

---

Vergaderjaar 2005–2006

---

**30 550 A**

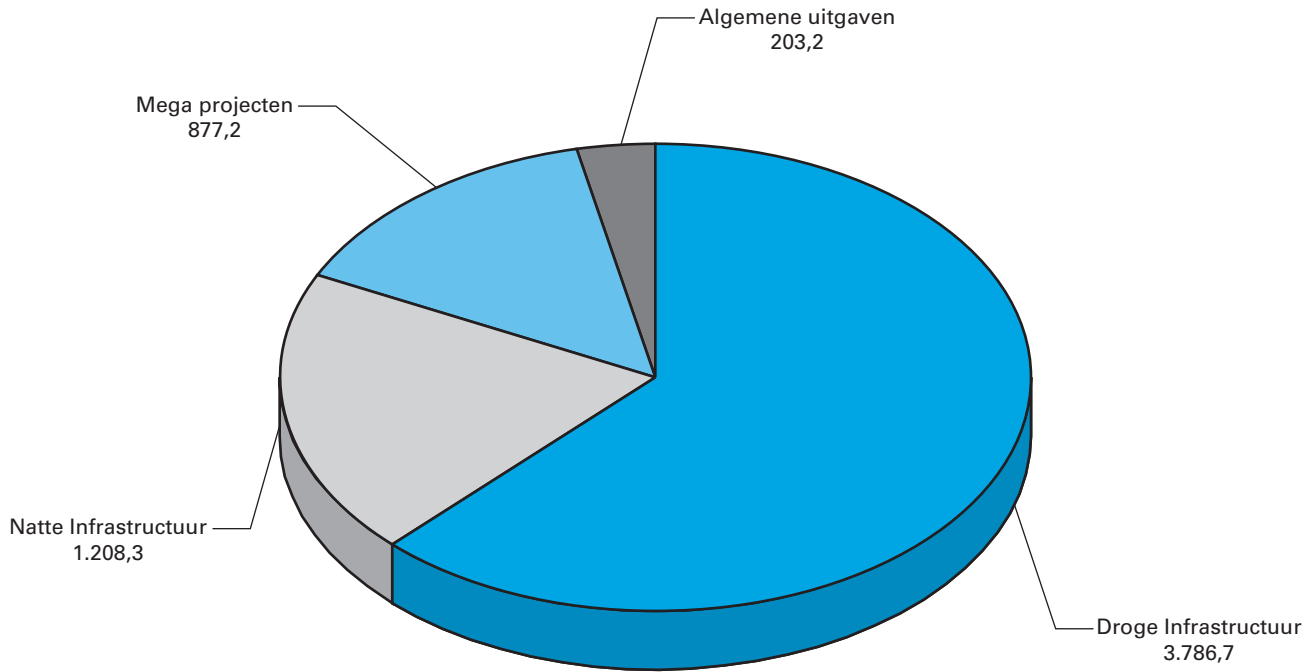
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2005**

**Nr. 1**

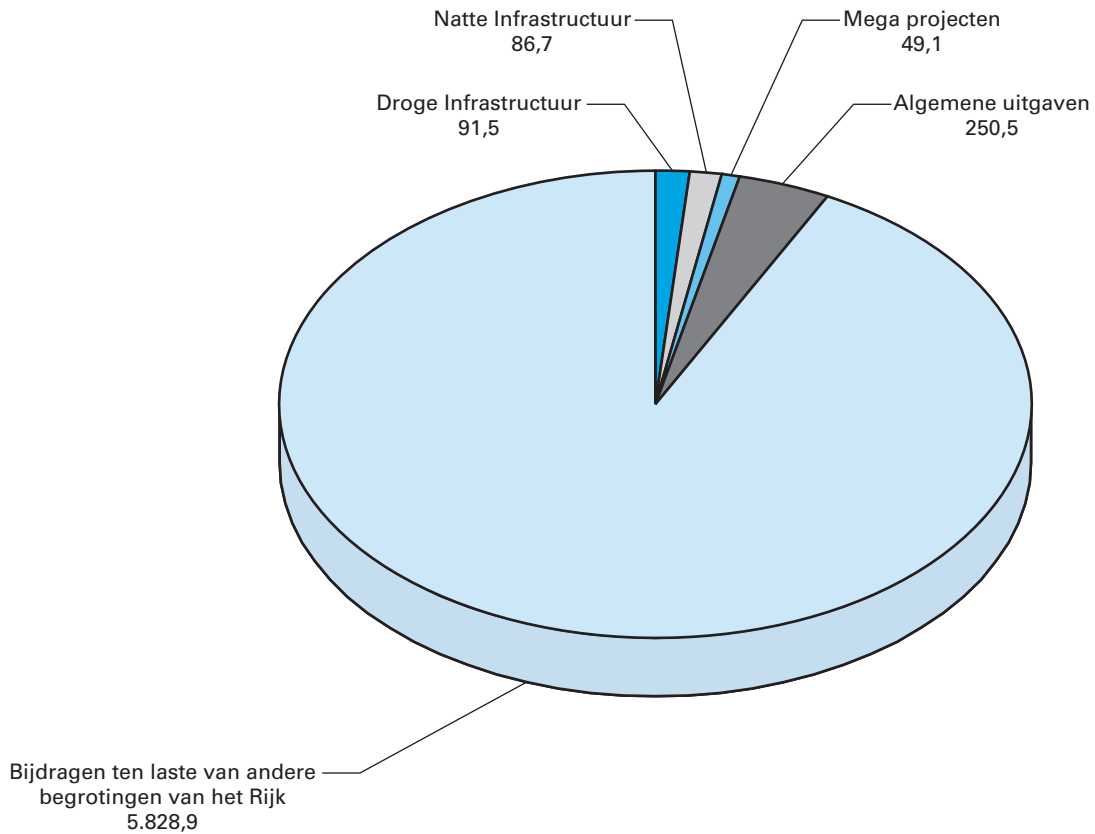
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)**  
Aangeboden 17 mei 2006



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2005 (in mln. €)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2005 (in mln. €)**



<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>blz.</b>
<b>Deel A. ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
VOORWOORD	5
DECHARGEVERLENING	6
LEESWIJZER	11
<b>Deel B. HET INFRAVERSLAG</b>	<b>12</b>
HET INFRAPRIORITEITENVERSLAG	12
DE PRODUCTARTIKELEN	21
01 Droge infrastructuur	23
02 Natte infrastructuur	36
03 Megaprojecten	49
04 Algemene uitgaven	60
05 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk	63
<b>Deel C. DE JAARREKENING</b>	<b>64</b>
DE VERANTWOORDINGSSTAAT 2005 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS	64
SALDIBALANS	66
BIJLAGE 1 PROJECTOVERZICHTEN	74
BIJLAGE 2 AFKORTINGENLIJST	97

## DEEL A. ALGEMEEN

### 1. Voorwoord

Een «andere overheid» in dit Kabinet betekent ook een heldere overheid. En bij helderheid hoort verantwoording afleggen. Dat doen we al weer voor de vierde keer volgens de «Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording»-methode. Dit jaarverslag bewijst dat de VBTB-formule onder-tussen in het DNA zit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar ben ik trots op!

In het verslag kunt u uitgebreid lezen over wat Verkeer en Waterstaat in 2005 allemaal heeft gedaan. Het is een aaneenschakeling van concrete mijlpalen die laten zien dat VenW een doe- én denkdepartement is.

Zo hebben we in 2005 vele kilometers asfalt onder handen genomen en zagen verschillende spoorprojecten het levenslicht. Ook raakte Publieke Private Samenwerking het afgelopen jaar steeds meer ingeburgerd. Denk aan projecten als de A59, de A4 en de A15. Een absolute mijlpaal, gericht op de lange termijn, is het verschijnen van deel 3 van de Nota Mobiliteit. Kortom, er is veel gebeurd en in gang gezet, maar hier en daar hebben we ook onze plannen moeten bijstellen. Bijvoorbeeld omdat luchtkwaliteits-eisen roet in het eten gooiden of omdat de weeromstandigheden niet mee zaten.

Dit verslag is heel open over dit soort omstandigheden, zoals dat hoort in de VBTB-werkwijze. Daar profiteren we ook zelf van in die zin dat dit verslag in de eerste plaats bedoeld is om verantwoording af te leggen, maar ook veel leerervaringen bevat. Die willen we benutten zodat we volgend jaar een nog beter verslag aan u kunnen aanbieden.

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Karla Peijs

## 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 2005 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begrotingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII en 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 2005; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2005: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd;

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

- c. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2005 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 2005 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2005 alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2005 (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,  
K. M. H. Peijs

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus





#### **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 3 delen, te weten een deel A. Algemeen, een deel B. Infraverslag en een deel C. Jaarrekening.

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

Het deel B. begint met het Infraprioriteitenverslag (hoofdstuk 4). In feite betreft dit de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2005. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van VenW over het verslagjaar 2005.

Daarna worden in hoofdstuk 5 de productartikelen beschreven. De producten dragen bij aan de doelstellingen van de begroting van VenW (Hoofdstuk XII). Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. In een aparte leeswijzer is hierbij aangegeven welke norm is gehanteerd bij het toelichten van verschillen.

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 wordt inzicht verstrekt in de voor het jaar 2005 geraamde en gerealiseerde programma's (verkenning en planstudie, realisatie).

## **DEEL B. HET INFRAVERSLAG**

### **4. Het Infraprioriteitenverslag**

#### **1. Inleiding**

Met het Infrastructuurprioriteitenverslag 2005 legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2005. Dit verslag geeft inzicht in de realisatie van geplande producten en maatregelen en de eventuele onvoorziene ontwikkelingen die daarbij een rol speelden. Het bevat zowel informatie op programma- als projectniveau en maakt dus duidelijk welke projecten in 2005 zijn opgeleverd en met de uitvoering van welke projecten in 2005 een begin is gemaakt.

Voor de volledigheid is het goed om hier uitdrukkelijk te vermelden dat dit verslag niet gaat over de beleidsprioriteiten van het ministerie van VenW voor 2005. De verantwoording daarvan vindt plaats in het Beleidsverslag 2005

#### **2. Algemene thema's**

##### **2.1 Infrastructuurprogramma tot en met 2020**

Op 20 september 2005 presenteerde de minister van VenW het infrastructuurprogramma tot en met 2020. Daarmee gaf zij invulling aan haar toezegging bij de Kamerbehandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) op 20 december 2004 om – in lijn met de motie Van Hijum (Tweede Kamer, 29 800A, nr. 23) – bij deel 3 van de Nota Mobiliteit een integraal uitvoeringsprogramma tot en met 2020 uit te brengen. Deel 3a van de Nota is eind 2005 aanvaard door de Tweede Kamer. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Beleidsverslag 2005.

##### **2.2 Aanbestedingsmeevallers**

Eind 2004 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de tot en met 2010 berekende en te verwachten positieve aanbestedingsresultaten van naar schatting € 1,4 miljard. Bij voorjaarsnota 2005 is dit bedrag met € 140 miljoen verhoogd naar € 1,54 miljard. Deze cijfers zijn in de budgetten tot en met 2010 verwerkt. In 2006 en 2008 onderzoekt VenW in een herijking of de berekende positieve aanbestedingsresultaten zich ook daadwerkelijk voordoen. Belangrijke elementen daarin zijn een analyse van de conjunctuurontwikkeling, de marktspanning en de mate van innovatie contractvorming. Zoals gemeld bij de eerste suppletore wet van 2005 en de beantwoording van kamervragen (Tweede Kamer 30 300A, nr. 42), kunnen deze herijkingen in de begroting van 2007 en 2009 tot eventuele in- of extensiveringen leiden. Eventueel kan dat gepaard gaan met verschuivingen tussen modaliteiten.

##### **2.3 Publiek private samenwerking (PPS)**

In 2005 ontwikkelde de Taskforce PPS/infrastructuur een aantal instrumenten om de toepassing van PPS te bevorderen. Die instrumenten zijn: een modulair opgebouwd modelcontract voor Design, Build, Finance, Maintenance (DBFM), een werkwijzer voor de vervlechting van de Tracé/m.e.r.- en aanbestedingsprocedures en een leidraad voor een marktscan.

Daarnaast selecteerde de Taskforce 12 projecten die aanmerking komen voor een PPS-benadering. Het gaat om:

- Tweede Coentunnel
- A4 Delft-Schiedam
- A2 passage Maastricht
- A15 Maasvlakte-Vaanplein
- Corridor A4/A15
- A27 Breda-Utrecht
- Ring Utrecht
- Corridor A6/A9 Schiphol-Almere
- Ruimte voor de Rivier
- Zuidas Amsterdam
- Tweede Maasvlakte
- Zuiderzeelijn (afhankelijk van nadere besluitvorming)

Met behulp van de marktscan bekijkt VenW voor alle MIT-projecten of een vroege inschakeling van marktpartijen tot meerwaarde kan leiden. Voor alle projecten boven de € 112,5 miljoen maakt de *public private comparator* (PPC) duidelijk of een DBFM-contract meerwaarde oplevert. In 2005 zijn PPC's uitgevoerd voor de projecten A4 Delft-Schiedam, A15 Maasvlakte-Vaanplein en voor de Hanzelijn. De uitkomsten van de PPC's worden gebruikt in de verdere besluitvorming en de keuze voor de desbetreffende contractvorm. In december 2005 is het eerste DBFM-wegenproject opgeleverd: de A59 Rosmalen-Geffen.

#### 2.4 Risicoreservering grote projecten

In 2005 onttrok VenW € 97 miljoen (€ 60 miljoen voor 2005 en € 37 miljoen voor 2006) aan de risicoreservering voor de HSL-Zuid. Dit bedrag is toegevoegd aan het HSL-budget. Daarnaast is in 2005 vanuit de risicoreservering € 193 miljoen teruggestort in het spoorartikel.

De risicoreservering bedroeg € 985 miljoen. Het totaal aan onttrekkingen in de periode 2003–2005 komt op € 746 miljoen: € 384 miljoen voor de HSL-Zuid, € 104 miljoen voor de Betuweroute en € 258 miljoen als terugstorting in het spoorartikel. Ultimo 2005 resteert er derhalve € 239 miljoen.

#### 2.5 Onderuitputting Infrastructuurfonds

De minister van Verkeer en Waterstaat informeerde op 3 oktober en 6 december 2005 de Tweede Kamer per brief over een verwachte onderuitputting van het infrastructuurfonds, onder andere vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek. In de brief heeft de minister aangegeven hoe zij hiermee om wil gaan. De onderuitputting in 2005 is grotendeels opgelost met kasmaatregelen in 2005. Deze middelen zijn ingezet voor vooral het versneld betalen van rekeningen voor Randstadrail en het afkopen van diverse overdrachtsverplichtingen. De financiële ruimte die daardoor is ontstaan blijft echter nodig om het totale programma te kunnen financieren.

#### 2.6 Besluitvormingsprocedures

Op 22 maart 2005 stuurde het kabinet zijn reactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) aan de Tweede Kamer. In juni vond hierover een debat plaats. Het kabinet is het eens met de doelstellingen van de TCI, maar neemt niet alle aanbevelingen over. Op een aantal punten geeft het kabinet de voorkeur aan andere instrumenten dan de TCI, bijvoorbeeld op het punt van het voortrekkerschap van de Structuurvisie.

Op verzoek van de voorzitter van de Tweede Kamer heeft het kabinet op 2 december 2005 zijn standpunt over de aanbevelingen TCI nogmaals schriftelijk verwoord. Daarbij is duidelijk aangegeven welke vorderingen VenW heeft geboekt op het terrein van de projectbeheersing. Zo wordt bij de grote projecten met een integrale risicoanalyse gewerkt en is er een betere verbinding gemaakt tussen beleid en uitvoering. Tevens worden de leerervaring rond grote projecten beter bewaakt en gecommuniceerd. Ook werkt VenW op basis van de TCI-aanbevelingen aan het organiseren van meer onafhankelijk advies en een betere organisatie van de interne kennisinfrastructuur.

### **3. Programma's en projecten**

#### **3.1 Beheer en onderhoud**

In 2005 is VenW gestart met de voorbereidingen voor de *midterm review* (MTR) beheer en onderhoud. Dit is een tussentijdse evaluatie van de Plannen van aanpak Beheer en Onderhoud, die als bijlage bij de begroting 2004 gevoegd waren (Tweede Kamer, 29 200XII, nr. 1). Het doel van de MTR is of de aanpak van het wegwerken van de achterstanden verloopt conform de plannen van aanpak beheer en onderhoud. De evaluatie richt zich op de periode 2004–2005, met een doorkijk naar 2006. De uitkomsten van de MTR en de eventuele gevolgen maakt VenW zichtbaar in de begroting 2007.

In juni 2004 besloot het kabinet tot het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) «Beleid en onderhoud infrastructuur». De centrale vraagstelling van het IBO is hoe de besluitvorming rond onderhoud beter kan worden onderbouwd. Vanwege de complexiteit van het onderwerp liep de uitvoering van het IBO enige vertraging op. Het IBO is naar verwachting in de eerste helft van 2006 afgerond.

##### *Hoofdwegen*

Naast het reguliere onderhoud is in 2005 ook het programma voor het inlopen van het achterstallig onderhoud volgens planning uitgevoerd. Om de verkeersoverlast in 2006 te beperken, is verder de aanpak van 100 km achterstallig onderhoud vervroegd van 2006 naar 2005. Een klein deel van de extra ingeplande kilometers kon in verband met de weersomstandigheden in 2005 niet meer gerealiseerd worden. Dat werk is alsnog naar 2006 doorgeschoven. Uiteindelijk is in 2005 145 km verharding vervangen vanuit de investeringsimpuls die daarvoor in de begroting 2004 is vrijgemaakt. In 2005 werkte RWS ook aan achterstallig onderhoud van verschillende kunstwerken: de Moerdijkbrug, viaduct Drunen west, Brug Keizersweer, Hagesteinse brug en de Galecopperbrug. De uitvoering van deze werkzaamheden verloopt conform planning.

##### *Railwegen*

In 2005 werkte ProRail verder aan de uitvoering van de eerste fase van het Herstelplan Spoor. Mede hierdoor is het aantal storingen verder gedaald. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het beleidsverslag over 2005.

##### *Waterwegen*

In 2005 begon het ministerie van VenW met de voorbereidingen voor en de uitvoering van preventief beheer en onderhoud van de volgende vaar- en waterwegen:

Project	Toelichting
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noordzeekanaal: baggeren</li> </ul>	Vorbereiding/start uitvoering: conform planning, fase 1 opgeleverd
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amsterdam Rijn-Kanaal: baggeren en renoveren sluzen en oevers</li> </ul>	Start uitvoering: conform planning
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotterdam–Duitsland: baggeren, oevers en verkeersbegeleiding Waal, Merwedens en Oude Maas</li> </ul>	Vorbereiding/start uitvoering
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotterdam–België: baggeren voorhaven Kreekrak en aanpassen deuren Kreekraksluizen; Volkeraksluizen</li> </ul>	Vorbereiding/start uitvoering
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gent–Terneuzen: draaibruggen Sas van Gent</li> </ul>	Start uitvoering conform planning (oplevering 2006)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer</li> </ul>	In 2005 gestart met de uitvoering baggeren Buiten IJ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maas: baggeren en opknappen kunstwerken</li> </ul>	Vorbereiding/start uitvoering: conform planning, sluzen Sambek en Belfeld eind 2005 opengesteld.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opknappen van een aantal natte bruggen</li> </ul>	Oplevering brug Heel, Katenvoerbrug Zwolle en Sniepbrug.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovatie stuwen Lek</li> </ul>	Vorbereiding conform planning
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masterplan Haringvliet</li> </ul>	Vorbereiding en start uitvoering conform planning

### 3.2 Benutting

#### *Hoofdwegen*

In 2005 zijn in het ZSM-programma (Zichtbaar, Snel, Meetbaar) de volgende spits- en plusstroken gerealiseerd:

- A4 Leidschendam–Prins Clausplein (2,3 km)
- A12 Prins Clausplein–Voorburg (1,4 km)

Begin 2006 wordt circa 40 kilometer spits- en plusstroken in gebruik genomen.

De problematiek rond luchtkwaliteit heeft de besluitvorming van een aantal projecten uit de Spoedwet wegverbreding (en het aanlegprogramma) vertraagd. Inmiddels is een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden (zie ook het beleidsverslag 2005). Om na te gaan welke spoedwetprojecten voldoen aan het (nieuwe) Besluit luchtkwaliteit is verder onderzoek nodig. Hiervoor heeft VenW, in samenspraak met VROM, het RIVM en TNO, een methodiek ontwikkeld. Het gaat om technisch complex onderzoek, waarbij ook de meest recente juridische ontwikkelingen en inzichten een rol spelen.

Inmiddels is het onderzoek «A12 Veenendaal-Ede» afgerond. Dit project is eind 2005 in procedure gebracht. Het onderzoek naar de volgende vijf projecten is in concept klaar:

- A7 Zaandam–Purmerend
- A12 Zoetermeer–Zevenhuizen
- A12 Zevenhuizen–Gouda
- A12 Woerden–Gouda
- A2 Vught–Ekkersweijer

Omdat deze projecten niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, brengt VenW ze in het eerste kwartaal van 2006 in procedure. Voor de exacte voortgang van de ZSM1-maatregelen wordt verwezen naar de voortgangsrapportage Spoedwet Wegverbreding (Tweede Kamer, 28 679, nr. 50).

### 3.3 Aanleg

#### Hoofdwegen

Op het gebied van hoofdwegen zijn in 2005 de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2005	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>RW 2 Oudenrijn–Everdingen</li> <li>RW 4 Burgerveen–Leiden</li> <li>RW 7 Zaanstad–Purmerend</li> <li>RW 15 Aansluiting Vondelingenplaat</li> <li>RW 15 Europaweg</li> <li>RW 50 Eindhoven–Oss</li> <li>RW 59 Rosmalen–Geffen</li> </ul>	<p>Project volledig opgeleverd in het eerste kwartaal van 2005. Het middengedeelte (Leiderdorp ringvaart aquaduct, Amsterdam richting Den Haag) van dit tracé is eind augustus 2005 opengesteld voor verkeer.</p> <p>Als gevolg van de luchtproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Oplevering zal nu pas in 2007 plaatsvinden.</p> <p>Project was grotendeels al opgeleverd in 2004, maar is in zomer 2005 volledig gereed gekomen.</p> <p>Project was gedeeltelijk al opengesteld in 2004 (Thomassentunnel). In 2005 zijn de resterende delen van dit project opengesteld. Openstelling eind 2005 is niet gehaald en uitgesteld naar voorjaar 2006.</p> <p>De weg is in december 2005 opengesteld.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>A12 Zoetermeer–Gouda, benutting (onderdeel van ZSM)</li> <li>A12 Utrecht–Maarsbergen (onderdeel van ZSM)</li> <li>A12 Veenendaal–Ede (onderdeel van ZSM)</li> <li>N 35 Wierden–Almelo</li> <li>RW 2 Den Bosch</li> <li>RW 9 Koedijk–De Stolpen</li> <li>RW 73 Venlo–Maasbracht</li> </ul>	<p>Als gevolg van de luchtproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Start realisatie van het project is gepland voor 2006. De oplevering zal in 2009 plaatsvinden.</p> <p>Project is in voorbereiding en heeft een luchtkwaliteitsrisico. Start realisatie van het project is gepland voor 2006. Openstelling wordt verwacht in 2009, mits de nieuwe wet Luchtkwaliteit op korte termijn uitkomst biedt.</p> <p>Als gevolg van de luchtproblematiek is de besluitvorming vertraagd. Eind 2005 is het project in procedure gebracht. Start realisatie van het project is gepland voor 2006. Oplevering zal in 2009 plaatsvinden.</p> <p>In 2005 is begonnen met de uitvoering van dit project.</p> <p>In 2005 is begonnen met de uitvoering van dit project.</p> <p>Project is vanwege wijziging in het Ontwerp Tracébesluit vertraagd. Start realisatie van een gedeelte van het project (de Parallelweg) is nu gepland voor 2006.</p> <p>In 2005 zijn diverse deeltrajecten van dit project in uitvoering gekomen.</p>

#### Railwegen: personen- en goederenvervoer

Op het gebied van railwegen zijn in 2005 de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2005	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nootdorpboog (personen)</li> <li>Station Arnhem Zuid (personen)</li> <li>Station Ypenburg (personen)</li> <li>Uitgeest de Kleis (personen)</li> </ul>	<p>Project is gerealiseerd. Door het beschikbaar komen van een alternatieve route voor zwaar railverkeer van en naar de materieelwerkplaats in Leidschendam, kan de Hofpleinlijn volledig worden gebruikt voor Lightrail exploitatie.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en opgeleverd. De halte ontsluit de VINEX-locatie Schuytgraaf en de bestaande wijk Arnhem-Zuid. De halte wordt twee keer per uur per richting bediend.</p> <p>Het project is in 2005 opgeleverd. De halte ontsluit de VINEX-locaties Ypenburg, Leidschenveen en het bedrijvenpark Forepark. De halte wordt twee keer per uur per richting bediend. Tevens is een overstapmogelijkheid gecreëerd met de HOV lijn 19 en de treindienst Utrecht-Gouda.</p> <p>Project is gerealiseerd. Door het ongelijkvloers maken van de spoorwegkruising De Kleis te Uitgeest wordt voldaan aan de normen in het kader van botsveiligheidsrisico's.</p>



Verwacht 2005	Project	Realisatie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindingssporen ECT (goederen)</li> <li>• Vleuten–Geldermalsen, inclusief Randstadspoor, 1e fase (oplevering eerste deelprojecten) (personen)</li> <li>• Woerden–Harmelen (personen)</li> </ul>	<p>Het project is in 2005 gerealiseerd. De administratieve afhandeling loopt nog.</p> <p>De indienststelling van het deelproject Vathorst is onder andere als gevolg van discussie omtrent de bedieningsgarantie verschoven naar 2006.</p> <p>Project is gerealiseerd en behelst het vergroten van de capaciteit. Door dit project kunnen de treindiensten Gouda-Breukelen en Bodegraven-Utrecht eerder worden gescheiden van de treindienst Gouda-Utrecht.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AKI programma en veiligheidsknelpunten (personen)</li> <li>• Almelo verdiept (personen)</li> <li>• Amsterdam CS stationsstalling Postzakkengebouw (personen)</li> <li>• Breda derde eilandperron + sporenlayout (personen)</li> <li>• Diverse kleine maatregelen Innovatieprogramma Geluid</li> <li>• Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron) (personen)</li> <li>• Grote stations (Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem) (personen)</li> <li>• Hilversum opheffen overweg Larenseweg (personen)</li> <li>• Regionet, fase 1 (personen)</li> <li>• Sloelijn (goederen)</li> </ul>	<p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart. Het gaat hierbij onder meer om kleine projecten op het gebied van geluidsreductie (zie 3.5).</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>Door de complexe bestuurlijke overleggen en het sluitend moeten maken van de businesscases is de start verschoven van eind 2005 naar 2006.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p> <p>De uitwerking van de planstudie duurde langer dan voorzien. De start van de realisatie is verschoven naar 2006.</p> <p>Het project is in 2005 beschikt en gestart.</p>

#### *Vaarwegen*

Op het gebied van vaarwegen zijn in 2005 de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2005	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen</li> <li>• Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden</li> <li>• Vaarroute Ketelmeer</li> </ul>	<p>Oplevering is gedeeltelijk vertraagd als gevolg van vertraging planologische procedures.</p> <p>Definitieve oplevering is vertraagd (met name nog restwerk) vanwege dreigende arbitragezaak.</p> <p>Oplevering is vertraagd als gevolg van gewijzigde inzichten in de aanpak van de sanering Ketelmeerbodem en onvoorziene complicaties in de vergunningverlening.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maasroute, modernisering fase 2</li> <li>• Walradar Noordzeekanaal</li> </ul>	<p>Realisatie is in 2005 gestart met aanbesteding van brugverhoging bij Weurt.</p> <p>In 2005 is begonnen met de uitvoering van dit project.</p>

#### *Waterbeheren en -keren*

Op het gebied van waterbeheren en -keren zijn in 2005 de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2005	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichting IJsselmonding (waterbeheren)</li> <li>• Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden (waterbeheren)</li> <li>• Vispassages Grave en Borgharen (waterbeheren)</li> </ul>	<p>Het grootste gedeelte van dit project is gereed (inrichting van 800 ha). De openingshandeling wordt voorjaar 2006 verricht. De inrichting van Roggebotsveld (60 ha) wordt volgend jaar door Staatsbosbeheer uitgevoerd.</p> <p>Openstelling heeft in 2004 plaatsgevonden. De eindoplevering heeft in 2005 plaatsgevonden (na een onderhoudstermijn van een jaar).</p> <p>De vispassage Grave is grotendeels klaar. Er resteren nog wat kleine werkzaamheden. De ingebruikname is voorzien in het eerste kwartaal van 2006. Bij Borgharen is grondwerk verricht als onderdeel van de Grootschalige Verwerkingsproef Baggerspecie. De ingebruikname van de vispassage bij Borgharen staat eind 2006 gepland.</p>

#### *Regionale/lokale infrastructuur*

Per 1 januari 2005 zijn de middelen voor de tweede fase Duurzaam Veilig, mobiliteitsmanagement, personele middelen en exploitatie van openbaar vervoer toegevoegd aan de Gebundelde Doeluitkering (GDU). Daarmee is een brede doeluitkering voor regionaal verkeer en vervoer (BDU) ontstaan. De regio's kunnen zelf ieder hun eigen mix van uitgaven en investeringen samenstellen. Het rijk heeft geen directe bemoeienis met de door de regio's aan te leggen infrastructuurprojecten onder de grens van € 112,5/€ 225 miljoen, waarvoor geld uit de BDU wordt aangewend. Te bereiken resultaten op verkeer- en vervoergebied worden onder andere afgesproken in het Nationaal Mobiliteitsberaad in termen van beleids-effecten (Nomo-Monitor). Daarop wordt gemonitord.

