervoor genoemde naheffing van BTW uit 2005.
- ⁴ De verhoging bij de HSL is het gevolg van een kasritmewijziging in de betalingen van de A16 (een aanpassing ter hoogte van Breda) en de A4 (aanpassingen Hoogmade). In de uiteindelijke realisatie heeft een verschuiving tussen de betreffende onderdelen plaatsgevonden op grond van de juiste toerekening.
- ⁵ Dit betreft met name EU-ontvangsten voor HSL en Betuweroute, welke in 2006 hoger waren dan geraamd.

c. Het actuele programma

Voor een nadere toelichting bij deze projecten wordt tevens verwezen naar de reguliere voortgangsrapportages die in het kader van de procedure Grote Projecten apart aan de Kamer worden gezonden.

17.02 Betuweroute

Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
17.02 Realisatie Betuweroute	326	377	51		
Totaal 17.02 betuweroute	326	377	51		

17.03 HSL

Project	uitgaven 2006 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	301	288	- 13	2006/07	
17.03.02 Realisatie HSL-zuid railwegen	2	3	1		
17.03.03 Realisatie HSL-zuid hoofdwegen	9	27	18		
Totaal 17.03 HSL	312	318	6¹		

¹ Dit verschil is toegelicht onder punt 4 van de financiële toelichting van de tabel «budgettaire gevolgen van uitvoering».

18. Overige uitgaven

a. Relatie producten en beleid

Artikel 18 bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Bij elk onderdeel zal het verband met het artikel uit de begroting van Hoofdstuk XII worden vermeld. Vanaf 2005 worden de kosten voor bodemsanering (18.02) toegerekend aan de projecten waar zich bodemverontreiniging voordoet. Met de aan Railinfrabeheer (18.05) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de begroting van V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

b. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (in € mln.)				
18 Overige uitgaven	Realisatie		Begroting 2006	Verschil 2006
	2005	2006		
Verplichtingen		44 082	49 500	- 5 418²
Uitgaven	117 116	75 688	50 114	25 574
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>			0	0
<i>18.02 Bodemsanering</i>			0	0
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	2 042	423	3 087	- 2 664 ¹
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Noordvleugel)</i>	301	1 012	1 000	12
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	109 946	68 397	40 215	28 182 ²
<i>18.07 Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise</i>	4 827	5 856	5 812	44
<i>18.07.01 Nationale basisinformatievoorziening en ov. Uitgaven</i>	4 827	5 856	5 812	44
Apparaatsuitgaven		44		44
Baten-lastendiensten		5 856	5 835	21
18.09 Ontvangsten	108 261	68 397	40 215	28 182²
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	231 178	0	231 178³

Financiële toelichting

¹ Met betrekking tot de Subsidierегeling Openbare Inland Terminals (SOIT) zijn alle projecten in beschikkingen juridisch en budgettair vastgelegd. De afwikkeling van de gehonoreerde projecten zal afhankelijk van planning en uitvoering naar verwachting doorlopen tot in 2009. Een deel van het planstudiebudget was verder gereserveerd voor uitbreiding van Rail Service Centra, maar er is vertraging ontstaan doordat de diverse partijen die hierbij betrokken zijn het nog niet eens kunnen worden over deze uitbreiding.

² Het tekort wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de vervroegde aflossing van schatkistleningen bij Financiën in het kader van schuldreductie ProRail. Een en ander verloopt budgettair neutraal (zie ontvangsten). De uitgaven betreffen de betalingen van rente (en aflossing) van VenW aan Financiën en de ontvangsten betreffen de betalingen van rente (en aflossing) door ProRail aan VenW.

³ Dit betreft het saldo van de afgesloten rekeningen (een saldo van lagere uitgaven en hogere ontvangsten). Dit bedrag is in 2006 geheel toegevoegd aan de ontvangstenkant van artikel 18.10 (Saldo van afgesloten rekeningen).

