
Vergaderjaar 2010–2011

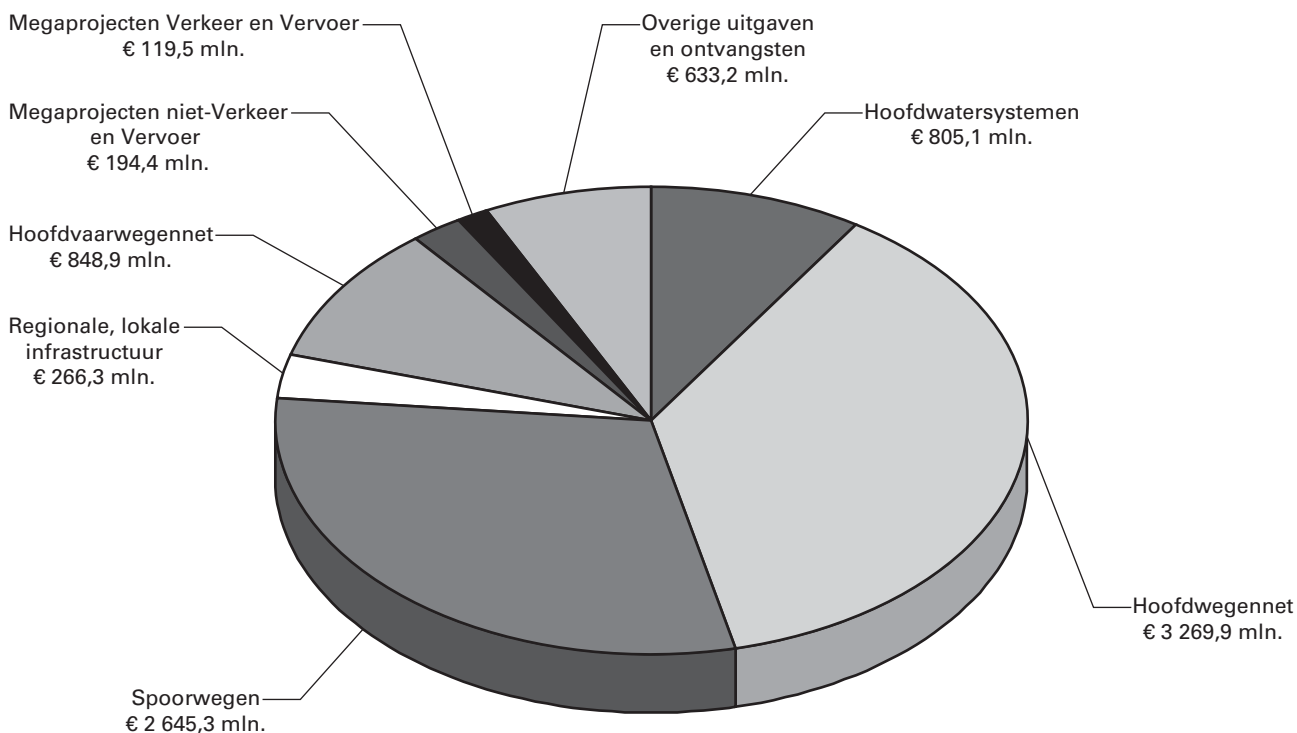
32 710 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2010

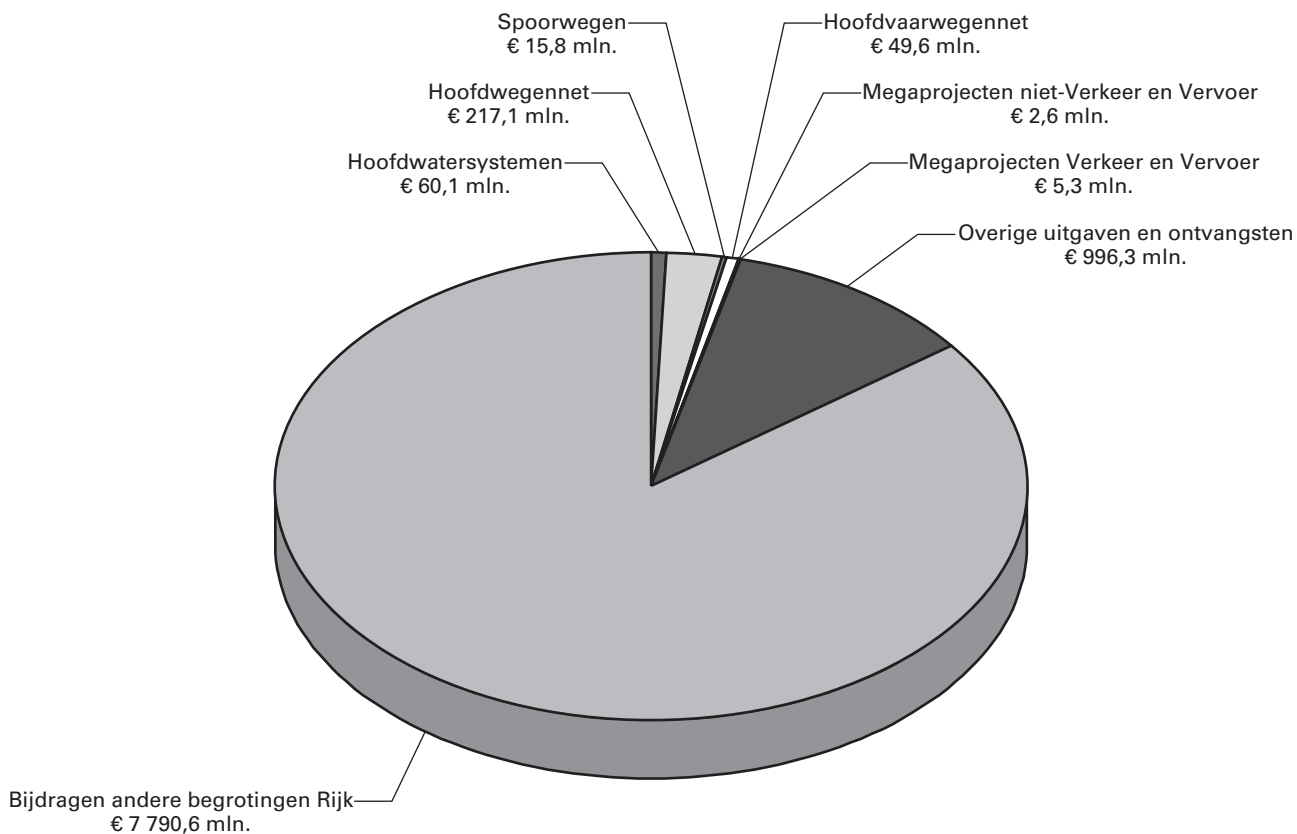
Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)
Aangeboden 18 mei 2011