#### *Grote projecten mobiliteit en water*

In de zogeheten grote projecten zijn in 2005 de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Maaswerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het noordelijke deel van het retentiebekken «Lateraalkanaal West» en het eerste deel van de kadeversterkingen zijn afgerond. De overige werkzaamheden aan het retentiebekken en de kadeversterkingen vinden in 2006 en 2007 plaats.</li> <li>• In 2005 is de «rivierverruiming stuwpand Lith» aanbesteed.</li> <li>• Voor de hoogwatergeul Lomm en het project Grensmaas zijn uitvoeringsovereenkomsten getekend met particuliere initiatiefnemers die de projecten voor eigen rekening en risico uitvoeren.</li> </ul>
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In september 2005 zijn de onderhandelingen tussen Rijk en PMR-partners over de uitvoering en financiering van PMR afgerond. Afspraken over onder andere uitvoeringsverantwoordelijkheid en risicoverdeling zijn in overeenkomsten vastgelegd en door Rijk en PMR-partners ondertekend;</li> <li>• Het Havenbedrijf Rotterdam – uitvoeringsverantwoordelijke voor aanleg Landaanwinning (Tweede Maasvlakte) – is in september 2005 voor eigen rekening en risico gestart met aanbesteding. Op 18 mei 2005 heeft de Tweede Kamer in een Algemeen Overleg Zeehavens hier expliciet mee ingestemd;</li> <li>• Parallel aan herstel van de in januari 2005 vernietigde concrete beleidsbeslissingen uit de PKB-plus PMR, is door de Rijk en PMR partners in 2005 verder gewerkt aan de noodzakelijke voorbereidingen voor de uitvoering van de drie deelprojecten van PMR</li> </ul>
Ruimte voor de Rivier	Op 22 december 2005 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) «Ruimte voor de Rivier» deel 3 vastgesteld door het kabinet. De PKB ligt ter behandeling bij de Tweede Kamer.
Zuiderzeelijn	Naar aanleiding van TCI is in het tweede kwartaal 2005 het Plan van Aanpak Structuurvisie ZZL opgesteld en afgestemd. De structuurvisie zal als basis dienen voor discussie over nut en noodzaak en besluitvorming daarover.

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

VenW neemt de (wettelijke) randvoorwaarden op het gebied van milieu (geluid en lucht), natuur en landschap (ontsnippering en inpassing) en (verkeers)veiligheid in acht bij het treffen van infrastructurele maatregelen. In 2005 zijn op dat gebied de volgende resultaten geboekt:

#### *Innovatieprogramma Geluid*

Met het Innovatieprogramma Geluid (IPG) wil VenW een nieuwe set van kostenefficiënte maatregelen ontwikkelen om verkeerslawaaï bij Rijkswegen en spoorwegen te verminderen bij de bron. Het programma startte in 2002 en loopt nog tot eind 2007. In 2005 zijn de eerste vier producten opgeleverd en gepresenteerd door minister Peijs en staatssecretaris van Geel. Dit zijn het dubbellaags ZOAB, de geluidsschermtoppen, de raildempers en het akoestisch slijpen van rails. Deze maatregelen zijn inmiddels onderdeel van de voorbereiding van verschillende uitvoeringsprojecten en leiden daar tot kostenbesparingen. Een zorgpunt is dat de resultaten bij de aanpak van voertuigen achterblijven. Het IPG is om die reden onlangs bijgesteld en dat heeft geleid tot een vast gedefinieerd programma voor 2006 en 2007. Daarin ligt het zwaartepunt nog meer te op bronmaatregelen aan voertuigen en op nog stillere wegdekken.

#### *Innovatieprogramma Luchtkwaliteit*

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) is gericht op innovatieve oplossingen voor het terugdringen van NO<sub>2</sub> en fijn stof langs snelwegen. Het programma bestaat uit drie actielijnen. Voor elke actielijn zijn activiteiten ontplooid, waaruit in 2005 de volgende resultaten/producten zijn voortgekomen

Actielijn	Resultaat/product
Verkennen en identificeren van maatregelen met effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>● databank met maatregelen</li> <li>● kennisnetwerk Provincies en Gemeenten en internationale contacten in Brussel (Europese Commissie).</li> </ul>
Uitvoeren maatregelen in proefprojecten	Start van zes pilot projecten: titaniumdioxide (TiO <sub>2</sub> ) coating op schermen, optimaliseren vormgeving geluidsschermen, aanplanten vegetatie langs snelwegen, gebruik van weersborden bij Dynamisch Verkeersmanagement, toepassing van lichte overkappingen en toepassing van nat reinigen.
Kennisvergaring, -distributie en communicatie	In 2005 is de internetsite <a href="http://www.ipluchtkwaliteit.nl">www.ipluchtkwaliteit.nl</a> geopend.

#### *Meerjarenprogramma Ontsnippering*

Ontsnippering is het wegnemen van de doorsnijdingen van de Ecologische Hoofdstructuur door rijksinfrastructuur. Het doel is om in 2018 de huidige 208 knelpunten weg te nemen. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) geeft per provincie aan welke knelpunten er zijn en beschrijft het beleidskader. Het MJPO omvat maatregelen voor zowel water, spoorweg als weg en kent tevens projecten in de zogenaamde robuuste verbindingen die door LNV gefinancierd worden. De Tweede Kamer heeft het programma geaccordeerd in maart 2005. Vanaf dat moment zijn onder de regie van de provincie met VenW en LNV provin-

ciale MJPO-overleggen opgestart waar via een gebiedsgerichte aanpak tot een oplossing van de knelpunten wordt gekomen.

Per modaliteit is de stand van zaken als volgt:

- (Deel)projecten aan rijkswegen kenmerken zich door een doorgaan van reeds lopende projecten. De eerste programmering in de nieuwe MJPO-setting is gereed gekomen in september 2005. Van de 147 projecten zijn 11 (deel)projecten gereed, 8 in uitvoering, 22 in voorbereiding en 2 zijn niet gestart.
- (Deel)projecten aan rails worden vooral vanaf 2008 opgepakt, omdat vanaf dan geld beschikbaar is. Momenteel is er nog geen project gereed en zijn er 8 in voorbereiding.
- (Deel)projecten aan kanalen zijn nog niet opgestart. Voorjaar 2006 wordt de programmering voor natte projecten opgesteld. Van de 15 projecten zijn er 2 in voorbereiding.

Enkele in 2005 afgeronde projecten verdienen extra vermelding. Dit zijn de ecoducten 't Groene Woudt nabij Boxtel en Leusderheide onder Amersfoort. Deze ecoducten bieden een oplossing voor veel diersoorten die de oversteek van een snelweg niet aandurven en daardoor op dezelfde plaats blijven. Via een begroeid ecoduct durven ze de oversteek wel aan. Voor het ecoduct 't Groene Woudt is ook de waterhuishouding aangepast.

## 5. De productartikelen

### Leeswijzer

In dit hoofdstuk is de productartikelgewijze toelichting bij de rekening opgenomen. De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al geïnformeerd door middel van de suppletore begrotingen over 2005. Voor een verklaring van de in die begrotingswijzigingen opgenomen belangrijkste mutaties wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij die begrotingen.

Ten bate van het overzicht van de informatie is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau.

Norm bij het verklaren van verschillen	
Begrotingsbedrag	Verskil met realisatie
< € 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 (= Rekening) kleiner is dan de aangegeven norm, in principe niet worden toegelicht. Vervolgens is gekeken naar de afwijkingen op het niveau van de kwantitatieve onderbouwingen (kengetallen). Indien ook op dit niveau geen sprake is van significante afwijkingen, is ook daar van een toelichting afgezien.

In afwijking van de hierboven genoemde norm zijn die productartikelen waarop in de begroting 2005 geen ontvangsten waren geraamd, maar wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, niet apart toegelicht. Dit gezien de materiële omvang.

### Algemeen

In de verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds zijn de directe uitvoeringssuitgaven voorcalculatorisch op basis van de bij de begroting 2005 geplande inzet van FTE's toegerekend per artikel aan de artikelen op het Infrastructuurfonds. Dit in aanloop naar de werkwijze van de baten/lastendienst Rijkswaterstaat in 2006 (eveneens opgenomen in de leeswijzer van de ontwerpbegroting 2006). De indirecte uitvoeringssuitgaven van de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat worden in 2005 nog verantwoord in het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat (XII) onder artikel 22 Algemene Uitvoeringsorganisatie. Deze uitgaven worden niet direct aan een product toegerekend. In geval van majeure wijzigingen in de personeelsbezetting ten opzichte van hetgeen bij de begroting is vastgesteld, zijn wijzigingen doorgevoerd in de toerekening van de uitvoeringssuitgaven aan de artikelen.

## 01 DROGE INFRASTRUCTUUR

### Artikel 01.01 Rijkswegen

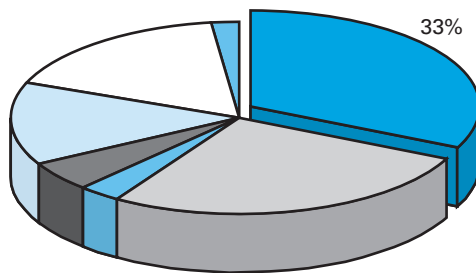
#### a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

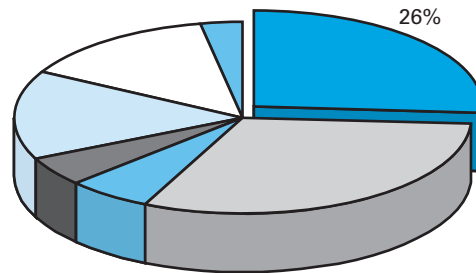
- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen afgezet tegen de realisatie over 2005.

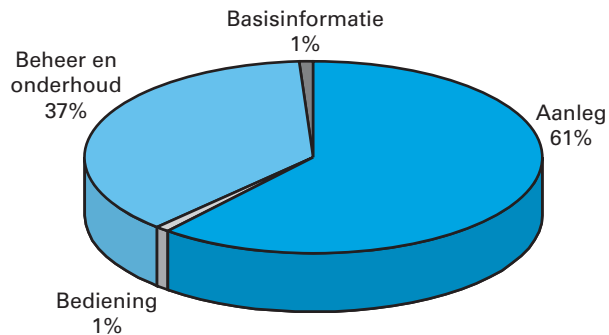
**Aandeel Rijkswegen in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



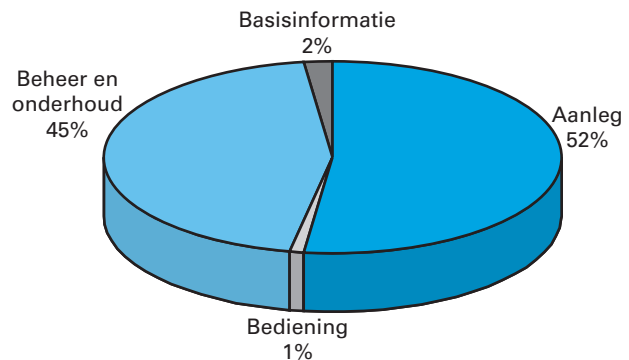
**Aandeel Rijkswegen in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



**Uitgavencategorieën Rijkswegen  
Begroting 2005**



**Uitgavencategorieën Rijkswegen  
Realisatie 2005**



## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.01 Rijkswegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 713,5</b>	<b>1 357,5</b>	<b>3 393,0</b>	<b>2 190,2</b>	<b>1 393,8</b>	<b>796,4</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 524,9</b>	<b>1 622,7</b>	<b>1 503,2</b>	<b>1 605,8</b>	<b>1 910,5</b>	<b>- 304,7</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>1 014,0</b>	<b>1 057,7</b>	<b>987,7</b>	<b>1 008,0</b>	<b>1 388,8</b>	<b>- 380,8</b>
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	616,1	700,4	615,0	562,2	933,2	- 371,0
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	397,9	357,3	372,7	445,8	455,6	- 9,8
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>510,9</b>	<b>565,0</b>	<b>515,5</b>	<b>597,8</b>	<b>521,7</b>	<b>76,1</b>
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./planstudie	29,5	29,6	26,2	20,1	15,1	5,0
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	200,0	265,8	232,8	248,5	233,9	14,6
01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding	34,0	31,0	26,5	27,2	31,8	- 4,6
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	207,2	198,5	193,0	253,7	198,2	55,5
01.01.05 Bediening Rijkswegen	11,9	12,6	13,6	21,9	16,5	5,4
01.01.06 Basisinformatie	28,3	27,3	23,3	26,4	26,2	0,2
<b>Ontvangsten</b>	<b>119,2</b>	<b>81,7</b>	<b>152,2</b>	<b>70,0</b>	<b>26,5</b>	<b>43,5</b>

### Financiële Toelichting

#### Verplichtingen

De hogere verplichtingenrealisatie is onder andere het gevolg van:

- in de raming van de verplichtingen waren de volgende projecten niet meegenomen: de A9 bij Badhoevedorp (€ 300 mln.), waarvoor in 2005 een bestuursovereenkomst is afgesloten, de Rondweg Den Bosch (€ 130 mln.) en de A2 Maastricht (€ 40 mln.);
- eind 2005 zijn verplichtingen aangegaan voor een bijdrage aan de provincie (€ 72 mln.), in verband met werkzaamheden aan de Rondweg Sneek. Deze verplichtingen waren oorspronkelijk begroot voor 2006.
- als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel is er in 2005 overeenstemming bereikt met de provincie Zeeland over een herschikking van wegen in 2006 (€ 40 mln.).
- door een aantal diensten zijn meerjarige Beheer en Onderhoudscontracten aangegaan, waardoor de gerealiseerde verplichtingen hoger zijn dan geraamd (€ 40 mln.);
- en zijn diverse ZSM-projecten niet meegenomen (totaal € 25 mln.).

#### Uitgaven

##### 01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen/planstudie

Er zijn meer planstudies verricht dan gepland. Bij de Najaarsnota zijn bedragen toegevoegd voor de uitvoering van nieuwe planstudies. Deze bedragen zijn niet volledig gerealiseerd, omdat de besluitvorming over de



Nota Mobiliteit (NOMO) later heeft plaatsgevonden dan verwacht. Verder is de voortgang binnen een aantal studies vertraagd, dit omdat extra onderzoek met betrekking tot de problematiek op het gebied van luchtkwaliteit noodzakelijk bleek.

#### 01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Als gevolg van vertragingen in het wegenprogramma – zowel binnen het ZSM-programma als bij «reguliere» aanlegprojecten – is in 2005 ten opzichte van de stand in de begroting ruim € 355 mln. onbesteed gebleven.

De mindere uitgaven zijn enerzijds veroorzaakt door de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit, dat met name binnen het ZSM-programma aan de orde is. Doordat het in de voorbereidende fase noodzakelijk bleek om nieuwe- en/of aanvullende luchtkwaliteitonderzoeken uit te voeren is de uitvoeringsplanning van een groot aantal projecten opgeschoven. Als gevolg hiervan zijn ook de hieraan gekoppelde uitvoeringsuitgaven vertraagd. Hierbij gaat het onder andere om de volgende projecten:

- RW 7: Zaanstad – Purmerend (doorgeschoven naar 2006);
- RW 27: Utrecht Noord – Eemnes (doorgeschoven naar 2006).

Daarnaast is er sprake van vertraging binnen het «reguliere» aanlegprogramma, welke onder andere veroorzaakt is door:

- tegenvallers bij de grondverwerving;
- langere doorlooptijden van planologische-/bestuurlijke procedures (voorbereiding);
- vertragingen ten opzichte van de uitvoeringsplanningen.

De verminderde kasuitgaven leiden overigens veelal niet tot veranderingen in de geplande opleveringsdatums en de totale projectkosten. Voor een aantal projecten is in de bijlage nadere informatie terug te vinden.

De meest in het oog springende afwijkingen binnen het aanlegprogramma zijn:

RW	Traject	Bedrag In mln. €	Oorzaak afwijking
1/50	Arnhem–Beekbergen–Deventer	26	<i>vertraging in de voorbereiding</i>
5	2e Coentunnel/Westrandweg	25	<i>o.a. vertraging voorbereiding, negatieve overloop (geplande grondaankopen reeds aan einde vorig jaar verricht)</i>
9	Koedijk–De Stolpen	10	<i>vertraging procedureel (latere vaststelling (O)TB)</i>
12	Den Haag–Gouda	9	<i>vertraging in de voorbereiding</i>
15	Calandtunnel	26	<i>afrondende fase project, in 2005 minder budget benodigd dan begroot.</i>
37	Hoogeveen–Duitse grens	18	<i>diverse uitvoeringsproblemen en procedurele vertraging</i>
73	Venlo	17	<i>vertraging door verlate ontvangst facturen.</i>
31	Leeuwarden–Drachten	15	<i>lagere declaraties en afwijkend betalingsritme i.v.m. DBFM-contract.</i>

#### *01.01.03 Beheer en Onderhoud Rijkswegen: voorbereiding*

Het overschot is het resultaat van vele kleine posten, onder andere door het opstellen van minder beheerplannen.

#### *01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen: realisatie*

In het kader van innovatief aanbesteden, maakt Rijkswaterstaat onder andere gebruik van prestatiebestekken. Eén van de bepalingen in een dergelijk prestatiecontract is dat VenW niet betaalt indien de overeen gekomen prestatie niet geleverd is. Indien dit aan het eind van een jaar voorkomt, verschuift de gehele betaling naar het volgende jaar. Dat is eind 2005 gebeurd bij enkele prestatiebestekken. Hierbij ging het in totaal om een bedrag van € 12 mln. Een andere oorzaak voor de onderuitputting op de Productuitgaven zijn de realisatie van positieve aanbestedingsresultaten. Binnen Beheer en Onderhoud Rijkswegen zijn aanvullende aanbestedingsresultaten gerealiseerd, welke binnen de modaliteit Beheer en Onderhoud rijkswegen zijn ingezet voor het versnellen van het programma. Uiteindelijk is er meer werk gerealiseerd dan gepland. Deze extra werkzaamheden (en dus de betalingen in 2005 hierop), konden niet voorkomen dat er toch nog een onderuitputting resteerde.

Aan de hogere Directe Uitvoeringsuitgaven liggen drie belangrijke oorzaken ten grondslag. De eerste oorzaak is de grotere productie in 2005. De Directe Uitvoeringsuitgaven waren nodig om deze productie voor te bereiden en te begeleiden.

Daarnaast zijn extra voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd ten behoeve van het forse investeringsimpulsprogramma 2006.

De derde belangrijke oorzaak voor de extra Directe Uitvoeringsuitgaven vormt de voorbereiding van het kunstwerkprogramma KOSMOS. Dit is een grootschalig onderhoudsproject voor kunstwerken dat in 2006 en 2007 uitgevoerd wordt. Ter voorbereiding hierop is een geheel nieuwe marktbenadering ontwikkeld, waarbij de staat van onderhoud van honderden kunstwerken geïnventariseerd wordt zodat deze werkzaamheden efficiënt/doelmatig gerealiseerd kunnen worden.

#### *01.01.05 Bediening Rijkswegen*

In 2005 is als pilotjaar door Rijkswaterstaat, in het kader van de baten/lastendienstvorming, proefgedraaid met een nieuw en op de baten/lastendienst toegesneden kostprijsmodel. Dit heeft geleid tot een betere allocatie van de uitgaven naar de producten. Dit leidde bij dit artikelonderdeel tot hogere uitgaven dan in de begroting was gepland. De totale uitgaven zijn binnen de begroting gebleven. De resultaten van het pilotjaar zijn gebruikt om het kostprijsmodel voor 2006 te verbeteren.

## Ontvangsten

Gespecificeerde ontvangsten op de gerealiseerde producten van dit productartikel					
in EUR1000	Realisatie			Begroting	Vershil
	2003	2004	2005	2005	2005
Rw 31 Leeuwarden-Drachten	314	4 606	6 500	3 100	3 400
Rw 30 Postweg Ede	4 538	6 329	100		100
Rw 2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0			0
Rw 14 Wassenaar-Leidschendam	0	997	600		600
Rw 15 reconstructie aansluitingen	13	84	2 870	2 200	670
Rw5 Verlengde Westrandweg	4 116	2 206	225		225
Rw10 Coentunnel		85 490			0
Diverse ontvangsten	9 194	4 620	21 771		21 771
<b>Totaal ontvangsten Aanleg</b>	<b>18 175</b>	<b>104 332</b>	<b>32 066</b>	<b>5 300</b>	<b>26 766</b>
<b>Totaal ontvangsten Benutting</b>	<b>12 110</b>	<b>5 638</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal ontvangsten Onderhoud</b>	<b>40 612</b>	<b>42 245</b>	<b>37 975</b>	<b>21 151</b>	<b>16 824</b>
<b>Totaal ontvangsten IF 01.01</b>	<b>70 897</b>	<b>152 215</b>	<b>70 041</b>	<b>26 451</b>	<b>43 590</b>

Financiële toelichting:

- RW 31: De bijdrage van de provincie over 2004 is in 2005 ontvangen.
- RW 5,14 en 30: Bij realisatie wegen zijn meer ontvangsten van derden binnengekomen dan als bijdrage in de wegeaanleg bij de begroting was voorzien.
- Er zijn bij onderhoud meer ontvangsten binnengekomen a.g.v. hogere bijdragen bij variabel onderhoud, alsmede een bijdrage A12 Nootdorp.

### **c. Het actuele programma**

#### *01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies*

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Rijkswegen 2005 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdelen 1 en 2.

#### *01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie*

Voor een onderbouwing van het Realisatieprogramma Rijkswegen 2005 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 3 en het infraprioriteitenverslag.

#### *01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding*

In kader van NOMO is in 2005 een realisatietoets verricht.

#### *01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie*

Hiertoe behoren het vast onderhoud, het variabel onderhoud en de investeringsimpuls.

- *Vast onderhoud van het hoofdwegennet/systemen*

Het vast onderhoud kenmerkt zich door een heel scala aan kleine maatregelen die met elkaar er voor zorgen dat het hoofdwegennet blijft functioneren. Daarnaast is naar aanleiding van het ongeval met het gooien van stoeptegels in Rijswijk een start gemaakt met het treffen van maatregelen zoals het plaatsen van hekken.

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud							
	Eenheid	Realisatie				Begroting	Vershil
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Rijbaanlengte	km						
– hoofdrijbanen		5 745	5 761	5 789	5 820	5 813	7
– Verbindingswegen en op- en afritten		1 684	1 729	1 747	1 551	1 750	– 199 <sup>1</sup>
Zwart onderhoud (asfalt)	km <sup>2</sup>						
– hoofdrijbanen		69	69	70	71	71	0
– Verbindingswegen en op- en afritten		15	15	15	13	15	– 2
Groen onderhoud	km <sup>2</sup>	172	172	186	184	182	2 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Voorheen was het areaal de som van de opgaven van de regionale directies van Rijkswaterstaat. Sinds dit jaar is het Netwerk Informatie Systeem (NIS) in gebruik genomen waarin de areaalgegevens eenduidig worden vastgelegd. Dit heeft tot een bijstelling van het areaal geleid.