18.03 Intermodaal vervoer

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)						
Project	uitgaven 2006 in EUR mln.					Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2006	Realisatie 2006	
Regionale terminals	2	0	-2 ¹	divers	divers	
Totaal categorie 0	2	0	-2			
Ruimte voor planstudies	1	0	-1 ¹			
Totaal realisatieprogramma	3	0	-3			

¹ Voor de toelichting bij de afwijkingen wordt verwezen naar de Financiële toelichting onder de tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering.

19. Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk

a. Relatie producten en beleid

19.09 Bijdragen ten laste van de begroting van VenW

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

19.10 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Op dit artikel wordt de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)			
Beleidssterrein	Realisatie	Begroting	Verschil
Ontvangsten	6 334 845	6 296 245	38 600
19.09 Bijdragen t.l.v. de begroting van V&W	4 705 018	4 745 454	- 40 436
19.10 Bijdragen van het Fes	1 629 827	1 550 791	79 036

Rechtmatigheid

Met ingang van het verslagjaar 2006 is afgesproken dat in de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt gerapporteerd over de rechtmatigheid in termen van fouten en onzekerheden. Hiervoor gelden kwantitatieve rapportagegrenzen op artikel- en op totaalniveau¹. De financiële verantwoording over 2006 van het Infrastructuurfonds bevat geen rechtmatigheidsfouten dan wel -onzekerheden die deze grenzen overschrijden. Dit beeld is bevestigd door de controle van de financiële verantwoording door de Departementale Auditdienst.

Totstandkoming beleidsinformatie

In het departementaal jaarverslag van Verkeer en Waterstaat wordt gerapporteerd over de totstandkoming van de beleidsinformatie. Het departementaal jaarverslag rapporteert over de beleidsdoelstellingen van VenW (de beleidsartikelen). Het verslag Infrastructuurfonds rapporteert over de uitvoering van producten die voortvloeien uit de beleidsagenda op het gebied van de infrastructuur (de productartikelen). In het verslag Infrastructuurfonds wordt de relatie aangegeven tussen de producten van het Infrastructuurfonds en de beleidsdoelstellingen van VenW (zoals opgenomen in het departementaal jaarverslag van VenW).

¹ De grens waarboven fouten en -onzekerheden op artikelniveau worden gerapporteerd bedraagt:

a. voor fouten:

- omvang begrotingsartikel \leq € 50 mln.: 10% van het artikelbedrag
- omvang begrotingsartikel $>$ € 50 mln. maar $<$ € 500 mln.: € 5 mln.
- omvang begrotingsartikel \geq 500 mln.: 1% van het artikelbedrag

b. voor onzekerheden:

- omvang begrotingsartikel \leq € 50 mln.: 30% van het artikelbedrag
- omvang begrotingsartikel $>$ € 50 mln. maar $<$ € 500 mln.: € 15 mln.
- omvang begrotingsartikel \geq 500 mln.: 3% van het artikelbedrag

Deze rapportagegrenzen gelden analoog voor mutaties in de posten van de saldibalans en voor het totaal van de baten per batenlastendienst zoals opgenomen in de samenvattende verantwoordingsstaat van de baten-lastendiensten.

De rapportagegrenzen op het niveau van de verantwoording als geheel bedraagt 1% voor fouten en 3% voor onzekerheden.

DEEL C. DE JAARREKENING
Verantwoordingsstaat 2006 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR1000		(1)		(2)		(3)=(2)-(1)	
Art. Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie ¹		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Ontvangsten
TOTAAL		6 402 508	6 470 300	6 289 694	6 759 347	- 112 814	289 047
11 Hoofdwatersystemen	302 259	523 648	6 156	606 809	494 893	3 731	- 2 425
12 Hoofdwegennet	2 075 087	2 492 951	32 764	2 701 107	2 110 743	64 209	31 445
13 Spoorwegen	2 532 363	1 775 840	38 200	2 597 494	2 069 357	1 047	- 37 153
14 Regionale, lokale infrastructuur	225 977	327 108	0	76 567	275 263	0	0
15 Hoofdvaarwegennet	455 090	502 210	22 732	461 754	479 040	9 059	- 13 673
16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	79 934	86 054	0	923 593	78 786	1 629	1 629
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	243 729	644 583	33 988	315 069	705 924	45 252	11 264
18 Overige uitgaven en ontvangsten	49 500	50 114	40 215	44 082	75 688	299 575	259 360
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk			6 296 245			6 334 845	38 600