<sup>2</sup> Het groen onderhoud is nog bepaald door de som van opgaven van regionale directies. In de loop van 2006 verwacht VenW ook deze areaalgegevens eenduidig vastgelegd te hebben in NIS (NetwerkInformatieSysteem).

- *Variabel onderhoud van het hoofdwegennet/systemen*

In het kader van Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) zijn de ecoducten Leusderheide in de A28 en het Groene Woud in de Mortelen (Limburg) gereed gekomen. In het infraprioriteitenverslag is hier nader op ingegaan.

- *Investeringsimpuls*

Een deel van het variabel onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd in het kader van de investeringsimpuls wegen, zoals in het hoofdlijnenaccorde is besloten en bij begroting 2004 is bijgesloten. Planning vanuit de impuls Beheer en Onderhoud Rijkswegen was om 139 km rijbaanbrede verharding in 2005 te vervangen. Dit is inclusief projecten die vanuit 2006 naar voren zijn gehaald om de verkeersoverlast dan te beperken. In 2005 is vanuit de impuls in totaliteit ca. 145 km gerealiseerd.

#### 01.01.05 Bediening Rijkswegen

Daar door Rijkswaterstaat in 2005 is proefgedraaid met agentschapvorming, is onderstaande tabel gewijzigd. Ten aanzien van het bedieningsareaal is er een verkeercentrale opgegaan in andere grotere verkeercentrale. Daarnaast hebben vanwege de luchtproblematiek meerdere projecten voor spitsstroken vertraging opgelopen.

Specificatie bedieningsareaal							
Systeemsoort	Eenheid	Realisatie				Begroting	Vershil
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verkeerssignalering (incl. monitoring-functie)	km	983	990	995	1 000	992	8
Verkeerscentrales	aantal	7	7	7	6	7	– 1
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	10	11	18	27	36	– 9
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	37	39	38	38	40	– 2

## Artikel 01.02 Railwegen

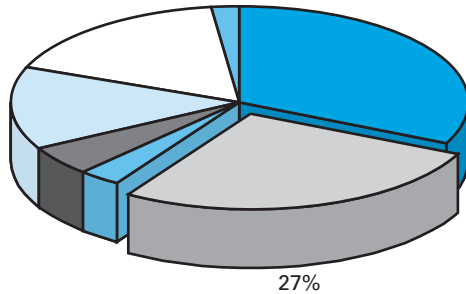
### a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

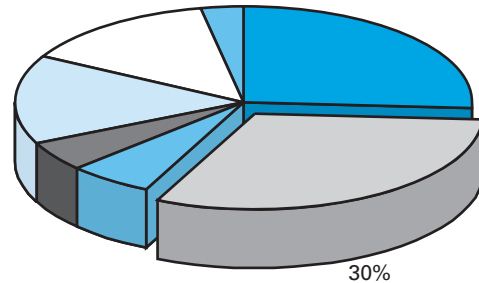
- Artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer;
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Railwegen in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Railwegen afgezet tegen de realisatie 2005.

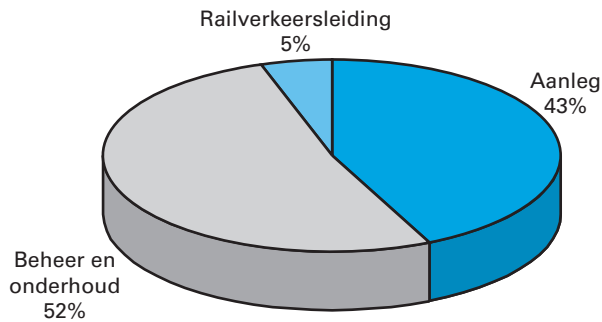
**Aandeel Railwegen in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



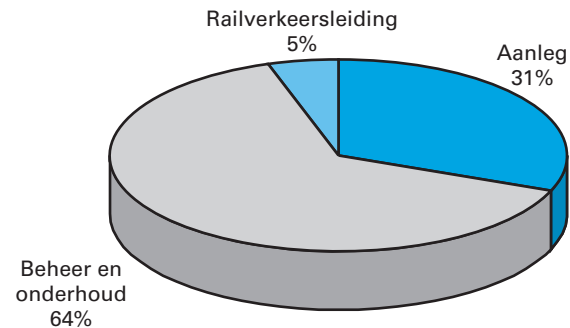
**Aandeel Railwegen in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



**Uitgavencategorieën Railwegen  
Begroting 2005**



**Uitgavencategorieën Railwegen  
Realisatie 2005**



## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.02 Railwegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>688,4</b>	<b>2 557,2</b>	<b>1 325,7</b>	<b>3 113,1</b>	<b>2 257,6</b>	<b>855,5</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 181,6</b>	<b>1 494,3</b>	<b>1 530,1</b>	<b>1 820,1</b>	<b>1 541,1</b>	<b>279,1</b>
<b>Productuitgaven</b>	<b>1 181,6</b>	<b>1 494,3</b>	<b>1 530,1</b>	<b>1 820,1</b>	<b>1 541,1</b>	<b>279,1</b>
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planstudie	13,9	16,7	19,4	19,7	19,4	0,3
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	4,7	18,9	7,1	25,6	31,7	- 6,1
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	481,6	519,9	440,1	495,7	592,4	- 96,7
01.02.04 Rail B&O realisatie	655,0	912,4	1 037,0	1 117,7	795,5	322,2
01.02.05 Prorail: Verkeersleiding				90,0	75,6	14,4
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26,4	26,4	26,4	71,5	26,4	45,0
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>						
<b>Ontvangsten</b>	<b>17,0</b>	<b>47,0</b>	<b>31,7</b>	<b>21,3</b>	<b>9,0</b>	<b>12,3</b>

### Financiële Toelichting

#### Verplichtingen

De hogere verplichtingenrealisatie is op hoofdlijnen als volgt te verklaren.

- BTW: de begrotingsraming is exclusief BTW, de realisatie is inclusief BTW (ongeveer € 500 mln);
- beheer en onderhoud (€ 192,3 mln): in 2005 is € 100 mln is betaald (en vastgelegd) aan ProRail voor schuldreductie en in de beschikking aan ProRail (in 2005) voor 2006 is al rekening gehouden met zaken waarvan het moment van aangaan in 2006 was voorzien;
- voor verkeersleiding zijn in 2005 is de bijdrage voor zowel 2005 als 2006 vastgelegd;
- bij aanleg zijn enkele projecten in 2005 wel beschikt, maar niet geraamd (zoals de Hanzelijn) en anderzijds is de geplande vastlegging in 2005 van verschillende aanlegprojecten, hoofdzakelijk door bestuurlijk overleg en langdurige procedures, doorgeschoven naar een later tijdstip.

De voor het onderdeel goederen in 2005 aangegane verplichtingen hebben betrekking op de voorbereidingskosten voor VERA, het transmissieplan Betuweroute, en twee geluidsproeven (Prefab raildempers en LL-blokken), die in 2005 zijn gestart. De realisatie ligt lager dan gepland, omdat de daadwerkelijke start van de 2e fase (ontsluiting Euromax) is doorgeschoven naar begin 2006 vanwege het later indienen van de beschikkingsaanvraag.

## **Uitgaven**

### *01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen*

Het overschot is de som van diverse kleine vertragingen, welke veroorzaakt worden door:

- de planning van ProRail, welke soms niet volledig realiseerbaar bleek;
- de vertraging in de aankoop van grond, zoals bij de Sloelijn;
- de verbindingssporen ECT in het onderdeel volledige beveiliging;
- de subsidieaanvraag voor de volgende fase van de Stamlijn Noordwesthoek (welke later dan gepland is ingediend).

### *01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen*

De lagere realisatie wordt grotendeels veroorzaakt door de vrijval (€ 179 mln) alsmede de onttrekking (€ 60 mln) in 2005 aan de post «afdekking risico's spoorprogramma's» voor de onderbouw van de HSL. Daarnaast was er de toevoeging van BTW aan dit artikel.

### *01.02.04 B&O Rail: realisatie*

De belangrijkste oorzaken voor de hogere realisatie zijn:

- de toevoeging van BTW (€ 188,1 mln);
- een betaling van € 100 mln voor schuldreductie ProRail, conform de afspraken tussen de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat tijdens het voorjaarsnotaoverleg;
- extra betalingen voor toegankelijkheid (€ 10 mln), gefinancierd uit de terugboeking van VWS van de Valys-gelden. Met deze middelen is het mogelijk om vervroegd te starten met de bouw van liften en het aanbrengen van braille-aanduiding aan leuningen op een aantal stations met toegankelijkheidsknelpunten.

### *01.02.05 Prorail: Verkeersleiding*

De hogere uitgaven bij ProRail Verkeersleiding zijn veroorzaakt door de toevoeging van de BTW.

### *01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg*

De hogere uitgaven zijn gelegen in een vervroegde aflossing van de leenfaciliteit voor versnelde aanleg in 2005 (€ 45 mln).

## **Ontvangsten**

Het overschot wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door afrekeningen met ProRail voor teveel betaalde voorschotten (€ 4,3 mln.) in voorgaande jaren.

Daarnaast zijn er ook niet voorziene bijdragen ontvangen van Sealand seaports en de Westerscheldetunnelcombinatie voor de Sloelijn.

### **c. Het actuele programma**

#### *01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudie*

Op dit onderdeel zijn de uitgaven verantwoord van een aantal door ProRail uitgevoerde verkenningen en planstudies personenvervoer, alsmede voor een aantal aan spoor gerelateerde projecten: Nieuwe

Sleutel Projecten (NSP), Beter Benutten (BB21) en Planning Toedeling Infrastructuur (PTI).

*Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Railwegen 2005 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1, 4 en 6.*

#### *01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie*

Dit onderdeel bevat de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen van de railinfrastructuur.

*Voor een onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Railwegen wordt verwezen naar bijlagen 2, onderdeel 5 en 7.*

#### *01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie*

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven verantwoord voor beheer en onderhoud rail. Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur. De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rente en aflossingen van de leningen door ProRail voor uitbreidingsinvesteringen.

#### *01.02.05 Prorail: Verkeersleiding*

Op dit artikelonderdeel zijn de kosten verantwoord die ProRail heeft gemaakt voor activiteiten op het gebied van het leiden van verkeer, calamiteitenmanagement, capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies.

#### *01.02.06 Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg*

De uitgaven betreffen de jaarlijkse betaling van de annuïteit voor de aflossing van de leenfaciliteit. Door de leenfaciliteit van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit € 272 mln. maar uiteindelijk heeft de NS € 245 mln. voorgefinancierd.

De rente en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 tot en met 2006 ten laste van de begroting van het Infrastructuurfonds. Met de verzelfstandiging van de NS in 1995 is de leenfaciliteit overgegaan op ProRail.



## Artikel 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

### a. Relatie producten en beleid

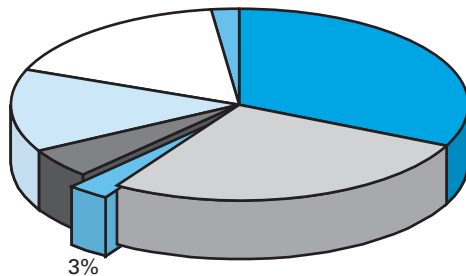
Op dit productartikel worden de producten op het gebied van regionale/ lokale infrastructuur beschreven. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in de begroting 2005 van VenW (hoofdstuk XII). Het productartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten: subsidie ten behoeve van aanleg openbaar vervoer- en onderliggend wegennetprojecten.

In de onderstaande beleidsartikelen worden de maatregelen ten aanzien van de verschillende onderwerpen beschreven:

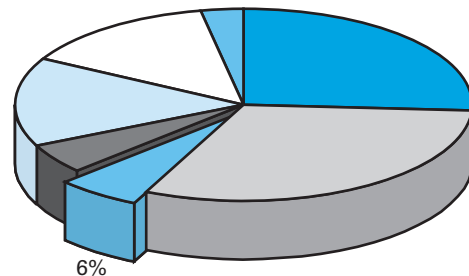
- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

In de volgende figuur worden het begrote aandeel Regionale en lokale infrastructuur in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Regionaal Lokaal afgezet tegen de realisatie 2005.

**Aandeel Regionaal/Lokaal in totaal Infrastructuurfonds Begroting 2005**



**Aandeel Regionaal/Lokaal in totaal Infrastructuurfonds Realisatie 2005**



### b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

	Realisatie				Begroting	Vershil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>01.03 Regionale en lokale infrastructuur</b>						
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 154,9</b>	<b>419,0</b>	<b>430,8</b>	<b>12,3</b>	<b>74,6</b>	<b>- 62,3</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>544,0</b>	<b>476,9</b>	<b>738,6</b>	<b>360,7</b>	<b>161,9</b>	<b>198,8</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>539,4</b>	<b>472,5</b>	<b>735,9</b>	<b>360,1</b>	<b>158,7</b>	<b>201,4</b>
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	0,4	0,4	4,3	0,2	2,9	- 2,7
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	365,4	334,0	343,2	333,9	155,8	178,1
01.03.03 Duurzaam veilig	2,9	22,3	7,0	3,3		3,3
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	170,7	115,8	381,4	22,7		22,7

	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>01.03 Regionale en lokale infrastructuur</b>						
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>4,6</b>	<b>4,4</b>	<b>2,7</b>	<b>0,6</b>	<b>3,2</b>	<b>- 2,6</b>
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	1,3	1,4	1,7	0,3	1,8	- 1,5
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	3,3	3,0	1,0	0,3	1,4	- 1,1
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Ontvangsten</b>	<b>2,0</b>	<b>5,0</b>	<b>7,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>

## Toelichting

### Verplichtingen

Mede door de decentralisatie zijn er minder verplichtingen vastgelegd dan was voorzien.

Daarnaast is de verplichting van de N201 nog niet vastgelegd, vanwege de luchtproblematiek en de nog niet afgeronde definitieve planvorming van de N201.

### Uitgaven

#### *01.03.01 Aanleg Regionaal/lokaal: Verkenning en planstudie*

Op dit artikel worden de kosten van het project decentralisatie verantwoord. Vanwege de decentralisatie zijn de activiteiten op dit programma zeer beperkt gebleven. Zo zijn er in 2005 geen grote onderzoeken uitgevoerd waardoor er een overschot is ontstaan van € 2,7 mln.

#### *01.03.02 Aanleg Regionaal/lokaal: realisatie*

Vanwege de snelle voortgang van werkzaamheden bij Randstadrail en de daarmee gerealiseerde mijlpalen konden extra betalingen worden verricht.

#### *01.03.03 Duurzaam veilig*

Voor het project Duurzaam Veilig in West Zeeuws-Vlaanderen zijn nog een aantal uitgaven verricht. Het resterende deel hiervan bedraagt voor 2006 € 2,5 mln.

#### *01.03.05 Gebundelde doeluitkering*

De rijksbijdragen in de aanlegkosten van projecten onder de GDU+grenswaarden waren in 2004 opgenomen in de GDU+ uitkeringen die de regio's ontvingen. Vanaf 2005 worden deze bijdragen opgenomen in de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU), waarin naast de rijksbijdrage voor de aanleg van projecten ook de exploitatiegelden en onder andere de middelen voor duurzaam veilig worden opgenomen. De middelen voor de BDU zijn per 2005 overgeheveld naar artikel 19.2 Hoofdstuk XII.

Dit betreft de finale afrekening (3e tranche 2004) van gedecentraliseerde projecten aan provincies en kaderwetgebieden, de Gebundeld Doeluitkering GDU+. Deze middelen zijn middels de Voorjaarsnota (voordelig saldo)

toegevoegd aan 2005. In de begroting waren voor dit artikelonderdeel geen middelen opgenomen.

**c. Het actuele programma**

*01.03.01 Verkenningen en planstudies*

*Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde verkenningen- en planstudieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 1, de onderdelen 1 en 8.*

*01.03.02 Aanleg Regionale/Lokale Infrastructuur (realisatie)*

*Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 9.*

## 02 NATTE INFRASTRUCTUUR

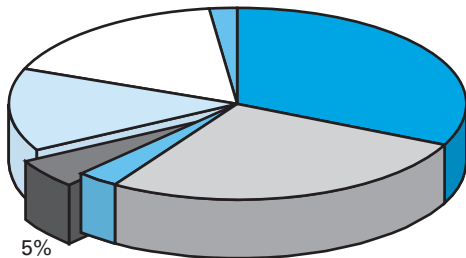
### Artikel 02.01 Waterkeren

#### a. Relatie producten en beleid

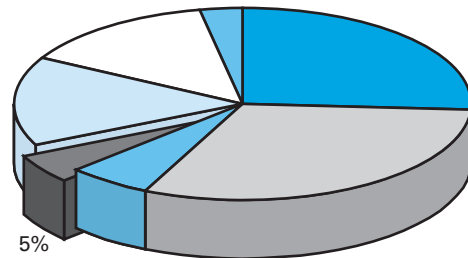
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Waterkeren verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 13 «Veiligheid water» van Verkeer en Waterstaat.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Waterkeren in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterkeren weergegeven.

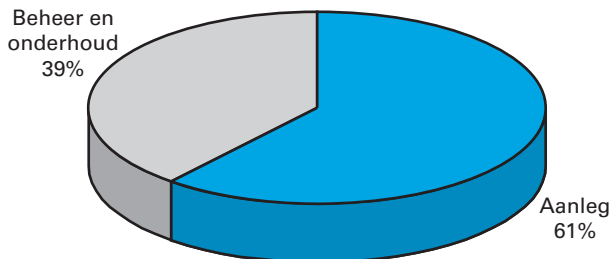
**Aandeel Waterkeren in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



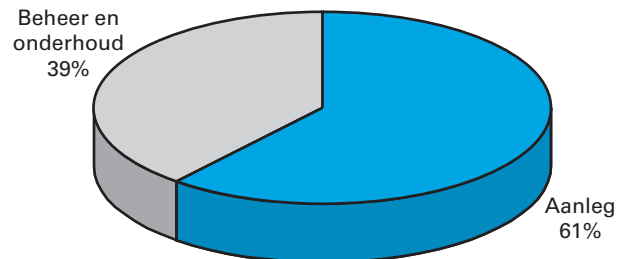
**Aandeel Waterkeren in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



**Uitgavencategorieën Waterkeren  
Begroting 2005**



**Uitgavencategorieën Waterkeren  
Realisatie 2005**



## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.01 Waterkeren	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>342,2</b>	<b>249,6</b>	<b>213,6</b>	<b>284,1</b>	<b>194,0</b>	<b>90,1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>240,7</b>	<b>337,7</b>	<b>235,0</b>	<b>276,7</b>	<b>289,2</b>	<b>- 12,5</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>156,4</b>	<b>231,0</b>	<b>121,8</b>	<b>181,3</b>	<b>218,1</b>	<b>- 36,8</b>
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	94,3	164,9	75,3	62,0	90,8	- 28,8
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	62,1	66,1	33,3	57,3	82,1	- 24,8
02.01.05 Ruimte voor de Rivier			12,6	49,1	0,0	49,1
02.01.06 Maaswerken			0,6	12,9	45,2	- 32,3
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>84,3</b>	<b>106,7</b>	<b>113,2</b>	<b>95,4</b>	<b>71,1</b>	<b>24,3</b>
02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	13,8	19,8	4,3	5,2	4,5	0,7
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	30,2	43,0	27,0	20,6	15,6	5,0
02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	13,0	12,6	12,5	13,5	12,2	1,3
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	27,3	31,3	38,0	36,8	18,2	18,6
02.01.05 Ruimte voor de Rivier			16,3	7,8	13,1	- 5,3
02.01.06 Maaswerken			15,1	11,5	7,5	4,0
<b>Ontvangsten</b>	<b>10,2</b>	<b>23,1</b>	<b>9,4</b>	<b>16,0</b>	<b>1,9</b>	<b>14,1</b>

### Toelichting

#### Verplichtingen

De verplichtingen zijn hoger uitgevallen dan begroot door onder andere de overdracht van waterkeringen op de Waddeneilanden (Schiermonnikoog).

#### Uitgaven

##### 02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

Het overschot wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- Het feit dat er verscheidene subsidies op dit programma worden uitgekeerd t.b.v. Deltaplan Grote Rivieren en het Hoogwaterbeschermingsprogramma, waarbij de verzoeken tot uitkering in 2005 achterbleven bij de eerdere verwachtingen.
- Bij het dijkversterkingsproject Flevoland is het kasritme aangepast aan het feitelijke uitvoeringstempo. Dit heeft geen consequenties voor de opleveringstermijn. Bij de Steenzettingen Westerschelde is minder budget in 2005 nodig vanwege de langere voorbereiding als gevolg van innovatieve contracten. Er is vertraging vanwege niet voorziene werkzaamheden die door derden in dit gebied worden uitgevoerd, en vanwege de vogel en habitatrictlijn (€ 10 mln).

#### *02.01.05 Ruimte voor de rivier*

Dit betreft onder andere de compensatie van de planschade Veur-Lent die is ontstaan door het interveniëren in de ontwikkeling van de Waalsprong (VINEX locatie). Bij de «Directe uitvoeringsuitgaven» is sprake van minder uitgaven doordat de uitgaven ten behoeve van de PKB later gemaakt zullen worden dan eerder was voorzien. Op 22 december 2005 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) »Ruimte voor de Rivier« deel 3 vastgesteld door het kabinet. De PKB ligt nu ter behandeling bij de Tweede Kamer.

#### *02.01.06 Maaswerken*

Er is minder uitgegeven bij de Maaswerken als gevolg van later dan geplande aanbesteding van de kades. Op basis van gesprekken met de waterschappen over beheer en onderhoud van de kades en de kwaliteit ervan, is besloten om de aanbesteding van de kades uit te stellen, waardoor de uitgaven op dit onderdeel € 20 mln lager zijn uitgevallen. Daarnaast is de lagere realisatie onder meer veroorzaakt doordat er minder uitgegeven is aan grondaankopen, nadeelcompensatie kabels en leidingen en archeologie. Ten slotte zal de afwikkeling van de nadeelcompensatieclaim van de Waterschappen inzake beheer onderhoudskosten voor de Maaskades, in tegenstelling tot hetgeen verwacht was, pas in 2006 plaatsvinden.

### **Ontvangsten**

In 2005 zijn er ontvangsten voor de Maaswerken (o.a. van de Provincie Limburg) binnengekomen. Dit was niet voorzien in de begroting van 2005.

### **c. Het actuele programma**

#### *02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie*

*Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma aanleg waterkeren: verkenning en planstudie wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1 en de budgettaire gevolgen van uitvoering.*

#### *02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie*

Dit artikelonderdeel bestaat uit de volgende projecten:

1. Projecten langs de grote rivieren worden uitgevoerd (waaronder de projecten waarvoor een bijdrage van de EU wordt ontvangen in het kader van het IRMA en NURG);
2. Versterking dijken Noord-oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer;
3. Het programma stenenbekledingen;
4. Deltaplan Grote rivieren;
5. Geplande onderzoeken.

- *IRMA en overige no-regret projecten Maas, Rijn, Waal en Lek*

Hiertoe behoren onder andere de projecten Keent en Hemelrijkse waard:

Project	Begroting 2005			Realisatie 2005		
	cm waterstandsverlaging	ha uiterwaard	gereed	cm waterstandsverlaging	ha uiterwaard	gereed
Afgraven en herinrichten uiterwaard Keent	min 7	4,4	2008	Project in voorbereiding genomen		2010
Hemelrijkse waard	min 7	2,4	2008			2012
<b>totaal</b>	min 7	6,8				

Het project Keent en het project Hemelrijkse Waard zijn 2 afzonderlijke projecten. De gegevens hierboven over waterstandsvaling (7 cm totaal) en hectares natuur (6,8 ha totaal) zijn doelstellingen van het project en na realisatie worden deze bereikt. De verschuiving van Keent naar 2010 is te verklaren door de langdurige afstemming over Actief Bodembeheer Maas en Wet Beheer Rijkswerken en vervolgens de beroepsprocedure bij de Raad van State met betrekking tot de Ontgrondingenvergunning. Voor Hemelrijkse Waard is de realisatie voorzien in 2012.

Onder deze clustering vallen de projecten die langs de Maas, Rijn, Waal en Lek worden uitgevoerd en projecten die in het kader van NURG (nadere uitwerking rivierengebied) worden uitgevoerd. Besloten is om halverwege de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst een uitgebreide evaluatie uit te voeren. De verwerving van gronden voor de realisatie van nieuwe natuur in de uiterwaarden ligt op schema en met de beschikbare budgetten is de afgesproken 7 000 ha te verwerven.

- *Versterking dijken Noord-oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer*

Dijkvak	Begroting 2005			Realisatie 2005*		
	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzette steenbekleding	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzette steenbekleding
Noord-Oostpolder	42,9 km	32 km	9,5 km	42,9	32 km	9,5 km
Flevoland-IJsselmeer	35 km	17,5 km	35 km	35,0	17,5 km	35 km
Flevoland-Markermeer	18,3 km	18,3 km	16 km	18,3	18,3 km	16 km
<b>Totaal</b>	<b>96,2 km</b>	<b>67,8 km</b>	<b>60,5 km</b>	<b>96,2 km</b>	<b>67,8 km</b>	<b>60,5 km</b>

\* De opgenomen getallen betreffen de totaal aan het eind van het project (2001–2005) gerealiseerde cijfers en niet het deel dat in het jaar 2005 is uitgevoerd.

De dijkversterkingprojecten zijn in 2005 conform planning afgerond. In 2006 wordt de aanleg van het natuurcompensatiegebied voor de Oostvaardersdijk afgerond. In het voorjaar 2005 heeft zich tijdens de werkzaamheden een calamiteit voorgedaan. Nabij Urk is een havendam afgeschoven. Deze schade is voorlopig hersteld en wordt in 2006 definitief hersteld.

- *Het programma stenenbekledingen*

Naast het herstel van steenbekleding in Flevoland (zie hierboven) wordt in dit programma ook het herstel van de steenbekleding in de Oosterschelde en de Westerschelde gerealiseerd.