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond

Mij bekend,

De minister van Verkeer en Waterstaat,

Saldibalans per 31 december 2006 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 6 289 688 997,74
Extra-comptabele vorderingen	– 27 775 644,12
Deelnemingen	– 159 875 354,00
Leningen u/g	– 709 000 000,00
Voorschotten	– 1 736 878 383,71
Tegenrekening leningen o/g	– 708 999 999,54
Tegenrekening openstaande verplichtingen	– 16 957 071 697,59
Tegenrekening garantieverplichtingen	– 1 328 853 981,38
Sluitrekening met VenW (XII)	– 469 654 848,90
Totaal-activa	€ 28 387 798 906,98
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 6 759 343 846,64
Leningen o/g	– 708 999 999,54
Openstaande verplichtingen	– 16 957 071 697,59
Openstaande garantieverplichtingen	– 1 328 853 981,38
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	– 27 775 644,12
Tegenrekening deelnemingen	– 159 875 354,00
Tegenrekening leningen u/g	– 709 000 000,00
Tegenrekening voorschotten	– 1 736 878 383,71
Totaal-passiva	€ 28 387 798 906,98

1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldibalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, worden deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

Opgemerkt wordt dat de agentschapsvorming Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 invloed heeft gehad op de omvang van de balansposten ten opzichte van voorgaande jaren, met name bij de balansposten voorschotten en openstaande verplichtingen.

2 Activa

2.1 Begrotingsuitgaven

€ 6 289 688 997,74

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

2.2 Extra-comptabele vorderingen

€ 27 775 644,12

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 1 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2004 en 2005 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	50	25 181	1 670	14 222	2 755	35 119
posten > 1 jaar	65	2 595	1 105	11 659	2 175	19 215
Totaal	115	27 776	2 775	25 881	4 930	54 334

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd.

Slechts een vordering is vermeldenswaardig, namelijk een die is ontstaan op de provincie Noord-Holland (€ 15 mln.) als gevolg van een bijdrage in de projectkosten van de zuidelijke omlegging rijksweg A9 bij Badhoevedorp, welke vordering vermoedelijk in 2007 wordt ontvangen.

2.3 Deelnemingen

€ 159 875 354,00

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform het gestelde in de RDB, tegen de oorspronkelijke aankooprijks extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 2 geeft de deelneming in de privaatrechtelijke onderneming weer.

Tabel 2: Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	159 875
Totaal	159 875

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2005 heeft zich slechts een wijziging voorgedaan. Zo is het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. door de aankoop van één aandeel, met een nominale waarde van € 450, en waarop voor circa € 60 mln. aan agio is betaald, toegenomen. Het ontvangen bedrag aan agio is door Railinfratrust B.V. aangewend ter aflossing van uitstaande leningen.

2.4 Leningen u/g

€ 709 000 000,00

Grondslag

Een door VenW verstrekte geldlening (niet zijnde voorschotten) wordt afzonderlijk weergegeven. Deze lening kan, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vordering, als op lange termijn opeisbare vordering worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 3 geeft het openstaande bedrag van de verstrekte geldlening aan de geldnemer weer.

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
ProRail B.V.	709 000
Totaal	709 000

Toelichting

Tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW zijn in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten ter grootte van € 483 mln. en € 323 mln. voor de financiering van investeringen. Daar het ministerie van Financiën voornemens is tot het afkopen van de bestaande leningen bij banken, is het aantrekken van de benodigde middelen bij derden niet wenselijk.

Zodoende heeft VenW in 2001 een lening ontvangen ter grootte van € 483 mln. die per gelijke datum aan ProRail is verstrekt.

In 2002 is een lening ter grootte van € 323 mln. ontvangen die eveneens per gelijke datum aan ProRail is verstrekt. De convenanten worden geacht te zijn beëindigd als de laatste betaling van rente en aflossing voor de betreffende leningen heeft plaatsgehad.