In de planning was opgenomen dat er 17 km dijk verbeterd zou worden in het kader van het project. De realisatie is door diverse omstandigheden achtergebleven en er is ca 10 km gerealiseerd. Dit komt onder andere door de langere voorbereidingstijd, welke nodig was in verband met het gekozen innovatieve contract (Hoedekenskerkepolder), de niet voorziene werkzaamheden van lagere overheden (Eilanddijk en Buitenhaven Vlis-singen), de vertraging in voorbereidings-/proceduretijden en mitigerende maatregelen in het kader van de vogel- en habitatrichtlijn (Koningin Emma-/Van Alsteinpolder). Daarnaast wordt één dijkvak voorlopig niet verbeterd omdat de betreffende polder wordt teruggegeven aan de natuur (Hertogin Hedwigepolder).

- *Deltaplan Grote rivieren*

Binnen dit programma wordt nog een aantal projecten langs de kust en in het benedenrivierengebied gerealiseerd in het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden. Afgelopen jaar zijn met name betalingen verricht voor de (subsidie)projecten Dam/Koestraat en het Hoogwatervrij maken van Dongemond, welke volgend jaar worden afgerond.

Daarnaast is ook aan diverse projecten in Zuid-Holland gewerkt:

- Noordijk en Sliedrecht Oost zijn afgerond, Sliedrecht centrum/ Kleindiep en Molendijk, zijn nagenoeg afgerond;
- bij Hoek van Holland heeft de afwikkeling van een grondverwerving-zaak plaatsgevonden;
- tenslotte zijn nog nadeelcompensaties uitgekeerd. Dit betreft claims van diverse projecten die weliswaar reeds zijn afgesloten, maar waarvan nu pas de claims zijn ontvangen.

- *Geplande onderzoeken*

Afgelopen jaar zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

1. Veiligheid Nederland in Kaart;
2. Sterkte en belasting waterkeringen;
3. Hydraulische randvoorwaarden 2006.

*Ad 1. Veiligheid Nederland in Kaart*

Het rapport «Veiligheid Nederland in Kaart» geeft de resultaten weer van een studie naar mogelijke overstromingen in zestien van de 53 dijkkring-gebieden (exclusief Maaskaden) en geeft inzicht in de mogelijke oorzaken waardoor waterkeringen het water niet meer tegen kunnen houden. Ook zijn de gevolgen van overstromingen voor deze zestien dijkringen globaal in beeld gebracht. De onderzoeksuitkomsten bieden echter wel genoeg inzicht om nu al te kunnen kiezen voor een nieuwe risicobenadering. De verkenning, die in het najaar van 2006 wordt afgerond, geeft inzicht in de beste manier om de geconstateerde oorzaken en gevolgen in ons veiligheidsbeleid mee te nemen.

*Ad 2. Sterkte en belasting waterkeringen*

Voor het project sterkte en belasting waterkeringen is in 2005 gewerkt aan:

- continuering meet-site Petten;
- continuering en uitbreiding meetsite Amelander Zeegat;
- voorbereiding Deltagootproeven (uitvoering gestart medio januari, oplevering resultaten mei 2006).



### Ad 3. Hydraulische randvoorwaarden 2006 (HR2006)

Het project HR2006 heeft in 2005 de concept Hydraulische Randvoorwaarden 2006 opgeleverd voor de volgende watersystemen:

- Rijn- en Maas (zowel boven- als benedenrivierengebied);
- IJssel- en Vechtdelta;
- Eem;
- golfrandvoorwaarden op diep water (i.c. voor de toetsing van de duinwaterkeringen) met inachtneming van de nieuwe inzichten in golfbelasting op zee.

Voor een (verdere onderbouwing) van de voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma aanleg waterkeren: realisatie wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 10.

#### 02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

Hier worden de uitgaven verantwoord van voornamelijk bestuurlijke taken die voortvloeien uit de Wet op Waterkering. In 2005 is veel aandacht besteed aan voorbereiding van de toetsing in het kader van de Wet op de Waterkeringen 2006. Deze voorbereiding was zwaarder dan bij een eerdere toetsing die vijf jaar geleden heeft plaatsgevonden, omdat er over de toenmalige uitkomsten nog veel onduidelijkheid bleef bestaan. Daarnaast worden de activiteiten verantwoord die nodig zijn om de Kustlijnkaarten te produceren ten behoeve van de opstelling van het jaarlijkse suppletieprogramma, dat is gericht op het handhaven van de basiskustlijn (zie ook 02.01.04). De voorbereiding van de jaarlijkse suppleties zelf nam meer tijd en geld in beslag, omdat vooral meer rekening met (nieuwe) wet- en regelgeving moest worden gehouden.

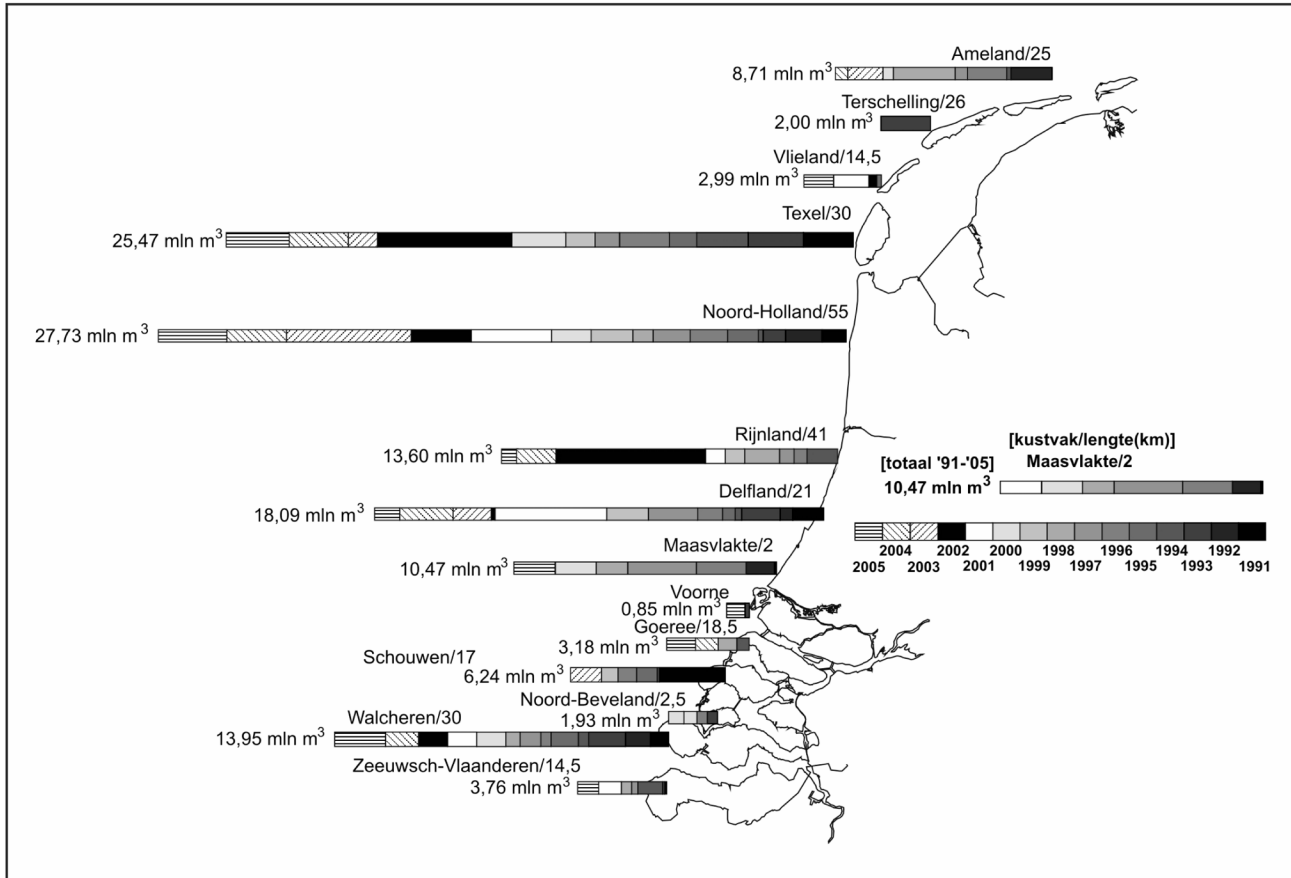
#### 02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

De lagere dan begrote gerealiseerde uitgaven, hebben niet geleid tot een lager onderhouds-, beheers-, of suppletieniveau. De lagere uitgaven hebben onder andere te maken met bestuurlijke aangelegenheden, zoals het Masterplan Hoek van Holland dat is uitgesteld omdat een niet ingepland zwaar vergunningetraject doorlopen moet worden.

Beheer en Onderhoud waterkeren	Begroting 2005	Realisatie 2005
Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Ligt op schema
Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering) en de Hollandsche IJssel	Beheer en onderhoud	Op onderhoudsniveau
Suppleties:		
- strand	3 895 m <sup>3</sup>	5 800 m <sup>3</sup>
- onderwater	7 650 m <sup>3</sup>	8 500 m <sup>3</sup>
- strand voor no-regret zwakke schakels	0 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>
Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca 291 km

## Suppletieoverzicht 1991–2005

In bijgevoegde tabel zijn de suppleties per jaar vanaf 1991 per district aangegeven



### 02.01.05 Ruimte voor de Rivier

Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 11.

### 02.01.06 Maaswerken

Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Maaswerken wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 12.

## Artikel 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

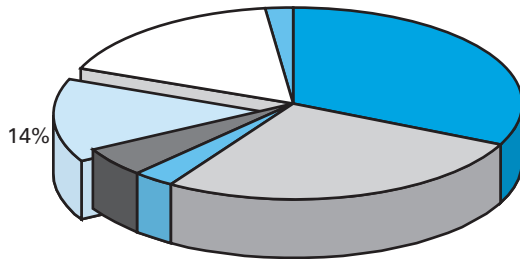
### a. Relatie producten en beleid

In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van Waterbeheren en Vaarwegen. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2005 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

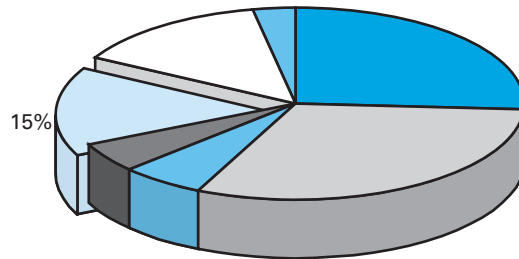
- Artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer;
- Artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem;
- Artikel 14 Waterbeheren.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Waterbeheren en Vaarwegen in het totale Infrastructuurfonds 2005 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en vaarwegen afgezet tegen de realisatie 2005.

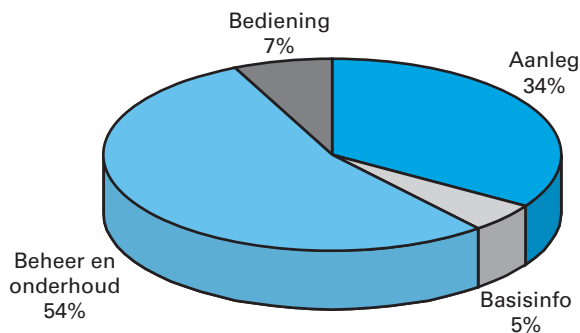
**Aandeel Waterbeheer en vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



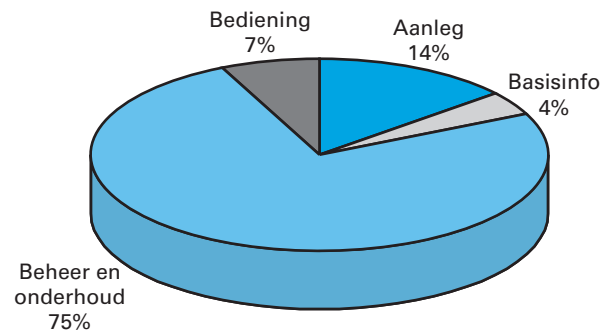
**Aandeel Waterbeheer en vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



**Uitgavencategorieën Waterbeheren en vaarwegen  
Begroting 2005**



**Uitgavencategorieën Waterbeheren en vaarwegen  
Realisatie 2005**



## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>822,9</b>	<b>660,3</b>	<b>886,6</b>	<b>865,4</b>	<b>570,9</b>	<b>294,5</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>722,7</b>	<b>707,0</b>	<b>651,5</b>	<b>931,6</b>	<b>781,0</b>	<b>150,6</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>308,1</b>	<b>286,5</b>	<b>293,9</b>	<b>520,2</b>	<b>366,6</b>	<b>153,6</b>
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	127,6	135,6	138,8	69,3	197,2	- 127,9
02.02.04 B&O realisatie	180,5	150,9	153,7	443,4	149,4	294,0
02.02.07 Watersystemen			1,4	7,5	20,0	- 12,5
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>414,6</b>	<b>420,5</b>	<b>357,6</b>	<b>411,4</b>	<b>414,3</b>	<b>- 2,9</b>
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	11,6	15,5	8,9	8,4	10,6	- 2,2
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	51,0	54,1	40,7	50,6	34,5	16,1
02.02.03 B&O: voorbereiding	33,8	30,2	27,8	27,0	23,2	3,8
02.02.04 B&O realisatie	226,9	228,7	184,7	228,4	253,9	- 25,5
02.02.05 Bediening vaarwegen	55,0	54,6	57,8	62,8	54,5	8,3
02.02.06 Basisinformatie	36,3	37,4	37,6	34,2	37,6	- 3,4
<b>Ontvangsten</b>	<b>68,0</b>	<b>75,6</b>	<b>126,6</b>	<b>70,7</b>	<b>62,2</b>	<b>8,5</b>

### Financiële Toelichting

#### Verplichtingen

De verplichtingen zijn hoger uitgevallen dan begroot omdat er verplichtingenkrediet benodigd was voor onder andere het aangaan van de verplichting voor de realisatie van het Depot Hollandsch Diep, het Haringvliet en de Vaarweg Lemmer-Delfzijl.

#### Uitgaven

##### *02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen/planstudie*

Een lagere realisatie bij planstudies waterbeheren en vaarwegen is ontstaan doordat bij projecten met een groot aandeel derden de facturen/declaraties uitbleven (onder andere de sluis Ternaaien in België). Sommige projecten met derden zijn vertraagd (bijvoorbeeld NURG). Daarnaast is de verwachte planstudie Peilbeheer IJsselmeer niet doorgestaan omdat op grond van de uitkomst van de verkenning een eenvoudiger vervolg mogelijk is.

##### *02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie*

Op dit artikelonderdeel is minder gerealiseerd dan gepland. De oorzaken hiervan zijn divers en zijn hieronder op een rij gezet. De belangrijkste posten betreffen:

- de vertraging depot Hollands Diep. Doordat de aanbesteding later

- heeft plaatsgevonden dan was voorzien, schuift een bedrag van ca. € 18 mln door naar latere jaren;
- de declaraties van subsidieaanvragers voor SUBBIED en TBBV waren lager of zijn later ingediend;
  - door de vernietiging van het bestemmingsplan, is de uitbreiding van het Lekkanaal vertraagd;
  - de gunning bij het project Twentekanalen heeft langer geduurd en daardoor zal groot deel van betaling in 2006 plaatsvinden. De verwachting is dat de oplevertermijn nog steeds wordt gehaald;
  - renovatie Noordzeesluizen: Dit betreft een opdracht voor resterende werkzaamheden, waarvan de uitvoering start in 2006;
  - er is vertraging van de MER (Milieueffect Rapportage) bij de Integrale Inrichtingen Veluwe Randmeren (IIVR). Deze is uitgesteld van eind 2005 naar 2006.
  - de betaling van de schadeclaim Terneuzen is niet meer in 2005 gerealiseerd;
  - er is vertraging in de vaarweg Ketelmeer.

Daarnaast is ook minder gerealiseerd bij de projecten Zuid-Willemsvaart, de renovatie middendeel klasse II, de afstandsbediening Schijndel/Oosterhout, Haringvliet de Kier en de sanering Petroleumhaven. Deze verminderde uitgaven zijn onder andere veroorzaakt door:

- een aannemer heeft gekozen voor een langere voorbereidingstijd (hetgeen contractueel mogelijk was);
- betalingen die uitgesteld zijn omdat bepaalde onderdelen nog niet zijn afgerond;
- het aantal subsidieaanvragen dat lager was dan gepland;
- dat aanvullend onderzoek noodzakelijk bleek;
- dat problemen waren bij de berging van verontreinigd specie.

#### *02.02.03 Beheer en onderhoud: voorbereiding*

Ten gevolge van de extra inspanningen die geleverd dienden te worden ten behoeve van de «Kader Richtlijn Water» en het realiseren van het «Beheerplan voor de Rijkswateren 2005–2008» is op dit artikel meer uitgegeven dan oorspronkelijk begroot.

#### *02.02.04 Beheer en onderhoud: realisatie*

De hogere realisatie van € 267 mln betreft met name de afkoop van contracten met derden (lagere overheden) bij natte beheer- en onderhoudscontracten (Brokx Nat). Deze contracten zijn ontstaan doordat in het verleden niet hoofdvaarwegen zijn overgedragen aan lagere overheden. In de contracten wordt de jaarlijkse bijdrage door VenW in de beheeren onderhoudskosten van de overgedragen waterwegen geregeld en is de bevoegdheid opgenomen om de jaarlijkse uitkering te beëindigen met het doen van een uitkering ineens. Het gaat hier om de afkopen overdracht Noordhollandsch Kanaal, Almelo-de Haandrik en de jaarlijkse uitkering aan de Provincie Zeeland voor het onderhoud en de exploitatie van het kanaal door Walcheren. Dit is bij Najaarsnota verwerkt en gemeld in brief met kenmerk FEZ/2005/805 dd. 3 oktober 2005.

#### *02.02.05 Bediening vaarwegen*

In 2005 is als pilotjaar door Rijkswaterstaat, in het kader van de baten/lastendienstvorming, proefgedraaid met een nieuw en op de baten/lastendienst toegesneden kostprijsmodel. Dit heeft geleid tot een betere

allocatie van de uitgaven naar de producten. Dit leidde bij dit artikel-onderdeel tot hogere uitgaven dan in de begroting was gepland. De totale uitgaven zijn binnen de begroting gebleven. De resultaten van het pilotjaar zijn gebruikt om het kostprijsmodel voor 2006 te verbeteren.

#### 02.02.07 Watersystemen

In de ontwerpbegroting voor 2005 was een subsidiebedrag van € 20 mln beschikbaar voor projecten ter bestrijding van regionale wateroverlast. Bij de subsidieaanvraag wordt aangegeven in welk ritme voorschotten opgevraagd gaan worden. Tijdens de uitvoering in 2005 is al aan het begin van het jaar via de Voorjaarsnota het budget aangepast naar € 10,7 mln en bij najaarsnota nog eens verlaagd naar € 6 mln. Het is gebleken dat de projecten langzamer van start gaan dan gedacht, maar uiteindelijk zijn er toch nog meer voorschotten aangevraagd en verstrekt dan ten tijde van de Najaarsnota was verwacht.

### Ontvangsten

Ontvangsten Waterbeheren en vaarwegen (in EUR mln.)						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Vaarweg Ketelmeer	0,2	0,3	0,0			0,0
Aquaduct Harderwijk	4,5	1,3	0,7			0,0
Verdieping Westerschelde	1,3	8,2	52,5	1,7		1,7
Inrichting Veluwe Randmeer		0,8	0,7	1,0	1,0	0,0
Proses			1,4		1,0	-1,0
Vergroten spuicapaciteit					0,3	
Investering SRK			1,0	12,7	9,2	3,5
VBS-tarief			4,1	5,6	8,1	-2,5
Kleine projecten	4,8	7,4	4,1	6,2	5,2	
Overige, kleine projecten			9,0			0,0
<b>Totaal projecten</b>	<b>10,8</b>	<b>18,0</b>	<b>73,4</b>	<b>27,2</b>	<b>24,7</b>	<b>2,5</b>
WVO	32,3	29,8	32,1	31,8	29,5	2,3
Overig beheer en onderhoud	24,9	27,8	21,1	11,7	7,9	3,8
<b>Totaal beheer en onderhoud</b>	<b>57,2</b>	<b>57,6</b>	<b>53,2</b>	<b>43,5</b>	<b>37,5</b>	<b>6,0</b>
<b>Totaal ontvangsten IF 02.02</b>	<b>68,0</b>	<b>75,6</b>	<b>126,6</b>	<b>70,7</b>	<b>62,2</b>	<b>8,5</b>

### c. Het actuele programma

#### 02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen en planstudies

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma vaarwegen en waterbeheren 2005 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdelen 1 en 13.

#### *02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie*

*Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma vaarwegen en waterbeheren wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 14.*

#### *02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding*

In 2005 is de voorbereiding voor de Kader Richtlijn Water verder ter hand genomen en de implementatie van de Natuurbeschermingswet van het Ministerie van LNV. Getracht wordt om beide werkzaamheden te combineren. In 2005 is veel aandacht besteed aan het gereed krijgen van het Beheerplan voor de Rijkswateren. Het ontwerpplan hiervan is ter visie gelegd en dit heeft geresulteerd in een definitief plan dat is aangeboden aan de Tweede Kamer.

#### *02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie*

Rijkswaterstaat heeft zich tijdens de uitvoering van beheer en onderhoud aan de volgende prioritering uit het beheerplan voor de rijkswateren 2005–2008 gehouden:

1. veiligheid (aan- en afvoer ((hoog-)waterverdeling en veilige afwikkeling scheepvaart);
2. waterkwaliteit monitoring en handhaving (drinkwatervoorziening en zwemwater: volksgezondheid);
3. scheepvaartfuncties (toegankelijkheid zeehavens en hoofdtransportas (toegankelijkheid Amsterdam en Rotterdam en corridor naar Duitsland en de corridor van Rotterdam naar Antwerpen voor de binnenvaart))
4. overige functies (in de volgorde: hoofdvaarwegen, ecologie en waterkwaliteit, overige vaarwegen en recreatie)

Voor de prioriteiten 1, 2 en 3 (onderdeel toegankelijkheid zeehavens) is budget ingezet voor de realisatie van het preventieve onderhoud. Voor de overige prioriteiten was slechts correctief onderhoud mogelijk. Daarbij zijn in 2005 geen onveilige situaties ontstaan. Stremmingen of buitendienststellingen zijn voorkomen of snel hersteld. Tenslotte zijn uitsluitend uitgaven voor niet-prioritaire verplichtingen gedaan in het geval van reeds voor 2004 aangegane verplichtingen.

Bovenstaande situatie heeft geleid tot een verdere ontwikkeling van het achterstallig onderhoud. Deze ontwikkeling komt overeen met de verwachting uit het Plan van Aanpak Rijkswaterwegen (bijlage bij begroting 2004).

Onderscheid naar vast en variabel onderhoud wordt niet meer gemaakt. Daarnaast is er dit jaar een aanzienlijk bedrag aan afkopen gerealiseerd dat zowel betrekking heeft op het vast als op het variabel onderhoud.

Door de invoering van een nieuw sturingsmodel (prestatiesturing) wordt niet meer primair het onderscheid gemaakt tussen vast en variabel onderhoud, maar worden er concrete afspraken gemaakt over de te leveren prestaties waaraan het netwerk moet voldoen, de zgn. service level agreements (SLA's). SLA's worden afgesloten over enerzijds de fysieke infrastructuur (infraproviding), zoals de kwaliteit van het vaarwegmarkeringen, en anderzijds voor het nemen van maatregelen om het beschikbare vaarwegennet zo efficiënt mogelijk te gebruiken (verkeersmanagement).

Bij de grote onderhoudsprojecten (groot variabel onderhoud) zijn de resultaten als volgt:

- Renovatie stuwen in de Lek: door opstartproblemen en tegenvallende complexiteit van het project is de voorbereiding vertraagd (met minder uitgaven in 2005 tot gevolg) en zijn de verwachte totaalkosten gestegen.
- Baggeren Noordzeekanaal: door het gebruik van een andere uitvoeringswijze is de opleverdatum een half jaar vervroegd en zullen de totaalkosten naar verwachting lager uitvallen.
- Rotterdam-Duitsland (baggeren en oevers): de realisatie van een van de deelprojecten is later gestart naar aanleiding van arbitrage die bij de aanbesteding heeft plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in een lagere aanbesteding.
- Masterplan Haringvliet: als gevolg van overleg met marktpartijen is gekozen voor een andere methode van conserveren, waardoor een langere doorlooptijd benodigd is.
- Amsterdam-Rijnkanaal: door opstartproblemen is de voorbereiding iets vertraagd, echter door andere aanpak/uitvoeringswijze zal de oplevering naar verwachting reeds eind 2008 in plaats van 2009 plaatsvinden. Enkele verwachte betalingen aan het eind van 2005 zijn in verband met problemen tijdens de aanbestedingsfase doorgeschoven naar begin 2006.
- Maas (baggeren en kunstwerken): planning van een aantal deelprojecten is aangepast aangezien o.b.v. slim inkopen diverse projecten geclusterd gaan worden. Hierdoor is de start van aantal deelprojecten verschoven van 2005 naar 2006. De einddatum van een aantal deelprojecten is echter juist naar voren geschoven.

#### *02.02.05 Bediening waterkeren, -beheren en vaarwegen*

In 2005 is, vooruitlopend op de invoering van het geautomatiseerde Netwerkinformatiesysteem, geen handmatige inventarisatie van het aantal objecten meer verricht.

#### *02.02.06 Basisinformatie waterkeren, -beheren en vaarwegen*

Dit deelprogramma levert actuele en adequate informatie aangaande de bescherming van het land tegen overstromingen bij hoogwater en de kwaliteit van nautische ecosystemen.



## 03 MEGAPROJECTEN

### Artikel 03.01 Westerscheldetunnel

#### a. Relatie product en beleid

In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Westerscheldetunnel. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- Artikel 06 Versterken netwerk personenvervoer.

#### c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)							
03.01 Westerscheldetunnel					Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	9,3	58,2	8,9	0,6	0,2	0,0	0,2
Uitgaven:	174,3	232,9	37,4	0,6	0,2	0,0	0,2
Product-uitgaven	166,5	223,5	32,2	0,2	0,2	0,0	0,2
Directe uitvoeringsuitgaven	7,8	9,4	5,2	0,4	0,0	0,0	0,0
Ontvangsten	0,4	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0

#### Toelichting

Op het artikel van de Westerscheldetunnel wordt de afhandeling van de nadeelcompensatie verwerkt. In 2005 is slechts een klein deel afgewikkeld. Er is nog een 15-tal claims in behandeling. Deze zullen vermoedelijk in 2006 worden afgerond.