Op laatstgenoemde lening heeft ProRail in 2005 € 65 mln. vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie. In dat kader is in 2006, van het ontvangen agio ad. circa € 60 mln. (vermeld bij de balanspost Deelnemingen), circa € 35 mln. gebruikt om vervroegd af te lossen. Echter als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 3 mln. lager, zodat op de lening in 2006 € 32 mln. is afgelost.

2.5 Voorschotten

€ 1 736 878 383,71

Grondslag

De opgenomen voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan. Het gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2006 en ook in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	150	848 498	115	920 928	175	997 439
posten > 1 jaar	425	888 380	270	997 232	360	2 247 737
Totaal	575	1 736 878	385	1 918 160	535	3 245 176

In tabel 5 wordt informatie verstrekt over de in 2006 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	1 893 643
In 2006 vastgelegde voorschotten	2 482 623
	4 376 266
In 2006 afgerekende voorschotten	- 2 639 388
	1 736 878
Openstaand per 31 december 2006	1 736 878

Toelichting

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 654 mln., zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (ruim € 289 mln.), het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (ruim € 140 mln.), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 113 mln.), diverse provincies (ruim € 61 mln.), de regio Twente (€ 25 mln.), het samenwerkingsverband KAN (ruim € 17 mln.) en de regio Eindhoven (ruim € 6 mln.). Deze subsidies worden grotendeels aan openbaar vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitsstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2011 verwacht.

Bij ProRail zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 349 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals aan het project Sloelijn (ruim € 11 mln.), het Aslasten cluster II (circa € 9 mln.) en de pilot Fluistertrein (circa € 8 mln.). Deze voorschotten worden naar verwachting in de jaren 2007 en 2008 afgerekend.

Ook zijn voorschotten verstrekt aan ProRail (€ 5 mln.) om het huidige spoor Utrecht-Arnhem beter te benutten door het uitvoeren van diverse maatregelen, ook wel Traject-oost genoemd. Afwikkeling wordt in 2007 verwacht.

Om de leefomgeving in het Rijnmond te verbeteren worden binnen het project Mainportontwikkeling Rotterdam drie nieuwe natuur- en recreatiegebieden rond Rotterdam gecreëerd. In dat kader is aan de provincie Zuid-Holland ten behoeve van de stichting Groenfonds een bijdrage van

ruim € 30 mln. verstrekt welke bijdrage wordt afgewikkeld zodra verantwoording is afgelegd.

In het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) zijn voorschotten verstrekt (€ 2 mln.) voor investeringen in de infrastructuur voor het intermodaal vervoer welke naar verwachting in 2009 worden afgewikkeld.

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een groot aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat.

Een aantal posten is echter vermeldenswaardig, zoals aan de gemeente Den Haag (ruim € 20 mln.) voor de Hubertustunnel, aan de gemeente Amsterdam (ruim € 6 mln.) voor het project Verlegde Noordzeeweg, aan de provincie Friesland (circa € 5 mln.) voor de Staande Mastroute als onderdeel van de verdubbeling N31 en aan Eneco Energie (ruim € 4 mln.) voor het verleggen van kabels en leidingen bij onder andere de Dintelhavenbrug, rijksweg A2 ter hoogte van gemeente Breukelen en knooppunt Holendrecht-Maarsse.

Daarnaast worden voor het project Betuweroute per kwartaal voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2006 stond nog voor een bedrag van ruim € 396 mln. open. De afwikkeling vindt in 2007 plaats.

Onder de hoofdproducten Waterkeren en -beheren zijn diverse projecten opgenomen zoals rivierverruimingsmaatregelen en het Deltaplan Grote Rivieren.

Voor eerstgenoemd project zijn diverse bijdragen verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 200 mln., zoals aan de gemeente Nijmegen in 2003 (circa € 91 mln.) voor het project De Waalsprong dat naar verwachting in 2015 wordt afgewikkeld.

Zo ook aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (ruim € 20 mln.) voor onder meer de projecten Andijk en Petten, aan het Waterschap Rivierenland (circa € 18 mln.) voor de projecten Westerstraat-Kleindiep, Sliedrecht en verbetering Waalkade Nijmegen, aan het Hoogheemraadschap van Schieland (circa € 12 mln.) voor het project Nederlek en tot slot aan het Wetterskip Fryslân (circa € 3 mln.) voor de waterkering Terschelling-Harlingen.

In het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, waarvan de versnelling van de rivierdijkversterkingen een onderdeel vormt, zijn eveneens diverse voorschotten verstrekt.

Een tweetal is vermeldenswaardig zoals aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (circa € 15 mln.) voor onder meer de locaties Schuwacht-Lekkerkerk en Noord-Molendijk. Vanaf de jaren 1999 aan het Waterschap Rivierenland (circa € 7 mln.) voor dijkversterkingen voor onder meer het project Papendrecht.

Ook noemenswaardig zijn de verstrekte voorschotten aan SenterNovem (ruim € 14 mln.) voor de regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied), aan de provincie Zeeland (circa € 5 mln.) welk in 1999 is verstrekt voor natuurcompensatie Westerschelde, aan de provincie Overijssel (circa € 3 mln.) voor het project Olst-Wijhe en aan de provincie Zuid-Holland (ruim € 2 mln.) voor het project Haringvliet De Kier.

In het kader van duurzaam veilig zijn gelden verstrekt aan de provincie Zeeland (circa € 7 mln.) waarvan de afwikkeling in 2007 wordt verwacht. Tot slot zijn voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid aan derden diverse voorschotten verstrekt voor het verleggen van kabels en leidingen. Dit voor een gezamenlijk bedrag van circa € 10 mln., waaronder aan Brabant Water N.V. (ruim € 4 mln.).

2.6 Tegenrekeningen **€ 18 994 925 678,51**

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.
Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

2.7 Sluitrekening met VenW (XII) **€ 469 654 848,90**

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), omdat géén gescheiden administratie wordt gevoerd voor deze begroting.

3 Passiva

3.1 Begrotingsontvangsten **€ 6 759 343 846,64**

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

3.2 Leningen o/g **€ 708 999 999,54**

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g wordt ook de door VenW opgenomen geldlening afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

De cijfers

Tabel 6 geeft de openstaande schuld aan de geldgever weer.

Tabel 6: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Ministerie van Financiën	709 000
Totaal	709 000

Toelichting

Onder deze balanspost is een lening bij het ministerie van Financiën opgenomen.

Zo zijn, zoals reeds vermeld bij de balanspost Leningen u/g, tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten inzake de financiering van investeringen.

Zodoende is in 2001 een lening opgenomen in vier tranches voor een gezamenlijk bedrag van € 483 mln., in 2002, eveneens in vier tranches, een lening van € 323 mln., tezamen € 806 mln.

Op laatstgenoemde lening heeft ProRail in 2005 € 65 mln. vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie. In dat kader is in 2006, van het ontvangen agio ad. circa € 60 mln. (vermeld bij de balanspost Deelne-

mingen), circa € 35 mln. gebruikt om vervroegd af te lossen. Echter als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 3 mln. lager, zodat op de lening in 2006 € 32 mln. is afgelost.

Dit saldo is conform de saldobestemming per 31 december 2006, die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 7 februari 2007, kenmerk BZ 2007 – 55 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

De lening voor anticiperende grondaankoop voor de verbreding van rijksweg A4 (Dinteloord-Bergen op Zoom) is in 2006 versneld afgelost. Dit in tegenstelling tot wat in 2002 tussen de projectdirectie Vastgoed van het ministerie van Financiën en VenW is overeengekomen. Deze lening, met een bedrag van circa € 1 mln., zou in 2012 worden afgelost.

3.3 Openstaande verplichtingen € 16 957 071 697,59

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2006 is opgebouwd uit de in het jaar 2006 aangegane verplichtingen, en ook de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2006 hebben geleid.