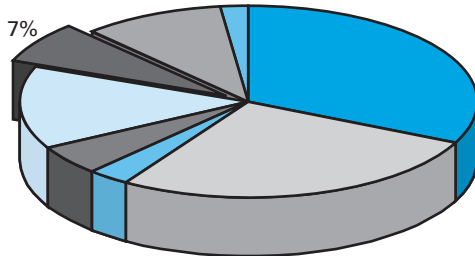
## Artikel 03.02 Betuweroute

### a. Relatie product en beleid

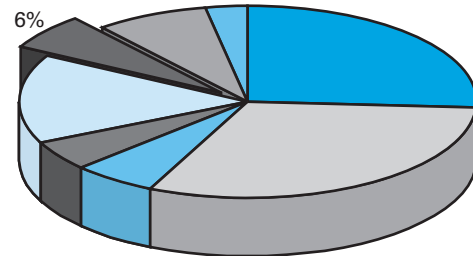
In dit artikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Betuweroute. Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 02 Optimaliseren netwerk goederenvervoer (Hoofdstuk XII).

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Betuweroute in het Infrastructuurfonds 2005 afgezet tegen het werkelijke aandeel.

**Aandeel Betuweroute in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



**Aandeel Betuweroute in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



### b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.02 Betuweroute	Realisatie				Begroting	Vershil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	899,0	389,3	0,5	0,0	10,4	- 10,4
<b>Uitgaven:</b>	764,2	564,8	496,5	342,5	430,5	- 88,0
<b>Product-uitgaven</b>	761,5	560,1	495,7	342,1	426,4	- 84,3
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	2,7	4,7	0,8	0,4	4,1	- 3,7
<b>Ontvangsten</b>	12,0	10,4	18,1	17,8	33,0	- 15,2

### Financiële Toelichting

#### Verplichtingen

De verplichtingenstand Betuweroute voor 2005 moet nog worden gecorrigeerd voor de in 2005 geslagen beschikkingen. Per saldo betreft dit een bedrag van € 0,446 mln. dat begin 2006 is verwerkt.

#### Uitgaven

De lagere uitputting van de Betuweroute in 2005 vindt zijn oorzaak in twee factoren: In 2005 is de post onvoorzien verlaagd naar aanleiding van een saldo van mee en tegenvallers. Deze meevaller is in de 18e voortgangs-

rapportage van de Betuweroute aan de Kamer genoemd. De tweede factor betreft een correctie op de uitgaven voor het onderdeel Barendrecht. De overkapping bij Barendrecht dient naast de sporen van de Betuweroute ook de HSL Zuid. Ten laste van het Betuweartikel is in 2005 uiteindelijk minder verantwoord dan geraamd.

### **Ontvangsten**

De lagere ontvangst is een gevolg van het feit dat de afwikkeling van de bijdrage van de EU voor de onderbouw van de A15 over de jaargrens heen schuift.

#### ***c. Het actuele programma***

Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de separate voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

*Voor een onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Betuweroute wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 15.*

## Artikel 03.03 Hogesnelheidslijn

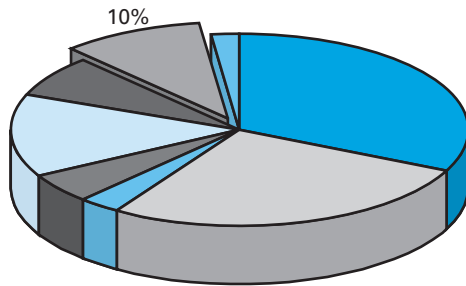
### a. Relatie product en beleid

In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Hogesnelheidslijnen/Snelle treinverbindingen, alsmede de producten van railwegen en rijkswegen van werken die qua planning en bouw met de aanleg van de Hogesnelheidslijnen zijn verbonden.

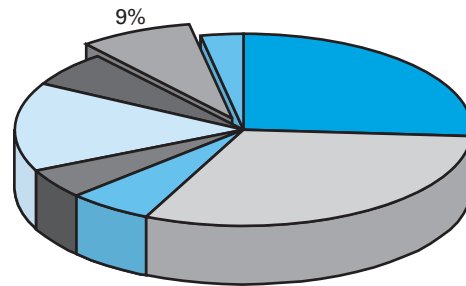
Het productartikel is primair gerelateerd aan beleidsartikel 06 Versterken netwerk personenvervoer (hoofdstuk XII). De aanpassingen (verbreding) van de rijkswegen die op dit productartikel worden verantwoord, hebben tevens een relatie met het beleidsartikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer.

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Hogesnelheidslijnen in het totale Infrastructuurfonds 2005 weergegeven en afgezet tegen de realisatie over 2005.

**Aandeel HSL in totaal Infrastructuurfonds  
Begroting 2005**



**Aandeel HSL in totaal Infrastructuurfonds  
Realisatie 2005**



## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (EUR mln.)						
03.03 Hogesnelheidslijn	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>500,9</b>	<b>583,0</b>	<b>458,8</b>	<b>316,5</b>	<b>224,3</b>	<b>92,2</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 188,5</b>	<b>1 400,0</b>	<b>1 040,4</b>	<b>522,0</b>	<b>550,5</b>	<b>- 23,8</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>1 130,3</b>	<b>1 319,7</b>	<b>958,1</b>	<b>436,4</b>	<b>466,0</b>	<b>- 24,8</b>
03.03.01 HSL-zuid	902,7	1 005,8	746,0	377,8	379,5	- 1,7
03.03.02 HSL-oost	0,0	0,6	2,6		5,1	
03.03.03 HSL-zuid: railwegen	18,8	34,8	30,1	6,8	17,7	- 10,9
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen	203,8	273,7	179,4	51,5	63,7	- 12,2
03.03.05 Snelle treinverbindingen	5,0	4,8	0,1	0,3		
<b>Directe uitvoeringsuitgaven</b>	<b>58,2</b>	<b>80,3</b>	<b>82,3</b>	<b>85,6</b>	<b>84,5</b>	<b>1,1</b>
03.03.01 HSL-zuid	49,5	69,0	72,5	82,8	79,4	3,4
03.03.03 HSL-zuid: railwegen	0,7	4,6	4,0	0,0	2,3	- 2,3
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen	8,0	6,7	5,8	2,8	2,8	0,0
<b>Ontvangsten</b>	<b>25,9</b>	<b>41,3</b>	<b>45,3</b>	<b>31,2</b>	<b>21,4</b>	<b>9,8</b>

### Financiële Toelichting

#### Verplichtingen

De overschrijding wordt voornamelijk veroorzaakt door het aangaan van verplichtingen voor de btw betalingen.

#### Uitgaven

##### 03.03.02 HSL-Oost

Omdat bij de HSL-Oost voor de benuttingsvariant is gekozen en het project daardoor ook niet meer als megaproject is gekenmerkt, zijn de uitgaven en ontvangsten voor dit project verantwoord op het reguliere aanlegprogramma op artikel 01.02.02 (aanleg railwegen realisatie).

##### 03.03.03 HSL-Zuid: Railwegen

De EU-ontvangsten lopen voor op de planning. In 2004 is meer gerealiseerd dan bij begroting 2005 was voorzien. Dit betrof onder andere ontvangsten die voor 2005 waren begroot.

##### 03.03.04 HSL-Zuid: Hoofdwegen

Op dit product is minder uitgegeven omdat:

- de prijsovereenstemming aangaande te sluiten contractwijzigingen later tot stand is gekomen dan was voorzien, waardoor de kasrealisatie achterloopt;
- bij de overige bouw zijn de contracten aangaande natuurcompensatie later gesloten dan gepland, vielen de eindafrekeningen voor kabels en

leidingen lager uit dan begroot, en zijn ten dele eindafrekeningen voor kabels en leidingen niet ingediend door eigenaren;

- de ingediende en aangepaste betaalschema's van de aannemers zijn als gevolg van wijzigingen in contracten en planning) niet geaccordeerd, waardoor betalingen doorschuiven naar 2006.

## Ontvangsten

### ***c. Het actuele programma***

Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de separate voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

*Voor een onderbouwing van het voor 2005 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma HSL wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 16.*

## Artikel 03.05 Anders betalen voor mobiliteit

### a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden producten gericht op het «betaald rijden» verantwoord. Dit betreft pilots, experimenten en de invoering van de variabele kilometerheffing.

Dit productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van Hoofdstuk XII:

- Artikel 02 Optimalisering Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer.

### b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.05 Anders betalen voor mobiliteit	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	1,7
Uitgaven:	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	2,5
Product-uitgaven	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	2,5
Ontvangsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Toelichting

### Verplichtingen en uitgaven

In 2004 en 2005 (bij Najaarsnota), is vooruitlopend op de activiteiten voor invoering van een vorm van beprijzing van mobiliteit, verplichtingenruimte beschikbaar gesteld. Pas bij miljoenennota 2006/Najaarsnota 2005 is kasbudget beschikbaar gesteld voor de uitvoering van activiteiten, waardoor er ten opzichte van de begroting 2005 hogere realisaties voor verplichtingen en uitgaven zijn ontstaan.

### c. Het actuele programma

In de begroting van 2005 is de ontwikkeling van beleidsdoelen en indicatoren voor Anders Betalen voor Mobiliteit gerelateerd aan de totstandkoming van de Nota Mobiliteit.

In de Nota Mobiliteit deel 1 (september 2004) heeft het kabinet aangegeven dat de introductie van een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als kosteneffectief middel wordt gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Om de mening van maatschappelijke belangengroepen goed mee te kunnen nemen in de besluitvorming, is het daartoe opgerichte Platform Anders Betalen voor Mobiliteit gevraagd een voorstel voor nadere uitwerking te presenteren. Het platform heeft haar voorstel in mei 2005 gepresenteerd, en dat is verwerkt in de het kabinetsstandpunt

Nota Mobiliteit deel 3 die samen met de uitvoeringsagenda op 20 december 2005 is vastgesteld door de Tweede Kamer.

De volgende beleidsresultaten zijn in 2005 gerealiseerd:

- Facilitering van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Coördinatie en begeleiding van onderzoeken ten behoeve van het Platform, (Onderzoek naar verkeerskundige en externe effecten, onderzoek naar techniek, organisatie, handhaving en kosten van prijsinstrumenten, Kengetallen Kosten Baten Analyse).
- Uitwerking van het beleidskader tol en 6 businesscases.
- Een afgestemde bijdrage van prijsbeleid in de Nota Mobiliteit deel 3.

Eind 2005 is (vooruitlopend op de vaststelling van de Nota Mobiliteit in de Tweede Kamer) reeds de eerste verkenning uitgevoerd voor invulling van het dossier in de komende jaren.



## Artikel 03.06 Zuiderzeelijn

### a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden producten van het project Zuiderzeelijn (ZZL) verantwoord. Dit productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 06 van de begroting 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

### b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.06 Zuiderzeelijn	Realisatie				Begroting	Vershil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	0	0	4,2	6,5	8,0	- 1,5
Uitgaven:	0	0	4,0	4,3	8,0	- 3,7
Product-uitgaven	0	0	4,0	4,3	6,8	- 2,5
Directe uitvoeringsuitgaven	0	0	0	0	1,2	- 1,2
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0

## Toelichting

### Verplichtingen en uitgaven

De lagere realisaties zijn te verklaren doordat naar aanleiding van de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI), voor dit project eerst een structuurvisie wordt gemaakt.

### c. Het actuele programma

Begin 2005 is door zowel de Tweede Kamer als het kabinet naar aanleiding van de TCI geconcludeerd dat het toetsingskader van de TCI op de Zuiderzeelijn van toepassing is. Voor het project Zuiderzeelijn wordt een Structuurvisie opgesteld. In het tweede kwartaal van 2005 is het plan van aanpak Structuurvisie ZZL opgesteld, dat breed (interdepartementaal en regionaal) is afgestemd. De Structuurvisie dient als basis voor discussie over nut en noodzaak en de besluitvorming daarover.

Op 29 juni 2005 heeft vervolgens de Tweede Kamer unaniem ingestemd met het plan van aanpak.

Vervolgens is de projectorganisatie van start gegaan met het uitwerken van de structuurvisie conform plan van aanpak. De concept structuurvisie wordt in april 2006 opgeleverd. De activiteiten in 2005 waren met name gericht op:

- de probleemanalyse, welke op 20 januari 2006 is vastgesteld in de Ministerraad;
- de uitwerking van alternatieven (incl. kostenraming) (inmiddels ongeveer 80% van de uitwerkingen gerealiseerd);
- het uitwerken van integraal ruimtelijke ontwerpen, welke inmiddels is opgestart;

- de voorbereiding van de kosten-batenanalyse, de strategische milieu-beoordeling, de risico-analyse en business case, het advies Commissie M.E.R. ten behoeve van reikwijdte en het detailniveau strategische milieu beoordeling (SMB);
- een breed proces van afstemming met betrokkenen (maatschappelijke organisaties, regionale overheden en inwoners). Met regionale overheden is meerdere malen Bestuurlijk Overleg gevoerd, er is een inwoners enquête gehouden onder 2400 personen en ten slotte zijn maatschappelijke organisaties betrokken bij probleemanalyse;
- op dit moment is een marktverkenning gaande. Marktpartijen geven input voor de Structuurvisie.

Verder heeft VenW in 2005 een zogeheten Critical Review Team ingesteld dat als taak heeft ervoor te zorgen dat de Structuurvisie conform het advies van de TCI wordt opgesteld («TCI-proof»). Tevens is het gecombineerde opdrachtgeverschap in 2005 belegd bij de departementen VenW, VROM en EZ en maken medewerkers van VROM sinds augustus 2005 deel uit van de projectorganisatie.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)						
03.07	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>			<b>3,7</b>	<b>6,3</b>	<b>1,9</b>	<b>4,4</b>
<b>Uitgaven:</b>			<b>1,8</b>	<b>5,3</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>
<b>Product-uitgaven</b>			<b>1,8</b>	<b>5,3</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

Op 26 januari 2005 heeft de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zich uitgesproken over de Planologische Kernbeslissing-Plus met betrekking tot PMR. De afdeling heeft de acht in de PKB opgenomen concrete beleidsbeslissingen getoetst. Vier van de concrete beleidsbeslissingen zijn vernietigd. De overige vier zijn ook vernietigd, echter uitsluitend vanwege de inherente samenhang tussen alle concrete beleidsbeslissingen. Het herstel van de door de Raad van State geconstateerde gebreken, waarbij uiteraard zorgvuldig wordt omgegaan met de te volgen procedures en de belangen van betrokken partijen, heeft tot een vertraging van het project van ca. 1,5 jaar geleid. Ingevolge de uitspraak zijn in 2005 in plaats van de start van de uitvoeringsfase vooral onderzoekswerkzaamheden verricht ten behoeve van het herstel van de vernietigde concrete beleidsbeslissingen (CBB's) uit de PKB-plus PMR. De onderzoeken hebben geen verrassende resultaten opgeleverd. Luchtkwaliteit blijft echter, ook in PMR-verband, een probleem.

De onderhandelingen over de uitvoering, de financiering en de risico-verdeling van de PMR-deelprojecten (Landaanwinning, inclusief Natuurcompensatie), 750 ha Natuurgebied en Bestaand Rotterdams Gebied) hebben tot resultaat gehad, dat op 2 september de Uitwerkingsovereenkomsten voor genoemde deelprojecten zijn gesloten op basis van het in juni 2004 gesloten Bestuursakkoord tussen het Rijk en de PMR-partners.

In november heeft de Tweede Kamer ingestemd met de deelneming van het Rijk in het Havenbedrijf Rotterdam per 1 januari 2006. Ook over de afspraken die zijn gemaakt over de uitvoering en financiering, vastgelegd in het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten, is de Kamer positief gestemd. De PMR-partners kunnen doorgaan met de noodzakelijke voorbereidingen. In de loop van 2006, als er meer bekend is over de consequenties van het PKB hersteltraject, neemt de Kamer een definitief besluit over het afsprakenpakket.

Parallel aan het herstel van de PKB-plus is door het Rijk en de PMR-partners in 2005 verder gewerkt aan de noodzakelijke voorbereidingen voor de uitvoering van de drie deelprojecten van PMR. In dit verband is ook het beheersmodel nader uitgewerkt, rekening houdend met de TCI-uitkomsten.

## **04 ALGEMENE UITGAVEN**

### **a. Relatie producten en beleid**

#### **Artikel 04.01 Saldo van de afgesloten rekeningen**

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

#### **Artikel 04.02 Bodemsanering**

Het artikel Bodemsanering is gerelateerd aan beleidsartikel 08 Duurzaam Personenvervoer (Hoofdstuk XII).

#### **Artikel 04.03 Intermodaal vervoer**

Het productartikel heeft betrekking op beleidsartikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer.

*Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer wordt verwezen naar projectblad 18*

#### **Artikel 04.05 Garanties infrastructuur**

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

#### **Artikel 04.07 Regionale mobiliteitsfondsen**

Het productartikel regionale mobiliteitsfondsen is gerelateerd aan het beleidsartikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer van Hoofdstuk XII.

#### **Artikel 04.08 Railinfrabeheer**

Dit artikel is gerelateerd aan beleidsartikel 06 Netwerk Personenvervoer (Hoofdstuk XII). Door middel van de aan ProRail verstrekte leningen worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen van ProRail uit te voeren. Het betreft hier de zogenaamde schatkistleningen die door het Ministerie van Financiën aan ProRail worden verstrekt. De verstrekte schatkistleningen dan wel de daarvoor door VenW afgegeven garanties lopen via de begroting van het Infrastructuurfonds en zijn budgettair neutraal.

## b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
04 Algemene Uitgaven	Realisatie			Begroting	Verschil	
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Verplichtingen</b>	<b>720,2</b>	<b>100,8</b>	<b>57,8</b>	<b>138,1</b>	<b>98,4</b>	<b>39,7</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>388,4</b>	<b>118,8</b>	<b>63,5</b>	<b>203,1</b>	<b>99,2</b>	<b>103,9</b>
<b>Product-uitgaven</b>	<b>388,4</b>	<b>118,8</b>	<b>63,5</b>	<b>203,1</b>	<b>99,2</b>	<b>103,9</b>
04.01 Voordelig/Nadelig saldo afgesloten rekeningen	0,0	0,0	0,0		mem	
04.02 Bodemsanering	1,1	6,8	1,4	0,0	0,0	0,0
04.03 Intermodaal vervoer	2,5	0,3	0,9	2,0	7,2	5,2
04.05 Garanties infrastructuur	0,0	0,0	0,0	0,0	mem	
04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen	37,9	81,1	11,3	92,9	51,9	-40,9
– 04.07.01 Rijksbijdrage	37,9	81,1	11,3	11,2	10,1	-1,1
– 04.07.02 Terugsluis opbrengsten	0,0	0,0	0,0	81,7	41,9	-39,8
04.08 Railinfrabeheer	346,9	30,6	49,9	108,3	40,1	-68,1
<b>Ontvangsten</b>	<b>574,1</b>	<b>103,7</b>	<b>279,7</b>	<b>250,5</b>	<b>40,1</b>	<b>-210,4</b>

### Toelichting

#### Uitgaven

##### 04.01 Voordelig/Nadelig saldo afgesloten rekeningen

##### 04.02 Bodemsanering

In de begroting 2005 zijn geen middelen meer voor bodemsanering beschikbaar gesteld.

##### 04.03 Intermodaal vervoer

Een deel van dit budget was 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. De looptijd van Subsidieregeling Openbare Inland Terminals is per 1 januari 2004 verstreken. Alle projecten zijn inmiddels in beschikkingen juridisch en budgettair vastgelegd. De afwikkeling van de gehonoreerde projecten zal afhankelijk van planning en uitvoering naar verwachting doorlopen naar 2009.

##### 04.05 Garanties Infrastructuur

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

#### **04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen**

De hogere realisatie ten opzichte van de ontwerpbegroting wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de compensatie voor het niet doorgaan van de proef met het spitstarief van € 81,6 mln voor de drie BOR regio's, geheel in dit jaar is betaald. Oorspronkelijk was het de bedoeling deze compensatie in 2 jaar (2005 en 2006) uit te betalen.

#### **04.08 Railinfrabeheer**

De overschrijding wordt veroorzaakt door de vervroegde aflossingen van schatkistleningen met het Ministerie van Financiën conform de afspraak in het voorjaarsnotaoverleg tussen de ministers Zalm en Peijs inzake schuldreductie ProRail.

#### **Ontvangsten**

Het overschot op de ontvangsten heeft betrekking op de vervroegde aflossingen van schatkistleningen met het ministerie Financiën conform de afspraak in het Voorjaarsnotaoverleg tussen de ministers Zalm en Peijs inzake schuldreductie ProRail.

## 05 BIJDRAGEN T.L.V. ANDERE BEGROTINGEN VAN HET RIJK

### a. Relatie producten en beleid

#### 05.01 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 19 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

#### 05.04 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
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
<b>Ontvangsten</b>	<b>6 066,1</b>	<b>6 631,3</b>	<b>5 737,4</b>	<b>5 828,8</b>	<b>5 515,2</b>	<b>313,6</b>
05.01 Bijdragen t.l.v. de begroting van V&W	3 789,8	4 101,6	4 117,0	4 372,5	4 029,0	344
05.04 Bijdragen van het Fes	2 276,3	2 529,8	1 620,4	1 456,3	1 486,2	- 30

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 9.1 Verantwoordingsstaat 2005 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR1000											
		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)			
Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		Ontvangsten	Uitgaven	Ontvangsten		
		Verplichtingen	Ontvangsten	Uitgaven	Verplichtingen	Ontvangsten	Uitgaven	Uitgaven	Ontvangsten		
	<b>TOTAAL</b>	<b>5 774 582</b>	<b>5 644 244</b>	<b>6 075 361</b>	<b>6 075 361</b>	<b>6 306 541</b>	<b>300 779</b>	<b>300 779</b>	<b>662 297</b>		
<b>01</b>	<b>Droge Infrastructuur</b>	<b>3 613 447</b>	<b>35 451</b>	<b>3 786 709</b>	<b>3 786 709</b>	<b>91 471</b>	<b>173 262</b>	<b>173 262</b>	<b>56 020</b>		
01	Rijkswegen	1 393 791	26 451	1 910 446	2 190 227	70 040	- 304 627	- 304 627	43 589		
02	Railwegen	2 257 621	9 000	1 541 059	3 113 071	21 345	279 046	279 046	12 345		
03	Regionale/Lokale Infrastructuur	74 582	161 942	161 942	12 319	86	198 843	198 843	86		
<b>02</b>	<b>Natte Infrastructuur</b>	<b>1 070 012</b>	<b>64 047</b>	<b>1 208 284</b>	<b>1 208 284</b>	<b>86 659</b>	<b>138 272</b>	<b>138 272</b>	<b>22 612</b>		
01	Waterkeren	193 964	1 865	289 123	284 061	15 997	- 12 372	- 12 372	14 132		
02	Waterbeheren en vaarwegen	570 944	62 182	780 889	865 355	70 662	150 644	150 644	8 480		
<b>03</b>	<b>Mega projecten</b>	<b>991 918</b>	<b>54 449</b>	<b>877 215</b>	<b>877 215</b>	<b>49 052</b>	<b>- 114 703</b>	<b>- 114 703</b>	<b>- 5 397</b>		
01	Westerscheldetunnel				228	2	238	238	2		
02	Betweroute	10 401	33 000	430 536	14	17 809	- 88 037	- 88 037	- 15 191		
03	Hogesnelheidslijn	224 314	21 449	550 515	316 549	31 227	92 235	92 235	9 778		
04	Deltaplan Grote Rivieren										
05	Anders betalen voor mobiliteit	8 000		8 000	1 679		2 480	2 480			
06	Zuiderzeelijn	1 867		2 867	6 503	14	- 3 721	- 3 721			
07	Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)				6 330		2 456	2 456	14		
<b>04</b>	<b>Algemene uitgaven</b>	<b>99 205</b>	<b>40 119</b>	<b>203 153</b>	<b>203 153</b>	<b>250 496</b>	<b>103 948</b>	<b>103 948</b>	<b>210 377</b>		
01	Voordeilig/Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen	Memorie	Memorie	Memorie	0	142 235			142 235		
02	Bodemsanering	6 364		7 153	2 232		- 5 142	- 5 142			
03	Intermodaal vervoer										
04	Overige uitgaven/ontvangsten	Memorie	Memorie	Memorie							
05	Garanties										
06	Prijbsijstelling uit het Fonds Economische Structuurversterking										
07	Regionale Mobiliteitsfondsen	51 933	40 119	51 933	92 881	108 261	40 948	40 948	68 142		
08	Rail Infrabeheer	40 119	40 119	40 119	42 970	108 261	68 142	68 142	68 142		



Bedragen in EUR1000									
		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)	
Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Uitgaven	Ontvangsten
<b>05</b>	<b>Bijdragen ten laste van andere-begrotingen van het Rijk</b>			<b>5 450 178</b>			<b>5 828 863</b>		<b>378 685</b>
01	Bijdragen ten laste van de begroting van V&W			3 963 986			4 372 534		408 548
04	Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking			1 486 192			1 456 329		- 29 863

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

Mij bekend,

## Saldibalans per 31 december 2005 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:		
Begrotingsuitgaven	€	6 075 362 053,93
Extra-comptabele vorderingen	–	25 880 890,55
Leningen u/g	–	740 731 438,96
Voorschotten	–	1 918 159 871,13
Tegenrekening leningen o/g	–	741 694 889,44
Tegenrekening openstaande verplichtingen	–	16 741 318 358,80
Tegenrekening garantieverplichtingen	–	1 354 217 005,38
Sluitrekening met VenW (XII)		231 177 990,78
		<hr/>
Totaal-activa	€	<b>27 828 542 498,97</b>
Passiva:		
Begrotingsontvangsten	€	6 306 540 044,71
Leningen o/g	–	741 694 889,44
Openstaande verplichtingen	–	16 741 318 358,80
Openstaande garantieverplichtingen	–	1 354 217 005,38
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	–	25 880 890,55
Tegenrekening leningen u/g	–	740 731 438,96
Tegenrekening voorschotten	–	1 918 159 871,13
		<hr/>
Totaal-passiva	€	<b>27 828 542 498,97</b>

### 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 verplichtingenadministratie van het FAIS 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.