Opgemerkt wordt dat onder de verplichtingen, voor het directoraat-generaal Personenvervoer, onder meer een overeenkomst was opgenomen die een financieringskarakter kende. Het betrof een verplichting van de Staat der Nederlanden aan ProRail voor het versneld uitvoeren van infrastructuurprojecten in de periode 1991 tot en met 1993. Deze lening met een oorspronkelijke grootte van € 245 mln. werd vanaf 1994 op annuïteitenbasis in 15 jaarlijkse termijnen afgelost.

Als gevolg van een versnelde aflossing in 2005 is de looptijd tot en met 2006 ingekort. Met een laatste aflossing in 2006 is de lening komen te vervallen.

De cijfers

In tabel 7 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen begrotingsverband weergegeven.

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	15 520 289
Aangegaan in 2006	7 726 472
	23 246 761
Tot betaling gekomen in 2006	– 6 289 689
	16 957 072
Openstaand per 31 december 2006	16 957 072

3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 328 853 981,38

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Een wijziging in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2005 is vermeldenswaardig. Zo heeft ProRail € 25 mln. van de ontvangen agio ad. € 60 mln. (zie Deelnemingen) gebruikt om leningen op de geldmarkt af te lossen, waardoor het risico voor VenW met een identiek bedrag afneemt.

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2006 heeft betrekking op circa 30 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 2 mln. tot met € 522 mln.

De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 3% tot circa 7%.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2006.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	1 354 217
Nieuw verstrekt in 2006	0
	<hr/>
	1 354 217
Afname van het risico in 2006	- 25 363
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2006	1 328 854

3.5 Tegenrekeningen

€ 2 633 529 381,83

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

BIJLAGE: AFKORTINGENLIJST

A.	
ATB	= Automatische treinbeïnvloeding
B.	
B&W	= Burgemeester en Wethouders
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BPRW	= Beheerplan voor de Rijkswateren
BRG	= Bestaand Rotterdams Gebied
BTW	= Belasting Toegevoegde Waarde
C.	
CAU	= Corridor Amsterdam Utrecht
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DAD	= Departementale Audit Dienst
DB	= Decibel
DBFM	= Design-Build-Finance-Maintenance
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
E.	
EAT	= Engineering, Administratie en Toezicht
EZ	= Ministerie van Economische Zaken
F.	
FES	= Fonds Economische Structuurversterking
H.	
HSL	= Hogesnelheidslijn
H&S	= Herstel & Inrichting
I.	
IBO	= Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IIVR	= Integrale Inrichting Veluwe Randmeer
IP	= Infraprovider
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPL	= Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.	
KRW	= (Europese) Kaderrichtlijn Water
L.	
LCC	= Life Cycle Costs
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
M.	
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MNP	= Milieu en Natuurplan
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MTR	= Midterm Review

N.	
NIS	= Netwerk Informatiesysteem
NoMo	= Nota Mobiliteit
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSP	= Nieuwe Sleutel Projecten
NURG	= Nadere Uitwerking voor het Rivierengebied
O.	
OLR	= Overeengekomen Lage Rivierafvoer
OTE	= Ontwerp Tracébesluit
P.	
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
POK	= Provinciaal Overleg Kustlijn­zorg
PPC	= Public Private Comparator
PPS	= Publiek-private samenwerking
PZH	= Provincie Zuid-Holland
R.	
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SBB	= Staatsbosbeheer
SBV	= Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarweg­aansluitingen
SLA	= Service Level Agreement
SNIP	= Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SOIT	= Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SRE	= Stadsregio Eindhoven
SUBBIED	= Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	= Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie
T.	
TB	= Trace Besluit
TBBV	= Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarweg­aansluitingen
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
V.	
VBS	= Verkeersbegeleidingssysteem
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNK	= Veiligheid Nederland in kaar
W.	
WAB	= Wegaanpassingsbesluit
WBR	= Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken
WST	= Westerschelde Tunnel
Z.	
Zoab	= Zeer Open Asphalt Beton
ZSM	= Zichtbaar, Slim en Meetbaar