### 2 Activa

#### 2.1 Begrotingsuitgaven € 6 075 362 053,93

#### 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 staat bij de financiële verantwoording behoort.

## 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 2003 en 2004 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	1 670	14 222	2 755	35 119	2 875	77 257
posten > 1 jaar	1 105	11 659	2 175	19 215	3 260	18 105
<b>Totaal</b>	<b>2 775</b>	<b>25 881</b>	<b>4 930</b>	<b>54 334</b>	<b>6 135</b>	<b>95 362</b>

## Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

De hoogte van het bedrag aan vorderingen wordt grotendeels bepaald, doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een groot aantal vorderingen (ruim 2700) uitstaat met een gezamenlijk bedrag van circa € 26 mln. Daarvan zijn de volgende vorderingen vermeldenswaardig.

Vanaf 1986 tot en met 1988 zijn vorderingen ontstaan voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 1 mln. op het ministerie van Openbare Werken in België als gevolg van de Schelde-Rijn verbinding. In het in december 2005 getekende «Verdrag betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium» is opgenomen dat deze vorderingen zullen worden afgewikkeld.

In 2005 zijn vorderingen ontstaan op het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (België) voor ruim € 1 mln. als gevolg van het Radarverdrag 1978, waarvan de ontvangst naar verwachting in 2006 zal plaatsvinden.

Daarnaast is een aantal vorderingen ontstaan door diverse schades waarbij geldt dat de daaraan verbonden kosten geheel door de veroorzakers, voor zover deze zijn te achterhalen, moeten worden gedragen. Hierdoor staat een bedrag van circa € 1 mln. open op diverse rederijen welke is ontstaan in de jaren 1995 en later. Deze vorderingen zijn veelal in behandeling bij de Stafdienst Bestuurlijk Juridische Zaken van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat.

Tot slot staat voor een gezamenlijk bedrag van circa € 2 mln. open voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid, waaronder een vordering op de Europese Unie van ruim € 1 mln. voor het project European Rail Traffic Management System (ERTMS). De afwikkeling wordt in 2006 verwacht.

## 2.3 Leningen u/g

€ 740 731 438,96

## Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven. Deze leningen kunnen, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

Tabel 2 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 2: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
ProRail B.V.	740 709
Overige	22
<b>Totaal</b>	<b>740 731</b>

## 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. In 2005 heeft ProRail € 75 mln., van het ontvangen agio ad. € 100 mln. vermeld bij Deelnemingen, gebruikt om in het kader van de schuldreductie vervroegd af te lossen. Echter als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 10 mln. lager, zodat op de leningen slechts € 65 mln. is afgelost.

De aflossing van de lening opgenomen onder de post «Overige» verloopt volgens schema.

## 2.4 Voorschotten € 1 918 159 871,13

## 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 3 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2005 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 3: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	115	920 928	175	997 439	305	1 433 341
posten > 1 jaar	270	997 232	360	2 247 737	405	1 720 601
<b>Totaal</b>	<b>385</b>	<b>1 918 160</b>	<b>535</b>	<b>3 245 176</b>	<b>710</b>	<b>3 153 942</b>

In tabel 4 wordt informatie verstrekt over de in 2005 afgerekende voorschotten.

Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	3 245 176
In 2005 vastgelegde voorschotten	2 426 061
	<hr/>
In 2005 afgerekende voorschotten	5 671 237 – 3 753 077
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2005	<b>1 918 160</b>

## Toelichting

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 groot aantal posten is echter vermeldenswaardig.

In het kader van 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 ruim € 668 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 prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2011 verwacht.

Bij ProRail en de provincie Zuid Holland zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. De in dit kader verstrekte voorschotten, voor een gezamenlijk bedrag van circa € 509 mln., moeten worden afgerekend in de jaren 2006 tot en met 2008.

Voor het project Betuweroute worden per kwartaal voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2005 stond nog voor een bedrag van ruim € 350 mln. open. De afwikkeling vindt in 2006 plaats.

In het kader van «rivierverruimingsmaatregelen» zijn diverse bijdragen verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 163 mln. Zoals aan de gemeente Nijmegen in 2003 circa € 91 mln. voor het project De Waalsprong dat naar verwachting in 2015 wordt afgewikkeld, aan ProRail circa € 47 mln. inzake het verlengen van een spoorbrug over de Rijn dat naar verwachting in 2006 wordt afgewikkeld.

Zo ook aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (circa € 10 mln.) voor ondermeer de projecten Andijk en Petten, aan het Waterschap Rivierenland (ruim € 7 mln.) voor de projecten Westerstraat-Kleindiep, Sliedrecht en verbetering Waalkade Nijmegen.

Voor investeringen in de aanleg, beheer en onderhoud van rijkswegen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 106 mln. Vermeldenswaardig zijn die aan het Waterleidingbedrijf Amsterdam (circa € 22 mln.) voor onder andere het 2e gedeelte Geuzensloot-Abcoude, aan de gemeente Den Haag (ruim € 14 mln.) voor de Hubertustunnel en in 2003 aan de gemeente Groningen (circa € 14 mln.) voor de Zuidelijke

ringweg. Dit langlopende project wordt naar verwachting eerst in 2012 opgeleverd.

Aan Eneco Energie (circa € 6 mln.) voor het verleggen van kabels en leidingen bij onder andere de Dintelhavenbrug, rijksweg A2 ter hoogte van gemeente Breukelen en knooppunt Holendrecht-Maarsssen, aan de gemeente Amsterdam circa (€ 5 mln.) voor het project Verlegde Noordzeeweg, aan de provincie Friesland (circa € 4 mln.) voor de «Staande Mastroute» als onderdeel van de verdubbeling N31, aan stichting CUR (ruim € 4 mln.) voor het programma PSIBouw- proces- en systeem-innovatie in de bouwsector, verwachte afwikkeling 2013, aan de gemeente Maastricht (ruim € 4 mln.) voor de zogenoemde A2-passage Maastricht, aan de gemeente Amersfoort (circa € 3 mln.) voor de aansluiting Vathorst op rijksweg A1 en de gemeente Den Haag (circa € 3 mln.) voor het project Hubertustunnel.

In het kader van SWAB is in 2005 aan het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) een voorschot verstrekt van circa € 5 mln. verstrekt, en aan de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) circa € 2 mln. voor onder andere bewegwijzering. Deze voorschotten worden, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, vermoedelijk in 2006 afgewikkeld.

In het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, waarvan de versnelling van de rivierdijkversterkingen een onderdeel vormt, zijn diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 33 mln.

Enkele belangrijke zijn vermeldenswaardig zoals die welke vanaf de jaren 1999 zijn verstrekt aan het Waterschap Rivierenland (circa € 15 mln.) ten behoeve van dijkversterkingen voor onder meer de projecten Papendrecht, Alblasterdam en Nieuwlekkerland. De afwikkeling wordt in 2006 verwacht. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard ontving circa € 13 mln. voor de locaties Schuwacht-Lekkerkerk, Bergambacht en Lekdijk-west. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2006 plaats. Aan het Waterschap Hollandse Delta (€ 2 mln.) voor de versterking Noordendijk.

In het kader van aanleg, verbetering, het beheer en onderhoud van de (hoofd)vaarwegen en havens zijn voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 50 mln. aan voorschotten verstrekt. Noemenswaardig zijn circa € 20 mln. aan de provincie Zeeland welk in 1999 is verstrekt voor natuurcompensatie Westerschelde, ruim € 11 mln. aan SenterNovem ten behoeve van de regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied), circa € 11 mln. aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam voor de exploitatie Slufter en tot slot circa € 3 mln. aan de provincie Groningen voor het project Van Starckenborgkanaal.

Voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid zijn vanaf 2001 aan derden diverse voorschotten verstrekt voor het verleggen van kabels en leidingen met een gezamenlijk bedrag van ruim € 12 mln. Zo zijn aan onder andere Brabant Water N.V. (€ 5 mln.) en ProRail (€ 3 mln.) gelden verstrekt.

In 2005 is aan SenterNovem een voorschot van ruim € 7 mln. toegekend in het kader van de «Tijdelijke regeling éénmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast», welke in 2006 zal worden afgewikkeld.

In het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) zijn vanaf 2001 voor een gezamenlijk bedrag van circa € 4 mln. voorschotten verstrekt voor investeringen in de infrastructuur voor het intermodaal vervoer welke naar verwachting in 2006 worden afgewikkeld.

Tot slot zijn gelden verstrekt aan de provincie Zeeland (circa € 3 mln.) in het kader van «duurzaam veilig» en aan het Stadsgewest Haaglanden (ruim € 8 mln.) voor onder andere tramlijn 15 (Rijswijk-Ypenburg).

## **2.5 Tegenrekeningen** **€ 18 837 230 253,62**

### 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.

## **2.6 Sluitrekening met VenW (XII)** **€ 231 177 990,78**

### 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** **€ 6 306 540 044,71**

### 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 staat bij de financiële verantwoording behoort.

### **3.2 Leningen o/g** **€ 741 694 889,44**

### Grondslag

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

### De cijfers

Tabel 5 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 5: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Ministerie van Financiën	740 710
Ministerie van Financiën	985
<b>Totaal</b>	<b>741 695</b>

### Toelichting

Onder deze balanspost is een tweetal leningen bij het ministerie van Financiën opgenomen. Ten eerste 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. Echter ProRail heeft in 2005 een bedrag ruim € 75 mln. vervroegd afgelost (zie Leningen u/g), maar als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 10 mln. lager, zodat de schuld aan het ministerie van Financiën met € 65 mln. is afgenomen.

Dit saldo is conform de saldobevestiging per 31 december 2005, die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 9 januari 2006, kenmerk FM2006-50 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

Ten tweede is onder deze balanspost een lening opgenomen waarvan de overeenkomst tussen de projectdirectie Vastgoed van het ministerie van Financiën en VenW is gesloten.

De overeenkomst, getekend in 2002, heeft betrekking op anticiperende grondaankoop voor de verbreding van rijksweg A4 (Dinteloord-Bergen op Zoom). De lening, met een bedrag van circa € 1 mln., wordt in 2012 afgelost.

Het saldo is identiek aan de saldobevestiging per 31 december 2005 die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 2 maart 2006, kenmerk VG 2005-00016M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

### 3.3 Openstaande verplichtingen € 16 741 318 358,80

#### Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2005 is opgebouwd uit de in het jaar 2005 aangegane verplichtingen, en ook de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2005 hebben geleid.

Opgemerkt wordt dat onder deze verplichtingen, voor het directoraat-generaal Personenvervoer, onder meer een overeenkomst is opgenomen die een financieringskarakter kent. Het betreft een verplichting van de Staat der Nederlanden aan ProRail voor een totaalbedrag (inclusief rentebestanddeel) van ruim € 79 mln. voor het versneld uitvoeren van infrastructuurprojecten in de periode 1991 tot en met 1993.

Deze lening met een oorspronkelijke grootte van € 245 mln. wordt vanaf 1994 op annuïteitenbasis in 15 jaarlijkse termijnen afgelost. De restschuld per 31 december 2005 bedraagt (exclusief rentebestanddeel) ruim € 69 mln.

#### De cijfers

In tabel 6 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weergegeven.

Tabel 6: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	16 481 126
Aangegaan in 2005	6 934 413
	23 415 539
Tot betaling gekomen in 2005	- 6 075 362
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	- 598 859
	16 741 318

### 3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 354 217 005,38

#### 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

Twee wijzigingen in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2004 zijn vermeldenswaardig. Ten eerste een in 2005 gesloten convenant tussen het ministerie van Financiën en VenW. Dit convenant behelst dat, ingeval ProRail niet voldoet aan haar verplichtingen, voortvloeiend uit een overeenkomst van geldlening bij het ministerie van Financiën, VenW garant staat. Doordat de geldlening, groot € 75 mln., inmiddels door ProRail is opgenomen loopt VenW risico voor een identiek bedrag. Ten tweede heeft ProRail € 25 mln. van de ontvangen agio ad. € 100 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 2005 heeft betrekking op circa 30 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 4 mln. tot met € 522 mln. De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 3% tot circa 7%.

## De cijfers

Tabel 7 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2005.

Tabel 7: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	1 304 617
Nieuw verstrekt in 2005	75 000
	<hr/>
Afname van het risico in 2005	1 379 617 - 25 400
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2005	<b>1 354 217</b>

### 3.5 Tegenrekeningen

**€ 2 684 772 200,64**

## 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.

**Projectoverzichten (bedragen in EUR mln.)**

1. Verkenningenprogramma
2. Planstudie Rijkswegen (artikel 01.01.01 en 01.01.02)
3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)
4. Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01)
5. Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)
6. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)
7. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.02)
8. Planstudieprogramma Regionale/lokale Infrastructuur < € 225 mln (artikel 01.03.01)
9. Realisatieprogramma Regionale/lokale Infrastructuur < € 225 mln (artikel 01.03.02)
10. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)
11. Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier (02.01.05)
12. Realisatieprogramma Maaswerken (artikel 02.01.06)
13. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)
14. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)
15. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)
16. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)
17. Realisatieprogramma Project Mainportontwikkeling Rotterdam (artikel 03.07)
18. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (artikel 04.03)

1. Verkenningenprogramma				
Lokatie	Indicatie Modaliteit	Verantwoordelijk	Begroting	Gereed Realisatie
			2005	2005
<b>Landsdeel West</b>				
Gefaseerde kustuitbreiding Delflandse kust Spooraansluiting Tweede Maasvlakte	Waterkeren Rail goederen	VenW + regio VenW	2005 2005	2006 <sup>1</sup> 2008 <sup>2</sup>
<b>Landsdeel Zuid</b>				
Integrale Verkenning Maas (IVM)	Waterkeren	VenW	2005	2006 <sup>3</sup>

**Toelichting**

- <sup>1</sup> Uitbreiding Delflandse kust: De provincie Zuid-Holland heeft nadrukkelijk het voortouw in het in beeld brengen van de maatschappelijke en bestuurlijke randvoorwaarden. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat zij begin 2006 verder zal worden geïnformeerd.
- <sup>2</sup> De verkenning voor de spooraansluiting Tweede maasvlakte is nog niet gerealiseerd als gevolg van de vertraging in de besluitvorming rondom het Project Mainport Rotterdam.
- <sup>3</sup> De verkenning IVM-2 wordt begin 2006 afgerond met het aanbieden van een advies en rapportage door de stuurgroep IVM aan de staatssecretaris van VenW. Oorspronkelijk was de planning dat de IVM eind 2005 afgerond zou zijn.

## 2. Planstudie Rijkswegen (artikel 01.01.01 en 01.01.02)

		Gereed	
Omschrijving		Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 1:</b>			
Rw31	Zurich-Harlingen	tb	ja <sup>1</sup>
Rw34	Omleiding Ommen, in combinatie met rw35	tb	2006 <sup>2</sup>
Rw1/6/9	CRAAG benutting, incl. Brug bij Muiden i.s.m. Benutt. Rw9 Badhoevedorp – Velsen	pr	ja <sup>3</sup>
Rw2	Oudenrijn – Deil	tb	2006 <sup>4</sup>
Rw7	Benutting Zaandstad-Purmerend	wab/pr	2006 <sup>5</sup>
Rw9	Koedijk – de Stolpen	pr	2007 <sup>6</sup>
Rw11	Leiden – Alphen a/d Rijn	tn	2007 <sup>7</sup>
Rw12	Benutting Den Haag – Gouda	wab/pr	2006 <sup>8</sup>
Rw12	Utrecht – Maarsbergen en Veenendaal-Ede	pr	2006 <sup>9</sup>
Rw50	Ramspol – Ens	tb	2006 <sup>10</sup>
Rw4	Burgerveen – Leiden	pr	2006 <sup>11</sup>
Rw61	Hoek – Schoondijkje	tb	2006 <sup>12</sup>
Rw74	Venlo ism Rw 73 zuid, N68 en Oosttangent Roermond	pr	2007 <sup>13</sup>
Rw4	Dinteloord – Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren	pr	ja <sup>14</sup>
<b>CATEGORIE 2:</b>			
Rw1	Deventer – Hengelo	tb	2007 <sup>15</sup>
Rw4	De Hoek – Prins Clausplein	tb	2007 <sup>16</sup>
Rw2	Leenderheide – Budel	tn	tb 2007 <sup>17</sup>
Rw2	Urmond – Kerensheide – Hoensbroek	pr	tb 2008 <sup>18</sup>
<b>CATEGORIE 3:</b>			
Rw4	Delft – Schiedam	tn	tb 2008 <sup>19</sup>
Rw10	Coentunnel i.c.m. de Westrandweg	tb	2006 <sup>20</sup>
Rw61	Sluiskil	tb	2007 <sup>21</sup>

### Legenda:

sn startnotitie of studieplan  
 tn trajectnota of projectnota  
 otb ontwerp tracebesluit  
 wab wegeaanpassingsbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit  
 pr procedures rond  
 uo beschikking/uitvoeringsopdracht

### Toelichting

#### Afwijkingen in de planning

##### Categorie 1

- <sup>1</sup> Het tracébesluit Zurich – Harlingen is op 11 november 2005 getekend en op 13 december 2005 ter visie gelegd.
- <sup>2</sup> Bij de omleiding Ommen is er vertraging opgetreden bij het opstellen van het ontwerp tracébesluit, wat er toe heeft geleid dat de vaststelling van het tracébesluit begin 2006 zal plaatsvinden.
- <sup>3</sup> Dit betreft een gecombineerd project (ZSM, aanleg en beheer en onderhoud) dat al gedeeltelijk in uitvoering is.
- <sup>4</sup> Oudenrijn – Deil: Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het tracébesluit vertraagd naar 2006.
- <sup>5</sup> Het wegeaanpassingsbesluit is uitgesteld naar 2006 vanwege problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit
- <sup>6</sup> Bij Koedijk – de Stolpen is, door wijzigingen in het ontwerp tracébesluit, vertraging opgetreden in het besluitvormingsproces.
- <sup>7</sup> Dit betreft het proces om te komen tot tracébesluit. Er is voor het betreffende wegvlak nog niet voldaan aan de benodigde wettelijke procedure. De trajectnota is een mijlpaal voor het tracébesluit, welke staat gepland voor 2007.
- <sup>8</sup> Het wegeaanpassingsbesluit staat gepland voor 2006. Vanwege luchtkwaliteitsproblemen is dit vertraagd.
- <sup>9</sup> Voor het gedeelte Veenendaal – Ede is het wegeaanpassingsbesluit wel genomen, voor het gedeelte Utrecht Maarsbergen staat dit gepland voor 2006.
- <sup>10</sup> Het tracébesluit Ramspol – Ens staat gepland voor 2006.
- <sup>11</sup> Binnen dit project sprake van verschillende fasen. Naar verwachting is voor alle delen in 2006 een onherroepelijk tracébesluit aanwezig en zal het pr ook in 2006 gereed zijn.
- <sup>12</sup> Vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit is het tracébesluit vertraagd naar 2006.
- <sup>13</sup> Het vaststellen van het tracébesluit is vertraagd door problemen op het gebied van de luchtkwaliteit.
- <sup>14</sup> De omlegging Halsteren verloopt conform de vastgestelde mijlpalen.

**Categorie 2**

<sup>15</sup> Zoals op 6 december aan de Tweede Kamer is gemeld (brief met kenmerk DGP.WV.U.05.02407) zijn de studies t.b.v. de tracebesluiten op RW1 en RW4 stilgelegd omdat reeds wordt voldaan aan de reistijd doelstellingen zoals verwoord in NoMo.

<sup>16</sup> Zie 15.

<sup>17</sup> In verband met het gewijzigde tracéwet bij RW2 Leenderheide Budel is de mijlpaal trajectnota komen te vervallen.

<sup>18</sup> De studie is bij RW2 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek stilgelegd en vervangen door RW2 Maasbracht-Geleen, hetgeen een gedeeltelijk overeenkomstig traject betreft.

**Categorie 3**

<sup>19</sup> Bij RW4 Delft-Schiedam is de mijlpaal trajectnota niet gehaald omdat het bestuurlijk proces meer tijd heeft gevegd en vanwege de problematiek met de luchtkwaliteit.

<sup>20</sup> De mijlpaal «procedures rond» bij RW10 Coentunnel is niet gehaald vanwege de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit.

<sup>21</sup> Mijlpaal «tracébesluit» is bij RW61 Sluiskil niet gehaald omdat de trajectnota later is genomen. Daarnaast zijn de regionale initiatiefnemers nog in gesprek zijn over de financiering van de realisatie van het project (incl. de voorbereiding).

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)						
Project	Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>Projecten landsdeel Noord</b>						
31	Leeuwarden-Drachten	20	5	- 15 <sup>a</sup>	2008	2008
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens	24	6	- 18 <sup>b</sup>	2006	2007 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>						
2	Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	20	7	- 13 <sup>c</sup>	2010	2010
30	ged. Rw12-Postweg (omlegging Ede)	2	3	1 <sup>d</sup>	2004	2004
35	Wierden-Almelo	0	8	8 <sup>e</sup>	2008	2008
<b>Projecten landsdeel West</b>						
2	Holendrecht-Oudenrijn	22	22,5	1	2012	2012 <sup>2</sup>
2	Knpt. Oudenrijn (rw12)-Knpt. Everdingen (rw27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats	2	6	4 <sup>f</sup>	2004	2004
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct	44	22	- 22 <sup>g</sup>	2007	2008 <sup>3</sup>
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen)	46	20,5	- 26 <sup>h</sup>	2005	2005
15	Aansluiting Vondelingenplaat	4	7	3 <sup>i</sup>	2004	2005 <sup>4</sup>
15	Reconstructie asl. bij H-Giessendam en Sliedrecht	26	26,6	1	2006	2006
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>						
2	Rondweg Den Bosch	12	10	- 2	2010	2010
50	Eindhoven-Oss asw 2x2	19	25,5	7 <sup>j</sup>	2005	2006 <sup>5</sup>
59	Rosmalen-Geffen, PPS	13	29,6	17 <sup>k</sup>	2005	2005
73/74	Venlo-Maasbracht ism Rw 74, N68 en OTR	149	132,5	- 17 <sup>l</sup>	2007	2007
<b>Overig</b>						
	Dynamisch verkeersmanagement	18	15	- 3 <sup>m</sup>	nvt	
	Kleine projecten/Afronding projecten	22	21	- 1	nvt	
	Aflossing tunnels	50	50	0	nvt	
<b>Totaal categorie 0</b>		<b>493</b>	<b>418</b>	<b>- 77</b>		
	Planstudieprojecten na tracébesluit	227	58	- 169 <sup>n</sup>		
	Planstudieprojecten voor tracébesluit	201	87	- 114 <sup>o</sup>		
	Directe Uitvoeringsuitgaven	235	248	13		
N33	Amendement Hofstra: Assen-Zuidbroek	12	0	- 128 <sup>p</sup>		
<b>Totaal Realisatieprogramma</b>		<b>1 168</b>	<b>811</b>	<b>- 357</b>		

#### Toelichting

##### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> Bij Rijksweg 31 is de lagere realisatie veroorzaakt door een afwijkend ritme van de DBFM betalingen aan de opdrachtnemer ten opzichte van de planning (en begroting). De betaling schuift door naar latere jaren.
- <sup>b</sup> RW 37: Een aantal problemen in de uitvoering langere voorbereidingstijd (ten gevolge van aanvullend bestuurlijk overleg/veranderende omgevingseisen) en uitvoeringsproblemen (kunstwerken, heien) hebben geleid tot aanzienlijk lagere uitgaven dan begroot.
- <sup>c</sup> RW 2: De lagere uitgaven binnen dit project worden met name veroorzaakt door vertraging bij grondverwerving en natuurcompensatie.
- <sup>d</sup> RW 30: De uitgaven betreffen betalingen in de afrondende fase. Inmiddels is het project opengesteld.
- <sup>e</sup> RW 35: Dit project zou door de Provincie Overijssel worden voorgefinancierd, maar op verzoek van de Provincie is deze voorfinanciering niet toegepast.

- <sup>f</sup> Dit project is al opengesteld en afgerond, met uitzondering van de sloop van de oude Lekbrug. Hogere betalingen zijn veroorzaakt doordat eind 2004 bleek dat een aantal betalingen niet rechtmatig konden worden uitgevoerd en deze doorgeschoven zijn naar 2005.
- <sup>g</sup> RW 14: Het laatste gedeelte van dit project – de Hubertustunnel – betreft betalingen aan de gemeente Den Haag (opdrachtgever aan aannemer). Er is een vertraging ontstaan bij het boren van de tunnel, als gevolg van technische uitvoeringsproblemen. Dit heeft geleid tot latere betaling van termijnbedragen en dus lagere uitgaven in 2005. Tevens is de laatste termijn van betaling inzake de Sijtwende-tunnel doorgeschoven naar 2006.
- <sup>h</sup> RW 15 Europaweg: dit project is inmiddels opengesteld en er is minder uitgegeven (uitgaven lager dan geraamd ten gevolge van minder opgetreden risico's, lagere claims, lagere uitvoeringskosten) dan begroot.
- <sup>i</sup> RW 15: Voor vondelingenplaat geldt dat het project inmiddels is opengesteld en er meer is uitgegeven dan begroot (en geraamd). In de afrondende fase waren de uitgaven hoger dan geraamd ten gevolge van opgetreden risico's, hogere claims en uitvoeringskosten Het project is inmiddels opengesteld.
- <sup>j</sup> RW 50: Niet geplande vergoedingen zijn uitgekeerd voor planschade en onteigening. Ook zijn er betalingen verricht naar aanleiding van uitspraak bij arbitrage. Deze betalingen leiden overigens niet tot een verhoging van de raming van de totale projectkosten.
- <sup>k</sup> RW 59: De beschikbaarstelling van de weg is vervroegd. Hierdoor is het noodzakelijk om de jaarlijkse vergoeding (ca. 14 mln.) ook naar voren te halen. Deze vervalt dan ook aan het einde van de vergoedingsperiode.
- <sup>l</sup> RW 73/74: De vertraging bij de conditionering (onderzoek naar explosieven en kabels & leidingen) heeft geleid tot bijstelling van de werkzaamheden en verschuiving in de kasplanning.
- <sup>m</sup> Dit betreft de realisatie van het project verkeersmanagementcentrale Zuid-west Nederland, welke in 2005 is opengesteld.
- <sup>n</sup> Als gevolg van de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit vertraging in voorbereidende fase. Dit heeft met name bij de ZSM-projecten geleid tot een forse onderuitputting gegeven de geplande uitvoering na de versnelde voorbereiding.
- <sup>o</sup> Zie hierboven bij n, daarnaast vertraging bij het project, CRAAG, «Koedijk–De Stolpen» en «Maasvlakte–Vaanplein».
- <sup>p</sup> De gelden voor de invulling van het amendement Hofstra (29 800 A, nr. 19) zijn op een relatief laat moment aan de begroting toegevoegd. Vervolgens is in overleg met de betrokken provinciale overheden gewerkt aan de planuitwerking om vervolgens de aanbesteding te kunnen laten plaatsvinden. Dit heeft er toe geleid dat in 2006 geen uitgaven zijn verricht.

#### **Afwijkingen in de planning**

- <sup>1</sup> De oplevering van het project is vertraagd naar 2007. Vertraging in de uitvoeringsfase is veroorzaakt door een aantal oorzaken (onder andere langdurige voorbereiding (afstemming gemeente, procedures) en technische uitvoeringsproblemen aannemer (heien, kunstwerken)).
- <sup>2</sup> De Minister heeft eind 2005 een convenant met «bouwend Nederland» ondertekend met als ambitie/intentie een versnelde realisatie (2010) van dit project, onder de randvoorwaarde dat dit binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. De mogelijkheden hiertoe worden op dit moment door de diverse partijen nader bekeken.
- <sup>3</sup> Dit project vertraagd naar 2008. De vertraging betreft laatste gedeelte van dit project (Hubertustunnel). Dit deel wordt uitgevoerd door de gemeente en is vertraagd door uitvoeringsproblemen bij de boortunnel.
- <sup>4</sup> Dit project is vertraagd opengesteld in 2005.
- <sup>5</sup> De openstelling eind 2005 is vanwege uitvoeringsproblemen niet gerealiseerd. Het project wordt begin 2006 opengesteld. Officiële opening volgt begin van de zomer.

#### 4. Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01)

Project	Omschrijving	Gereed	
		Begroting 2005	Realisatie 2005
Projecten landsdeel Zuid	Breda Centraal t.b.v. NSP	pb/pr	2006 <sup>1</sup>

**Legenda:**

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

**Toelichting**

<sup>1</sup> Doordat er vertraging is opgetreden bij het Voorlopig Ontwerp kon geen projectbesluit worden genomen in 2005.



5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)					
Project	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>Benutten</b>					
BB21(ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	18	20	2	divers	divers
Geluid (emplacements en innov. ontwikkeling)	20	5	- 15 <sup>a</sup>	divers	divers
Kleine projecten	7		- 7 <sup>b</sup>	divers	divers
<b>A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen</b>					
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	77	198	121 <sup>c</sup>	2006	2006
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Kleine stations	9	6	- 3 <sup>d</sup>	divers	divers
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>					
Afdekking risico's spoorprogramma's	239		- 239 <sup>e</sup>	divers	divers
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	30	27	- 4 <sup>f</sup>	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	5	6	1	divers	divers
Traject Oost		5	<sup>g</sup>		
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
Groningen – Sauwerd	1		- 1 <sup>h</sup>	2003	2003
<b>Utrecht – Arnhem – Zevenaar</b>					
Arnhem 4e peron	15	1	- 14 <sup>i</sup>	2007/2010	2007/2011 <sup>1</sup>
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	5		- 5 <sup>j</sup>	2007	2009 <sup>2</sup>
<b>Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht</b>					
R'dam Zuid-Dordrecht:4/6-sporig	10	9	- 1	1997	1997
<b>Rotterdam/Den Haag – Utrecht</b>					
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	21	22	1	2005	2005
<b>Amsterdam – Utrecht – Maastrich/Heerlen</b>					
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	43	65	22 <sup>k</sup>	2005 e.v.	2006 e.v. <sup>3</sup>
<b>A'dam/Schiphol – Den Helder/Hoorn</b>					
Hemboog	4		- 4 <sup>l</sup>	2003	2003
Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	6	3	- 3 <sup>m</sup>	2005	2005
<b>Haarlemmermeer – Almere</b>					
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eilandperron)	15	5	- 10 <sup>n</sup>	2006	2006
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
A'dam CS spoor 10/15	5	3	<sup>o</sup>	2004	2004
A'dam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	1		<sup>p</sup>	2006	2006
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	4		<sup>q</sup>	2008	2008/2009 <sup>4</sup>
Den Haag emplacement	12	4	<sup>r</sup>	2006	2006

5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)					
Project	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
Fietsenstalling Amsterdam CS	2	0	s	2006/2010	2007/2011 <sup>5</sup>
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	5		t	2010	2009 <sup>6</sup>
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	2		u	2010	2012 <sup>7</sup>
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>					
Flevolijn Gooiboog	2	1	- 1 <sup>v</sup>	2003	2005
Hanzelijn	15	24	9 <sup>w</sup>	2012/2013	2012/2013
Nootdorpboog	11	11	0	2005	2005
Regionet (incl. verkeersmaatregelen Schiphol)	8		x	divers	divers
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>592</b>				
Ruimte voor planstudies BTW	0	77	77		
<b>Totaal realisatieprogramma*</b>	<b>592</b>	<b>491</b>	<b>- 101</b>		

\* Bovenstaand zijn de uitgaven van de projecten 2005, verminderd met de verrekeningen van de voorschotten 2004 (€ 4,3 mln.).

## Toelichting

### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> Geluid: Het uitvoeringsschema geluid emplacementen is overgeheveld naar het Beheerplan en financiering vindt plaats via de subsidiebeschikking (artikel 01.02.04). In dit uitvoeringsschema was voorzien in 2005 € 10 mln. uit te geven. Door een aangepaste normering is gebleken dat een geluidsscherm aan de zuidzijde van Amersfoort niet noodzakelijk was en is een van de deelprojecten de financiële afronding vertraagd.
- <sup>b</sup> Kleine projecten: De planstudie van het project «Knelpunt Baarn» duurde langer dan voorzien vanwege besluitvorming van de gemeente en de veelheid van de te doorlopen procedures. Hierdoor hebben er in 2005 geen uitgaven plaatsgevonden. Daarnaast heeft ook de planstudie Hilversum langer geduurd dan voorzien, onder andere omdat de onderhandelingen met de gemeente over de uitvoeringsovereenkomst langer hebben geduurd. Hierdoor hebben er geen uitgaven in 2005 plaatsgevonden. Inmiddels is de beschikking afgegeven en kunnen de werkzaamheden in 2006 starten.
- <sup>c</sup> Integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht: Ondanks het doorschuiven van de indienstelling van de Utrechtboog naar 2006, hetgeen betekent dat ook enkele miljoenen aan geplande uitgaven doorschuiven naar 2006, is de realisatie 2005 hoger uitgekomen doordat er € 26 mln. betaald is m.b.t de door ProRail voorgefinancierde AK. Verder is in de begroting 2005 de forfaitaire aftrek geheel aan dit project toebedeeld waardoor bij voorbaat al duidelijk was dat de daadwerkelijke realisatie aanzienlijk hoger zou worden dan de in de begroting 2005 aangegeven prognose.
- <sup>d</sup> Kleine Stations: De prognose van de uitgaven op de kleine stations is te hoog gebleken en derhalve niet gerealiseerd.
- <sup>e</sup> Afdekking risico's spoorprogramma: Deze post betreft de risicoreservering voor spoorprogramma. Deze reservering wordt afhankelijk van de behoefte toegevoegd aan de posten waar de reservering betrekking op heeft, HSL en BR. Een realisatie wordt dan ook op die posten verantwoord. Er kan er geen realisatie op deze post (risicoreservering) plaatsvinden.
- <sup>f</sup> AKI-plan en veiligheidsknelpunten: Een aantal deelprojecten is in de tijd verschoven met name door het niet tijdig afgerond zijn van overleg met de diverse gemeenten. Verder is op dit project € 5,5 betaald voor door ProRail voorgefinancierde algemene kosten.
- <sup>g</sup> Traject Oost: Omdat bij de HSL-Oost voor de benuttingsvariant is gekozen en het project daardoor ook niet meer als megaproject is gekenmerkt, zijn de uitgaven en ontvangsten voor dit project verantwoordt op het reguliere aanlegprogramma op artikel 01.02.02 aanleg railwegen realisatie. Het budget van € 5 mln op artikel 03.02.02 is ook overgeboekt naar artikel 01.02.02. De gerealiseerd uitgaven bedroegen ook € 5 mln.
- <sup>h</sup> Groningen – Sauwerd: Het project is medio 2005 overgegaan naar de post «Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes». Derhalve geen uitgaven op dit project in 2005.
- <sup>i</sup> Arnhem 4e perron: Het project heeft stilgelegen in afwachting op besluitvorming over de Projectnota. Het programma van eisen is inmiddels achterhaald en de planstudie moet derhalve geactualiseerd worden. De indienstelling van het project zal hierdoor verschuiven van 2010 naar 2011.
- <sup>j</sup> Arnhem Centraal NSP: Het ontwerp van het tijdelijk station is in overleg tussen de gemeente en ProRail in 2005 gewijzigd, waardoor in 2005 niet met de realisatie van de tijdelijke voorziening kon worden gestart. Daarnaast was er ook geen overeenstemming over de bijdrage van NS aan het project en waren optimalisaties van het ontwerp nodig voor het verkrijgen van een sluitende businesscase. In januari 2006 is de beschikking voor de tijdelijke voorzieningen verleend. Door genoemde oorzaken is een indienstelling in 2007 niet meer mogelijk gebleken en zal de indienstelling verschuiven naar 2009.
- <sup>k</sup> Vleuten – Geldermalsen: Omdat er binnen het Infrastructuurfonds voldoende middelen aanwezig was het niet nodig in 2005 gebruik te maken van de door de regio aangeboden voorfinanciering.
- <sup>l</sup> Hemboog: Het project is medio 2005 overgegaan naar de post «Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes», waarop de uitgaven verantwoord zijn.
- <sup>m</sup> Uitgeest de Kleis: Als gevolg van meevallers is op dit project is € 3 mln. minder aan uitgaven gerealiseerd.

- <sup>n</sup> Extra Perroncapaciteit Amsterdam Zuid: De voor het vierde kwartaal 2005 geplande buitendienststelling is doorgeschoven naar het voorjaar 2006.
- <sup>o</sup> Amsterdam CS Spoor 10/15: deel stationsstalling (t.b.v. NSP): Overleg over de aanvullende werkzaamheden (perronkappen) heeft langer geduurd dan aanvankelijk was voorzien in de geprognosticeerde uitgavenreeks.
- <sup>p</sup> Amsterdam Zuidas: deel stationsstalling: Project is uitgevoerd door de gemeente Amsterdam. Beschikkingsaanvraag was verwacht in 2005 maar zal pas in 2006 worden ingediend door ROA.
- <sup>q</sup> Den Haag CS (t.b.v. NSP): Als gevolg van het ontbreken van een sluitende businesscase heeft de planstudie vertraging opgelopen en konden in 2005 geen uitgaven worden gedaan.
- <sup>r</sup> Den Haag emplacement: Als gevolg van de onduidelijkheid rond de tijdelijkheid van de aanlanding van RandstadRail op Den Haag CS is later gestart met de uitvoering van dit project, hetgeen heeft geleid tot lagere uitgaven in 2005 dan geprognosticeerd.
- <sup>s</sup> Fietsenstalling Amsterdam C.S. De kosten per stallingplaats zijn voor de grootste van de drie geplande stallingen aanzienlijk hoger dan de norm die voor het programma Ruimte voor de Fiets wordt gehanteerd. Als gevolg hiervan moest de planstudie overnieuw worden gedaan en zijn er geen uitgaven meer gedaan in 2005.
- <sup>t</sup> Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP): Er is vertraging opgetreden bij het opstellen van de beschikkingsaanvraag omdat er geen overeenstemming was tussen de NS en VenW over de bijdrage van de NS. Hierdoor kon nog niet in 2005 worden gestart met de realisatie van de tijdelijke voorzieningen.
- <sup>u</sup> OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP): De uitgangspunten voor het ontwerp zijn gewijzigd en er moet derhalve een nieuwe beschikkingsaanvraag worden opgesteld.
- <sup>v</sup> Flevolijn Gooiboog: Het project is medio 2005 overgegaan naar de post «Nazorg gereedgekomen lijnen/halten». De uitgaven zijn dan ook verantwoord op post «Nazorg gereedgekomen lijnen/halten».
- <sup>w</sup> Hanzelijn: De grondverwerving loopt achter maar omdat € 18,5 betaald is voor de door ProRail voorgefinancierde algemene kosten, zijn de uitgaven 2005 hoger uitgekomen dan geprognosticeerd.
- <sup>x</sup> Regionet: De uitwerking van de planstudie duurde langer dan voorzien. Dit heeft er toe geleid dat er geen uitgaven in 2005 zijn geweest.

#### **Afwijkingen in de planning**

- <sup>1</sup> Zie toelichting onder i.
- <sup>2</sup> Zie toelichting onder j.
- <sup>3</sup> De indienststelling van de halte Vathorst is onder andere als gevolg van discussie omtrent de bedieningsgarantie verschoven naar 2006.
- <sup>4</sup> Als gevolg van het ontbreken van een sluitende businesscase heeft de planstudie vertraging opgelopen. Indienststelling in 2008 is daardoor niet meer haalbaar en verschoven naar 2009. De planning is dat het spoorgerelateerde deel wel in 2008 gereed is.
- <sup>5</sup> De kosten per stallingplaats zijn voor de grootste van de drie geplande stallingen aanzienlijk hoger dan de norm die voor het programma Ruimte voor de Fiets wordt gehanteerd. Als gevolg hiervan moest de planstudie overnieuw worden gedaan en heeft de planning vertraging opgelopen en zal het project in 2011 klaar zijn.
- <sup>6</sup> Door een ommissie is in de begroting 2010 opgenomen. Dit had 2009 moeten zijn.
- <sup>7</sup> De uitgangspunten voor het ontwerp zijn gewijzigd en er moet derhalve een nieuwe beschikkingsaanvraag worden opgesteld. Hierdoor is vertraging ontstaan en zal oplevering plaatsvinden in 2012.

## 6. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>Projecten landsdeel Zuid</b> Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied (IJzeren Rijn)	tb	<sup>1</sup>

### Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

### Toelichting

<sup>1</sup> De realisatie is afhankelijk van het overleg tussen België en Nederland. De realisatie wordt niet eerder verwacht dan in 2008.

7. Realisatieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.02)					
Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten Internationaal</b>					
Aslasten cluster II	6	15	9 <sup>a</sup>	2009	2009
PAGE risico reductie	5	0	- 5 <sup>b</sup>	divers	divers
Pilot fluister trein	0	1	1 <sup>c</sup>	2006	2008 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	9	0	- 9 <sup>d</sup>	2007	2008 <sup>2</sup>
Verbindingssporen ECT	1	0	- 1 <sup>e</sup>	2005	2006 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Sloelijn	10	4	- 6 <sup>f</sup>	2008	2009 <sup>4</sup>
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>31</b>	<b>20,2</b>	<b>- 11</b>		
Ruimte voor planstudies	1	0	- 1		
BTW		5,4	5		
<b>Totaal realisatieprogramma Railwegen Goederenvervoer</b>	<b>32</b>	<b>25,6</b>	<b>- 6</b>		

#### Toelichting

##### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> Dit betreft met name de werkzaamheden bij Eefde (brug en wisselcomplex) welke in 2005 zijn uitgevoerd in plaats van in 2004, waardoor € 8 miljoen is doorgeschoven van 2004 naar 2005.
- <sup>b</sup> Bij PAGE is sprake van een geringe realisatie vanwege
- het ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden (Deventer),
  - besluitvorming nog niet heeft plaatsgevonden (Roosendaal) en
  - consequenties voor externe veiligheid die nog niet definitief in kaart zijn gebracht (Sittard).
- <sup>c</sup> Dit betreft uitgaven als gevolg van aanvullend onderzoek naar de life-time costs. Bovendien werd ten behoeve van het project een trein uitgerust met een ander remssysteem, waardoor deze trein stiller werd.
- <sup>d</sup> Er is geen realisatie omdat er een vertraging is opgetreden in de beschikkingsaanvraag.
- <sup>e</sup> Er is vertraging opgetreden als gevolg van juridische procedures.
- <sup>f</sup> De lagere realisatie is het gevolg van vertraging in het in uitvoering nemen van de conditionering.
- <sup>g</sup> In 2009 zijn geen planstudies uitgevoerd.

##### Afwijkingen in de planning

- <sup>1</sup> Het project loopt langer door als gevolg van (aanvullend) onderzoek naar de life-time costs.
- <sup>2</sup> De latere realisatie is het gevolg van een vertraging in de beschikkingsaanvraag.
- <sup>3</sup> Als gevolg van juridische procedures is er vertraging opgetreden.
- <sup>4</sup> Zie f.

8. Planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur > €112,5 mln/€ 225 mln (artikel 01.03.01)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 1</b>		
<b>Projecten landsdeel West</b>		
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX) Hilversum Mediapark	pr tn	nvt <sup>1</sup> nvt <sup>2</sup>
<b>CATEGORIE 2</b>		
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE) Maaskruisend verkeer, Maastricht	tn ot	2007 <sup>3</sup> 2006 <sup>4</sup>

Legenda:

- sn startnotitie of studieplan
- tn trajectnota of projectnota
- ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

**Toelichting**

**Afwijkingen in de planning**

- <sup>1</sup> Heerhugowaard – Alkmaar is een BDU project geworden.
- <sup>2</sup> Het project Hilversum Mediapark is van status veranderd. Project Hilversum Mediapark zal niet meer als zodanig in het MIT worden benoemd. Ten behoeve van de realisatie van de maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van Hilversum Mediapark zal, op basis van het overgangsrecht in de Brede Doeluitkering de bijdrage voor de provincie Noord-Holland éénmalig met € 25 mln. (incl. BTW) worden verhoogd. Hiermee vervalt dus de status van MIT-project.
- <sup>3</sup> Het projectbesluit is van 2005 verschoven naar 2007. Er moet voor dit project nog een projectbesluit conform het MIT-spelregelkader worden genomen.
- <sup>4</sup> Het projectbesluit is verschoven naar 2006, in verband met de benodigde langere studietijd.

**9. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02), >= € 112,5/225 mln.**

Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.					Gereed	
	Modaliteit	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005	
<b>CATEGORIE 0</b>							
<b>Projecten landsdeel West</b>							
Beneluxmetro (VINEX)	OV	23	0	- 23 <sup>a</sup>	2002	ja	
N201	OWN	4	0	- 4 <sup>b</sup>	2010	2010	
Noord-Zuidlijn Noord-WTC	OV	80	68	- 12 <sup>c</sup>	2011	2011	
RandstadRail. 1e fase	OV	29	239	210 <sup>d</sup>	2006/2008	ja	
GDU			24	24 <sup>e</sup>			
<b>Overig</b>							
«Experimenteefonds»		5	0	- 5 <sup>f</sup>			
Directe uitvoeringsuitgaven		1	0	- 1 <sup>g</sup>			
Amendement Van Hijum		15	0	- 15 <sup>h</sup>			
BTW		0	3	3			
<b>Totaal categorie 0</b>		<b>157</b>	<b>334</b>	<b>177</b>			
Planstudies							
<b>Totaal realisatieprogramma 01.03.02</b>		<b>157</b>	<b>334</b>	<b>177</b>			

**Toelichting**

**Afwijkingen financiën en planning**

- <sup>a</sup> Voor 2005 stond in de planning om ongeveer een bedrag van € 23 miljoen te betalen voor het subsidieproject Metro Benelux. Dit betrof een eindafrekening die door Stadsregio Rotterdam moest worden ingediend. Aangezien de eindafrekening inclusief de accountantsverklaring in 2005 niet tijdig door Stadsregio Rotterdam is ingediend, wordt dit bedrag in 2006 betaald.
- <sup>b</sup> Het beslismoment 4/5 over de realisatie vindt pas in de 2e helft 2006 plaats. De aansluiting met de A4 moet nog uitgewerkt worden.
- <sup>c</sup> Bij dit project is vertraging ontstaan in de mijlpalenplanning waardoor minder budget nodig is dan aanvankelijk verwacht.
- <sup>d</sup> Vanwege de snelle voortgang van werkzaamheden bij Randstadrail konden extra betalingen worden verricht.
- <sup>e</sup> In 2005 is er € 23 mln betaald door RWS aan de regio's i.v.m. de zgn. middenprojecten. Deze middenprojecten zijn met de inwerkingtreding van de GDU+ per 2004 overgedragen aan de regio's. De € 23 mln heeft betrekking op de afwikkeling van de stand per 31 december 2003, n.a.v. de verantwoordingen/accountantsverklaringen. De uitgaven op deze projecten die betrekking hebben op 2004 en verder moeten de regio's zelf betalen, vanuit hun GDU+ budget. In deze € 23 mln is een post van ruim € 6 mln opgenomen, die als uitgave gepland stond in 2007, welke is overgeboekt van de BDU naar regionaal/lokaal. Van de € 61 mln. die begroot was als realisatie voor 2004 is in 2004 daadwerkelijk € 44 mln. gerealiseerd, en het resterende gedeelte is in 2005 gerealiseerd.
- <sup>f</sup> Het begrote budget van € 5 mln. is gebruikt voor bijdrage aan Randstadrail.
- <sup>g</sup> Er is minder (€ 0,3 mln) uitgegeven aan directe uitvoeringsuitgaven.
- <sup>h</sup> Amendement van Hijum (29 800 A, nr. 8): De plan uitwerking voor deze projecten vergt dusdanig veel tijd, waardoor in 2005 nog geen uitgaven zijn verricht.

10. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)					
Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
Deltaplan Grote Rivieren	22	9	- 13 <sup>a</sup>	2006	2007 <sup>1</sup>
<b>Maatregelen i.r.t. rivierverruiming</b>					
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Doorlatendmaken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	1	0	- 1 <sup>b</sup>	2004	2004 <sup>2</sup>
Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) Aankoop en inrichting	14	3	- 11 <sup>c</sup>	2015	2015
<b>Overige no-regret projecten</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Participatie	1	1,8	1 <sup>d</sup>		
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Keent	2	1	- 1 <sup>e</sup>	2008	2010 <sup>3</sup>
<b>Dijkversterking</b>					
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Flevoland en Noordoostpolder	14	14	0	2005	2005
<b>Herstel Steenbekledingen</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Onderzoek Hydraulische randvoorwaarden (HR 2006)	2	2,8	1 <sup>f</sup>	2006	2005
Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)	0	2	2 <sup>g</sup>		
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Noordoostpolder en Flevoland	17	18	1	2006	2006
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Steenbekleding Ooster- en Westerschelde	20	19	- 1	2015	2015
<b>Hoogwaterbescherming</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Hoogwaterbescherming 1e en 2e toetsing		8	8 <sup>h</sup>		2020 <sup>4</sup>
Hoogwaterbescherming overige projecten		2	2 <sup>h</sup>		2020 <sup>4</sup>
<b>Zwakke Schakels Nederlandse Kust</b>					
Zeewering Den Helder		0,6	0,6 <sup>i</sup>		2005 <sup>4</sup>
<b>Overig</b>					
Kleine projecten	3	2	- 1 <sup>j</sup>		
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>96</b>	<b>83</b>	<b>- 13</b>		



**10. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)**

Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
Planstudie	11		- 11 <sup>k</sup>		
<b>Totaal realisatieprogramma 02.01.02</b>	<b>107</b>	<b>83</b>	<b>- 24</b>		

**Toelichting****Financiële afwijkingen**

- <sup>a</sup> De verzoeken tot uitkering van de waterschappen blijven achter bij de eerdere verwachtingen, omdat de projecten minder snel worden gerealiseerd door vertragingen a.g.v. procedures (vergunningverlening, inspraak).
- <sup>b</sup> De eindafrekening is door Prorail neerwaarts bijgesteld. Prorail heeft van het Ministerie van Binnenlandse Zaken een bijdrage ontvangen voor het opruimen van de Explosieven welke gedeeltelijk eveneens door VenW was budgetgetteerd. Deze bijdrage van het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft er toe geleid dat de eindafrekening naar VenW lager is geworden.
- <sup>c</sup> Een overheveling naar het ministerie van LNV voor grondaankopen was voorzien. Met het oog op de lopende MTR (Mid Term Review) is deze verder nog niet geëffectueerd. Aangezien de grondaankopen voorlopen op de realisatie van projecten is besloten niet meer over te hevelen en resultaten van de MTR af te wachten.
- <sup>d</sup> Er is meer gerealiseerd dan gepland door een intensievere begeleiding en de inzet van bureau Europese Subsidies.
- <sup>e</sup> De begroting voor Keent voor het jaar 2005 was bij nader inzien te hoog. Uit een herziene inschatting bleek dat hiervoor € 0,7 mln. benodigd was.
- <sup>f</sup> In verband met een aanvullende onderzoeksopdracht HR 2006 is er meer uitgegeven dan begroot. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar tekstuele toelichting bij het programma 02.01.02.
- <sup>g</sup> De opdracht tot onderzoek naar VNK (Veiligheid Nederland in Kaart), bij het opstellen van deze begrotingstabel nog niet was voorzien. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar tekstuele toelichting bij het programma 02.01.02.
- <sup>h</sup> De projecten «Hoogwaterbescherming 1e en 2e toetsing», «Hoogwaterbescherming overige projecten» en «Zeewering Den helder (als onderdeel Zwakke Schakels Nederlandse Kust)» zijn projecten waarvoor in de loop van 2005 de opdrachten zijn verstrekt. Deze projecten worden gefinancierd uit de middelen welke zijn begroot voor projecten in uitvoering (categorie 0).
- <sup>i</sup> «Zeewering Den Helder»: Zie toelichting bij h.
- <sup>j</sup> Lagere realisatie dan voorzien bij o.a. de campagne «Nederland leeft met water».
- <sup>k</sup> «Planstudie» Dit betreft een reservering voor uitvoeringsgelden voor «planstudies» dan wel categorie 1 projecten die in de loop van vorig jaar categorie 0 zijn geworden. Zie nadere toelichting onder h.

**Afwijkingen in de planning**

- <sup>1</sup> De uitvoering van het laatste subsidieproject dat door het waterschap wordt uitgevoerd moet nog worden opgestart;
- <sup>2</sup> Project was in 2004 afgerond, betreft alleen nog een financiële afronding
- <sup>3</sup> Deze verschuiving is het gevolg van afstemming over ABM (Actief bodembeheer Maas) en Wbr (Wet beheer Rijkswaterstaatswerken) en vervolgens de beroepsprocedure bij de Raad van State m.b.t. de ontgrondingenvergunning;
- <sup>4</sup> Zie toelichting onder h, met als aanvulling dat voor projecten in het kader van «hoogwaterbeschermingsprogramma 1e en 2e toetsing» en «overige projecten» tot en met 2020 gelden zijn gereserveerd. Zeewering Den Helder is in 2005 afgerond.

11. Realisatieprogramma Ruimte voor de rivier (artikel 02.01.05)			
Project: Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.		
	Begroting	Realisatie	Verschil
<b>Uitvoering PKB en lopende projecten</b>			
1) realisatiekosten * Hondsbroeksche Pleij	1	1	0
<b>Planstudie</b>			
2) Projectburo en planstudie lopende projecten planstudie lopende projecten Compensatie Veur-Lent	12	8 48	- 4 <sup>1</sup> 48 <sup>1</sup>
<b>Totaal Ruimte voor de Rivier</b>	<b>13</b>	<b>57</b>	<b>44</b>

**Toelichting**

**Financiële afwijkingen**

<sup>1</sup> Er is meer uitgegeven door de compensatie van de planschade Veur-Lent die is ontstaan door het interveniëren in de ontwikkeling van de Waalsprong.

12. Realisatieprogramma Maaswerken (artikel 02.01.06)					
Project: Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Zandmaas	51	20	- 31 <sup>a</sup>	2015	2015
Grensmaas	1	5	4 <sup>b</sup>	2022	2022
<b>Totaal Maaswerken</b>	<b>52</b>	<b>25</b>	<b>- 27</b>		

**Toelichting**

**Financiële afwijkingen**

<sup>a</sup> De onderuitputting is het gevolg van de verschuiving in de uitvoering van Kaden Roermond, Venlo en Gennep/Mook en Middelaar naar 2006, 2007 en een klein deel naar 2008.

<sup>b</sup> Het verschil is het gevolg van de aanpassing van de Masterplanning voor de activiteiten die in Grensmaas nodig zijn naast de uitvoering van het contract met Consortium Grensmaas, waaronder de uitvoering van extra locaties waarmee waterstandverhogende effecten en verdroging beschermde natuurgebieden aan de Vlaamse zijde van de Maas worden voorkomen. Daarnaast zijn er voorbereidingen voor het project Roosteren.

### 13. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>WATERBEHEREN CATEGORIE 1</b>		
<b>Projecten (inter)nationaal Voor projectbesluit</b>		
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	pb	2006 <sup>1</sup>
<b>VAARWEGEN CATEGORIE 1</b>		
<b>Projecten landsdeel West Voor projectbesluit</b>		
Walradar NZK	uo	2006 <sup>2</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid Voor projectbesluit</b>		
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen- Veghel Wilhelminakanaal Tilburg	tb pr	2006 <sup>3</sup> 2006 <sup>4</sup>
<b>Na projectbesluit</b>		
Maasroute, modernisering fase 2 – Verruimen tot klasse Vb Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	uo pb	2006 <sup>5</sup> 2006 <sup>6</sup>

**Legenda:**

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

**Toelichting**

**Afwijkingen in de planning**

<sup>1</sup> Dit project is vertraagd wegens heroverweging in de wijze van marktbenadering.

<sup>2</sup> De uitvoeringsopdracht kon in 2005 niet tot stand komen vanwege complexiteit in de project uitwerking.

<sup>3</sup> Het tracébesluit is in november 2005 ambtelijk afgerond en is voor maart 2006 geagendeerd in de RROM.

<sup>4</sup> Het definitieve projectbesluit is in oktober 2005 naar de Tweede Kamer gestuurd, maar bij de behandeling is een andere variant gekozen. De financiering van die variant kon pas bij de begrotingsbehandeling/MIT in december 2005 worden gerealiseerd. De verdere afwikkeling verschuift naar 2006.

<sup>5</sup> Bij de uitwerking van het project Modernisering Maasroute is (binnen de kaders van het projectbesluit) voor enkele onderdelen een andere uitwerkingen aangekaart (bijvoorbeeld bestaande sluis kolk verlengen i.p.v. nieuwe kolk bouwen). Door de afwegingen die hierover gemaakt moeten worden komt de uitvoeringsopdracht later tot stand.

<sup>6</sup> De (door Wallonië geleide) planstudie inzake de 4e Sluis kolk Ternaaien is vertraagd.

14. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)					
Project: Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr 2005	Realis. 2005
<b>WATERBEHEREN (inclusief DUU's) CATEGORIE 0</b>					
Projecten (inter)nationaal					
Proef Grootchalige Verwerkingsproef Baggerspecie (GVB)	3	1	- 2 <sup>a</sup>	2008	2008
Sanering waterbodems	25	23	- 2 <sup>b</sup>	divers	divers
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	1	0	- 1 <sup>c</sup>	2009	2009
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	22	12	- 10 <sup>d</sup>	2009	2010 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Inrichting IJsselmonding	2	1	- 1 <sup>e</sup>	2005	2006 <sup>2</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer (IIVR)	4	3	- 1 <sup>f</sup>	2011	2011
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	1	3	2 <sup>g</sup>	2004	2007 <sup>3</sup>
Depot Hollandsch Diep	20	2	- 18 <sup>h</sup>	2007	2008 <sup>4</sup>
Haringvliet de Kier	10	4	- 6 <sup>i</sup>	2008	2008
Klein Profijt	0	2	2 <sup>j</sup>	2004	afgerond
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	15	5	- 10 <sup>k</sup>	2005	afgerond
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koegorspolder)	2	1	- 1 <sup>l</sup>	2007	2007
Doorlaatmiddel Veerse Meer	3	0	- 3 <sup>m</sup>	2004	afgerond
Vispassages Grave en Borgharen	4	2	- 2 <sup>n</sup>	2005	2006 <sup>5</sup>
<b>Overig</b>					
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, excl. B&O-deel)	6	5	- 1	nvt	nvt
Reserveren planstudies (i.c. kleine projecten)	1	1	0	nvt	nvt
<b>Totaal waterbeheren categorie 0</b>	<b>119</b>	<b>64</b>	<b>- 55</b>		
<b>VAARWEGEN (projecten excl. DUU's) CATEGORIE 0</b>					
Projecten (inter)nationaal					
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou en no-regret)	8	11	3 <sup>o</sup>	2006	2011 <sup>6</sup>
Amsterdam-Lemmer	1	0	- 1 <sup>p</sup>	2010	2010
Walradarsystemen	4	3	- 1	nvt	nvt
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Verruiming Twentekanalen	25	8	- 17 <sup>q</sup>	2007	2008 <sup>7</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbr. ligplaatsen	7	1	- 6 <sup>r</sup>	2005	2010 <sup>8</sup>
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	15	4	- 11 <sup>s</sup>	2005	2007
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	10	2	- 8 <sup>t</sup>	2005	2007 <sup>9</sup>

14. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)					
Project: Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr 2005	Realis. 2005
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	7	3	- 4 <sup>u</sup>	2006	2006
2e Sluis Lith	1	0	- 1 <sup>v</sup>	2002	2002 <sup>10</sup>
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	5	1	- 4 <sup>w</sup>	2006	2008 <sup>11</sup>
Z-Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	11	1	- 10 <sup>x</sup>	2008	2008
<b>Overig</b>					
Kleine projecten	1	0	- 1 <sup>y</sup>	nvt	
TBBV/SBV regeling	5	3	- 2	nvt	
Vaarwegen Directe uitvoeringsuitgaven	5	19	14		
<b>Totaal vaarwegen categorie 0</b>	<b>105</b>	<b>56</b>	<b>- 49</b>		
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>224</b>	<b>120</b>	<b>- 104</b>		
Ruimte voor planstudies na TB (cat. 1)	5		- 5 <sup>z</sup>		
Ruimte voor planstudies voor TB (cat. 1)	3		- 3 <sup>z</sup>		
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>232</b>	<b>120</b>	<b>- 112</b>		

#### Toelichting

##### Financiële afwijkingen

###### Waterbeheren

- <sup>a</sup> In de verwerking van baggerspecie is als gevolg van vertragingen in de vergunningverlening gerealiseerd uitgevoerd dan gepland. Daarnaast zijn er werkzaamheden in 2005 uitgevoerd waarvan de betalingen overlopen naar 2006.
- <sup>b</sup> T.b.v. sanering waterbodems is minder uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland. Dit wordt m.n. veroorzaakt doordat er vertraging is ontstaan bij de sanering Olasfa omdat de provincie Flevoland geen instemming wilde verlenen voor het storten in IJsselooig;
- <sup>c</sup> Van de SVB-regeling (Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie) is minder gebruik gemaakt dan verwacht doordat minder verleende aanvragen van lokale overheden.
- <sup>d</sup> Door het achterblijven van subsidieaanvragen door derden is er minder uitgekeerd door Senter Novem aan subsidies SUBBIED (Subsidie baggeren bebouwd gebied) dan begroot.
- <sup>e</sup> Uit inkoopoverweging (efficiencyoverwegingen) wordt een deel van het project Inrichting IJsselmonding «Roggebootsveld» uitgevoerd door Staatsbosbeheer. Dit heeft geen financiële gevolgen aangezien dit deel gefinancierd wordt uit (nog te ontvangen) ICES-gelden. Daarnaast is kano-overdrachtplaats i.v.m. problemen met regelgeving niet in 2005 gerealiseerd en zijn niet alle facturen ontvangen.
- <sup>f</sup> Als gevolg van een onvoorziene, verplichte MER (Milieu Effect Rapportage) en onduidelijkheden in het bestemmingsplan Elburg zijn vertragingen ontstaan in de aankopen van recreatiegebieden.
- <sup>g</sup> Uit 2004 is budget overgehouden wat in 2005 is toegevoegd aan budget (overloop). Feitelijk is er sprake van een kasverschuiving.
- <sup>h</sup> In tegenstelling tot hetgeen verwacht was, heeft in 2005 alleen de aanbesteding plaatsgevonden en niet de realisatie waarmee het grootste deel van de kosten gemoed is. In 2006 is gestart met de realisatie. De eindoplevering zal vermoedelijk niet wijzigen.
- <sup>i</sup> Bij de nadeelcompensatie is besloten geen voorschotten te verstrekken, maar achteraf te betalen, waardoor het budget is doorgeschoven.
- <sup>j</sup> Dit betreft een budgetoverloop van 2004 naar 2005, die niet begroot was in de begroting 2005;
- <sup>k</sup> Verschuiving betaling als gevolg van uitstel eindoplevering. Het werk is uitgevoerd, maar de eindoplevering heeft nog niet plaatsgevonden in verband met de financiële afronding.
- <sup>l</sup> In afwachting van een uitspraak van de landsadvocaat in verband met een mogelijke claim is dit project stopgezet. Als gevolg hiervan zijn minder uitgaven gedaan.
- <sup>m</sup> De eind 2005 uitgevoerde bestorting t.b.v. doorlaatmiddel Veerse Meer heeft in 2005 niet meer tot betaling geleid en schuift naar 2006 door.
- <sup>n</sup> Vanwege uitstel van oplevering en de verlate toelevering van benodigde informatie is in 2005 minder betaald dan was verwacht.

###### Vaarwegen

- <sup>o</sup> De provincie is m.b.t. de uitvoering de opdrachtgever. Zij bepaalt het uitvoeringsritme en heeft in 2005 heeft meer uitgegeven dan oorspronkelijk verwacht. Totaalbudget en datum eindoplevering blijft ongewijzigd.
- <sup>p</sup> De vergunningverlening voor het storten van het zand is minder soepel verlopen dan verwacht, waardoor vertraging in de overige voorbereiding van het project en betalingen op het project zelf grotendeels zijn uitgebleven.
- <sup>q</sup> Onder andere vanwege de vertraging bij de aanbestedingsprocedure is de voorbereidingstijd langer dan gepland, waardoor minder uitgaven zijn gerealiseerd.

- <sup>r</sup> Het onderzoek naar de koppeling van dit project met project «3e kolk Beatrixsluis» vergt extra tijd, waardoor is er vertraging opgetreden in de betalingen.
- <sup>s</sup> Er is minder uitgegeven in verband met arbitragezaak. Werkzaamheden aan Midden Sluis Eiland worden, in verband met wettelijke regels in het kader van de Vogel en Habitatrichtlijn, pas in 2007 opgeleverd. Overige werkzaamheden worden in 2006 uitgevoerd.
- <sup>t</sup> Bij de vaarroute Ketelmeer is er additioneel onderzoek verricht naar een goedkopere uitvoeringsmethode. Dit vergt meer tijd en derhalve zijn betalingen doorgeschoven.
- <sup>u</sup> Een aantal deelprojecten is om verschillende redenen vertraagd en schuiven door naar latere jaren. Het totaal budget blijft ongewijzigd.
- <sup>v</sup> De voltooiing van de herinrichting 2e sluis Lith is verschoven naar 2007 omdat de gemeente de aangepaste herinrichtingsplannen nog niet heeft geaccepteerd. Hierdoor zijn betalingen uitgesteld.
- <sup>w</sup> De wrakkenberging is afgerond. In 2004 is er meer uitgevoerd waardoor er in 2005 minder uitgevoerd behoefde te worden. De natuurcompensatie wordt voorbereid en in de periode 2006–2008 gerealiseerd.
- <sup>x</sup> Als gevolg van vertragingen bij de vergunningverlening is later gestart met de uitvoering waardoor betalingen in 2005 zijn achtergebleven.
- <sup>y</sup> Dit betreft onder andere het project Afstandsbediening Oosterhout-Schijndel-Helmond, waar een betaling doorschuift naar 2006.
- <sup>z</sup> De projecten Walradar Noordeekanal en Maasroute Modernisering Fas 2 zijn niet in uitvoering gekomen in 2005 (voor nadere toelichting zie projectblad 14).

#### **Afwijkingen in de planning**

- <sup>1</sup> Subsidieregeling is met Kabinetsstandpunt met € 20 mln. verhoogd. Aanvragen kunnen nog tot medio 2006 worden ingediend. 2010 is laatste uitkeringsjaar.
- <sup>2</sup> Uitbreiding project. Financiering uit ICES natte natuur (LNV).
- <sup>3</sup> Uitbreiding project. Compensatie uit ICES natte natuur (LNV).
- <sup>4</sup> Door vertraging in de voorbereiding is de realisatie van het depot Hollands Diep vertraagd.
- <sup>5</sup> O.a. door langer durende procedure is de vispassage Borgharen gedeeltelijk vertraagd. Grave is gereed en voor Borgharen is grondwerk verricht.
- <sup>6</sup> Minister heeft op 4 december 2004 de goedgekeurde projecten uit het planstudieproject toegevoegd aan het realisatieproject met als opleverdatum 2011.
- <sup>7</sup> Onder andere door de vertraging is de voorbereidingstijd duurt het project langer dan gepland.
- <sup>8</sup> Door onderzoek naar de mogelijkheden van koppeling met project 3e kolk Beatrixsluis vergt dit project meer tijd dan verwacht.
- <sup>9</sup> Doordat er onderzoek is verricht naar een goedkopere uitvoeringsmethode vergt dit project meer tijd dan verwacht.
- <sup>10</sup> De sluis is in 2002 in gebruik genomen. Alleen herinrichtingmaatregelen moeten nog worden uitgevoerd.
- <sup>11</sup> Natuurcompensatie wordt voorbereid en in 2006–2008 gerealiseerd.

15. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)					
Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Betuweroute:</b>				2006	
* reguliere SVV-middelen	172	94	- 78 <sup>a</sup>		
* Fes-middelen	- 97	- 97	0		
* Privaat	290	294	4		
* Financiering Prorail	33	33	0		
* EU-ontvangsten	33	18	- 15 <sup>b</sup>		
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>431</b>	<b>342</b>	<b>- 89</b>		

#### Toelichting

- <sup>a</sup> Dit betreft het saldo tussen het totaal van het realisatieprogramma en over overige ontvangsten. De lagere uitputting van de Betuweroute in 2005 vindt zijn oorzaak in twee factoren: In 2005 is de post onvoorzien verlaagd n.a.v. een saldo van mee en tegenvallers. Deze meevaller is in de 18e voortgangsrapportage Betuweroute aan de Kamer genoemd. De tweede factor betreft correctie op de uitgaven voor het onderdeel Barendrecht. De overkapping bij Barendrecht dient naast de sporen van de Betuweroute ook de HSL Zuid. Ten laste van het Betuweroute artikel is in 2005 uiteindelijk minder verantwoord dan geraamd.
- <sup>b</sup> De EU ontvangsten werken op basis van cofinanciering, hetgeen gerelateerd is aan de omvang van de ontvangsten. In 2005 is minder uitgegeven dan geraamd en dus is er ook minder EU geld ontvangen. Deze gelden worden in 2006 als ontvangst verwacht.

16. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)					
Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>HSL-Zuid (03.03.01)</b>				2006/2007	2006/2007
* reguliere SVV-middelen	116	40	- 76 <sup>a</sup>		
* Fes-middelen	36	47	11 <sup>b</sup>		
* Privaat	251	247	- 4		
* EU-ontvangsten	16	12	- 4 <sup>c</sup>		
* ontvangsten derden/diversen	5	19	14 <sup>d</sup>		
* Risicoreservering	35	95	60 <sup>e</sup>		
<b>Subtotaal</b>	<b>459</b>	<b>461</b>	<b>2</b>		
<b>HSL-Oost (03.03.02)</b>	5	0	- 5 <sup>f</sup>		
<b>HSL-Zuid: rail personenvervoer (03.03.03)</b>	20	7	9 <sup>g</sup>		
<b>HSL-Zuid: hoofdwegen (03.03.04)</b>	66	55	- 11 <sup>h</sup>		
<b>Snelle treinverbindingen (03.03.05)</b>	0		0		
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>550</b>	<b>523</b>	<b>33</b>		

#### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> Enerzijds betreft dit de toevoeging van BTW (102) en anderzijds afboeking in 2005 van - 176, welke voornamelijk veroorzaakt is door kasschuiven naar latere jaren als gevolg van vertraagde betalingen.
- <sup>b</sup> Deze mutatie betreft de toevoeging van in het FES beschikbare middelen voor prijscompensatie van de HSL-Zuid.
- <sup>c</sup> De EU-ontvangsten lopen voor op de planning. In 2004 is meer gerealiseerd dan in de begroting 2005 was voorzien. Dit betrof onder andere ontvangsten die voor 2005 waren begroot.
- <sup>d</sup> Er zijn meer ontvangsten gerealiseerd op omdat bij de HSL meer werkzaamheden voor derden zijn uitgevoerd.
- <sup>e</sup> In 2005 is er voor het jaar 2005 € 60 mln onttrokken aan de post «Afdekking risico's spoorprogramma's» voor de onderbouw HSL.
- <sup>f</sup> Omdat bij de HSL-Oost voor de benuttingsvariant is gekozen en het project daardoor ook niet meer als megaproject is gekenmerkt, zijn de uitgaven en ontvangsten voor dit project verantwoord op het reguliere aanlegprogramma op artikel 01.02.02 aanleg railwegen realisatie.
- <sup>g</sup> De uitgaven voor dit artikelonderdeel lopen voor op de planning. In 2004 is reeds een groot deel van de uitgaven voor 2005 gerealiseerd. Door middel van kasschuiven is de begroting meer in overeenstemming gebracht met de realisatie.
- <sup>h</sup> De uitgaven voor hoofdwegen verlopen sneller dan in de begroting 2005 was voorzien. In 2004 is € 113 mln meer uitgegeven dan was opgenomen in de begroting 2005. Dit heeft geleid tot een verlaging van de begrotingscijfers voor 2005 en verder.

## 17. Realisatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (artikel 03.07)

Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Uitvoeringsorganisatie	pm	4	4 <sup>a</sup>	2004	2010 <sup>1</sup>
750 ha	2	0	-2 <sup>b</sup>	pm	2020 <sup>2</sup>
Groene verbinding	0	0	0	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0	pm	2020 <sup>3</sup>
<b>Landaanwinning</b>					
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	1	1	0	2006	2006/ 2007 <sup>4</sup>
Natuurcompensatie uitvoering	0	0	0	pm	pm
Onderhoud Zeewering	0	0	0		
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>		

### Toelichting

#### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> In de begroting 2005 was de uitvoeringsorganisatie nog als pm-post opgenomen. Deze uitgaven houden nauw verband met het hersteltraject van de PKB PMR.
- <sup>b</sup> De bijdrage aan het PMR-deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied kan pas aan de uitvoerende partners ter beschikking worden gesteld nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met de Planologische Kernbeslissing + (PKB+), het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten. De Raad van State heeft in januari 2005 de PKB+ vernietigd, waardoor een hersteltraject noodzakelijk werd. Instemming van de Kamer met de PKB ontbrak derhalve in 2005, waardoor de bijdrage niet kon worden betaald.

#### Afwijkingen in de planning

- <sup>1</sup> Het project PMR loopt door tot 2020; PMR is een bijdrageproject. Tegen die achtergrond is op basis van voortschrijdend inzicht in elk geval de komende jaren (zeker tot en met 2010) nog een uitvoeringsorganisatie noodzakelijk.
- <sup>2</sup> Het deelproject 750 ha Natuur- en recreatiegebied loopt in 2020 ten einde.
- <sup>3</sup> Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied loopt in 2020 ten einde.
- <sup>4</sup> Dit betreft de 0-meting natuurcompensatie, welke mogelijk doorloopt in 2007.

## 18. Realisatieprogramma Multi- en Intermodaal Vervoer (artikel 04.03)

Project: Omschrijving	uitgaven 2005 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2005	Realisatie 2005
Regionale terminals	3	2	-1 <sup>a</sup>	divers	divers
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>-1</b>		
Budget Planstudie programma	4	0	-4 <sup>b</sup>		
<b>Totaal 04.03</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>-5</b>		

### Toelichting

#### Financiële afwijkingen

- <sup>a</sup> Betreft Subsidiereregeling Openbare Inland Terminals (SOIT). Deze projecten zijn juridisch en budgettair vastgelegd. De afwikkeling van deze projecten loopt naar verwachting door tot 2009.
- <sup>b</sup> Als gevolg van vertraging in de besluitvorming geen realisatie.



## Afkortingenlijst

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
AO	= Anticiperend Onderzoek
ATT	= Aansturing en toekomst taakorganisatie
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
B.	
BB21	= Beheer en beveiliging 21e eeuw
BER	= Beleidseffectrapportage
BDU	= Brede Doel Uitkering
BLS	= Besluit locatieverbonden subsidies
B&O	= Beheer en onderhoud
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BPM	= Belasting personen motorrijtuigen
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheerplan voor de rijkswateren
BR	= Betuweroute
BVE	= Beleidsvoorbereiding – en evaluatie
C.	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
D.	
DBFM	= Design, build, finance & maintain
DBM	= Design, build & maintain
DCC	= Decentraal Coördinatiecentrum
DGG	= Directoraat-generaal goederenvervoer
DGIS	= Directoraat-generaal Internationale Samenwerking (EZ).
DGP	= Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DGW	= Directoraat-generaal water
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DV	= Duurzaam Veilig
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EAT	= Engineering, Administratie en Toezicht
EC	= Engineering and construct
EKB	= Externe kwaliteitsborging
EEG	= Europese Economische Gemeenschap
EFRO	= Europees fonds voor regionale ontwikkeling
EU	= Europese Unie
F.	
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G.	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw

H.	
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
ICES	= Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking
IF	= Infrastructuurfonds
IFS	= Intermodal freightport Schiphol
IGO	= Integratiestudie Gelderland Oost
IPO	= Interprovinciaal overleg
IRMA	= INTERREG Rijn- en Maasactiviteiten
IUU	= Indirecte uitvoeringsuitgaven
ITT	= Invitation to tender
K.	
KAN	= Knooppunt Arnhem Nijmegen
KLPD	= Korps landelijke politie diensten
KPI	= Key Performance Indicator
L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LNV	= Ministerie van Landbouw natuurbeheer en voedselkwaliteit
M.	
MER	= Milieueffectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	= Motorrijtuigenbelasting
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N.	
NMP	= Nationaal milieu beleidsplan
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSP	= Nieuwe sleutelprojecten
NURG	= Nadere uitwerking rivierengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O.	
OEEI	= Onderzoeksprogramma economische effecten infrastructuur
OESA	= Ombuiging EfficiencySpoor Agentschap
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerptracébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Onderliggend wegennet

P.	
PAGE	= Plan van aanpak goederen emplacementen
PEMBA	= Wet premiedifferentiatie en marktwerking bij arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
PKB	= Planologische kernbeslissing
PMA	= Personeel, materieel en automatisering
PMR	= Project mainportontwikkeling Rotterdam
PRI	= Project ramingen infrastructuur
PPS	= Publiek private samenwerking
PU	= Productuitgaven
R.	
RIB	= Railinfrabeheer
RMNO	= Raad voor Milieu en Natuuronderzoek
RO	= Ruimtelijke ordening
ROA	= Regionaal orgaan Amsterdam
RR	= Rekeningrijden
RSC	= Railservicecentre
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SMB	= Strategische milieu beoordeling
SOIT	= Subsidieregeling openbare inland terminals
SN	= Startnotitie
SNIP	= Spelregels natte infrastructuurprojecten
SPM	= Strategisch personeelsmanagement
STOV	= Stadsgewestelijk openbaar vervoer
STOWA	= Stichting toegepast onderzoek water
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T.	
TB	= Tracébesluit
TBBV	= Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen
TBSA	= Tijdelijke bijdrageregeling spoor-aansluitingen
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTI	= Tunneltechnische Installatie
TTP	= Tweede tactisch pakket
U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijkswateren
UvW	= Unie van waterschappen
V.	
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht
VBS	= Verkeersbegeleidend Systeem
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal

VIBO = V&W-IPO-Bouwgrondstoffen-Overeenkomst  
VINEX = Vierde nota ruimtelijke ordening extra  
VNG = Vereniging van Nederlandse gemeenten  
VROM = Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer

W.

WBR = Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken  
WIM-VID = Weigh in motion met videosysteem  
WST = Westerscheldetunnel  
WVO = Wet verontreiniging oppervlaktewateren  
WTC = World trade centre

Z.

ZOAB = Zeer open asfaltbeton  
ZSM = Zichtbaar Slim Meetbaar  
ZZL = Zuiderzeelijn