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2010 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2010 (in € mln.)



Inhoudsopgave

	blz.
A. ALGEMEEN	7
1. Aanbieding en dechargeverlening	7
2. Leeswijzer	11
B. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG	14
3. Het Infrastructuurverslag 2010	14
4. De productartikelen	26
11 Hoofdwatersystemen	26
12 Hoofdwegennet	39
13 Spoorwegen	51
14 Regionaal, lokale infrastructuur	59
15 Hoofdvaarwegennet	63
16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer	72
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	75
18 Overige uitgaven	78
19 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk	80
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf 2010 Infrastructuurfonds	81
C. DE JAARREKENING	82
6. Verantwoordingsstaat 2010 van het Infrastructuurfonds	82
7. Saldibalans	83
Bijlage: Afkortingenlijst	92

DEEL A. ALGEMEEN

1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (IF) over het jaar 2010 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2010 gevoerde financiële beheer.

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. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in het jaarverslag;
- d. de betrokken saldibalans;
- 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.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2010;
- b. het voorstel van de slotwet over het jaar 2010 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2010 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2010 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2010, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2010 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen

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 de 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.

2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds over het jaar 2010. Daar waar in de tekst ministerie van Infrastructuur en Milieu (of IenM) wordt genoemd, wordt enkel het ministerie van voorheen Verkeer en Waterstaat bedoeld.

Het jaarverslag bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het Infrastructuurverslag

Het infrastructuurverslag betreft de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2010. In het verslag is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van IenM over het verslagjaar 2010.

2. De productartikelen

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van IenM (Hoofdstuk XII). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het betreffende IF artikel is gerelateerd.

Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering¹. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht.

Norm bij te verklaren verschillen

Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht.

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2010 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2010 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Hierdoor is het niet mogelijk om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties vanaf

¹ De kosten voor Beheer en Onderhoud, met uitzondering van het groot onderhoud (> € 35 mln.), zijn verantwoord in de jaarrekening van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat. Hierin zijn de feitelijke uitgaven voor onderhoudstaken van Rijkswaterstaat weergegeven. Deze is opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). De in de overzichten budgettaire gevolgen van uitvoering gerealiseerde bedragen op de onderdelen verkeersmanagement (11.1, 12.1 en 15.1) en Beheer en Onderhoud (11.2, 12.2 en 15.2) van het infrastructuurfonds hebben betrekking op de bijdragen van het moederdepartement.

2005 opgenomen, waarbij 2005 hiervoor technisch is omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

3. De bedrijfsvoeringsparagraaf

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij lenM.

4. De jaarrekening

De Jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

- de verantwoordingstaat van het Infrastructuurfonds (een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau).
- de saldibalans van het Infrastructuurfonds met de daarbij behorende toelichting.

5. Bijlage

Aan het jaarverslag is als bijlage een afkortingenlijst toegevoegd.

De verantwoordingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Meetbare gegevens:

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat lenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Toezeggingen wetgevingsoverleg

Tijdens het wetgevingsoverleg van 18 juni 2008 over de jaarverslagen XII en IF 2007 en het wetgevingsoverleg van 24 juni 2009 over de jaarverslagen XII en IF 2008 is een aantal toezeggingen gedaan die betrekking hebben op de verslaglegging. In 2010 vond geen wetgevingsoverleg plaats over de jaarverslagen XII en IF 2009. De toezeggingen zijn als volgt in de jaarverslagen XII en IF 2010 verwerkt:

Toezegging 18 juni 2008	Verwerking
In het jaarverslag zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden	Elk van de onderdelen waar het beleidsverslag uit bestaat, is voorzien van een beleidsconclusie.
In het jaarverslag wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten	Het tekstuele gedeelte verantwoord over de prioriteiten van het huidige kabinet. De kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet worden in een tabel weergegeven.
In het jaarverslag worden beoogde effecten duidelijk opgenomen	Bij elke algemene doelstelling van ieder artikel zijn onder de kop <maatschappelijk effecten> de effecten opgenomen.
In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven	In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-) beleidsartikelen is een kolom toegevoegd waaruit de verschillen ten opzichte van de Najaarsnota blijken (de slotwetmutaties). Voor de toelichting op de slotwetmutaties wordt verwezen naar de Slotwetten HXII en IF die gelijk met de jaarverslagen aan de Kamer zijn gezonden. De informatievoorziening t.a.v. de slotwetmutaties is in 2010 verbeterd. Zie hiertoe de verwerking van de toezeggingen die zijn gedaan op 24 juni 2009 in de tabel hieronder.
Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen	Van een risicoreservering is alleen sprake op artikel 13 van het Infrastructuurfonds voor de projecten HSL en Betuweroute. Deze projecten zijn nog niet financieel afgewikkeld waardoor op dit moment nog niet kan worden aangegeven of er sprake is van onderuitputting op de risicoreservering. De Tweede Kamer wordt periodiek over deze projecten geïnformeerd via de VGR grote projecten.
Toezegging 24 juni 2009	Verwerking
In een schriftelijke reactie zal VenW de commissie aangeven hoe voor de grootste projecten in grote lijnen meer inzicht kan worden geboden in de financiële mutaties in de Voorjaarsnota, de Najaarsnota en de Slotwet. In deze reactie zal de rapportage van het BOR worden betrokken.	De informatievoorziening op projectniveau is in de suppletoire begrotingen verbeterd. Hiertoe zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en waarvan de belangrijkste mutaties zijn voorzien van een toelichting. Verder is per begrotingsartikel een tabel met de <Budgettaire gevolgen van beleid opgenomen>, waarin inzicht wordt verstrekt in de mutaties op financieel instrumentniveau. Ook hier worden de belangrijkste mutaties toegelicht. Wat betreft deze verbeterde informatievoorziening wordt verwezen naar de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 4 november 2009 (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 A, nr. 8).
De kamer wordt geïnformeerd als een toezegging niet tijdig wordt gehaald.	In de zomer van 2009 heeft VenW een nieuwe applicatie in gebruik genomen om de afdoening van onder andere toezeggingen aan de Kamer te monitoren. Met behulp van dit systeem wordt getracht om toezeggingen tijdig en zo veel mogelijk gegroepeerd per onderwerp af te doen. Als blijkt dat een toezegging niet tijdig gestand kan worden gedaan, is het uitgangspunt dat de Kamer hier over wordt geïnformeerd.
Ten aanzien van de BDU is de Kamer toegezegd dat er met de Rekenkamer wordt gesproken om te bezien welke mogelijkheden er zijn binnen de huidige wet en het gedecentraliseerde bestel, zoals wij dat nu kennen, om daar iets aan te doen.	Op 15 december 2009 en 2 maart 2010 heeft een gesprek met de Algemene Rekenkamer plaatsgevonden. De Kamer is door middel van een brief op de hoogte gesteld van de uitkomsten van deze gesprekken.
VenW stuurt voor 30 juni een reactie op de motie «onvolkomenheden verplichtingbeheer» en de motie «concrete afrekenbare informatie» naar de kamer.	Wat betreft deze reactie wordt verwezen de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 30 juni 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 924 XII, nr. 12).

DEEL B

3. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG 2010

1. Inleiding

Met het Infrastructuurverslag 2010 legt het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)¹ verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2010. Het verslag bevat informatie op zowel programma- als projectniveau en geeft inzicht in de projecten waarvan in 2010 de uitvoering is begonnen en de projecten die in 2010 zijn opgeleverd. De verantwoording over de beleidsprioriteiten 2010 is opgenomen in het jaarverslag 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

2. Algemene kaders

2.1 Infrastructuur als instrument

Het ministerie maakt binnen de rijksinfrastructuur, en daarmee binnen het Infrastructuurfonds, een onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land centraal.

De manier waarop IenM met de rijksinfrastructuur omgaat, kent drie vaste elementen:

1. Voor beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur is de vastgestelde basiskwaliteit het uitgangspunt.
2. Om de capaciteit van de bestaande infrastructuur te verhogen worden vervolgens maatregelen getroffen om de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen beter te benutten.
3. Als dat ontoereikend is, wordt tenslotte nieuwe infrastructuur aangelegd. Het gaat dan zowel om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken, bijvoorbeeld door verbreding van wegen, als om uitbreidingen in de vorm van volledig nieuwe tracés.

2.2 Mobiliteitsaanpak

Samen met de decentrale overheden is invulling gegeven aan het actieprogramma Regionaal OV, is het Nationaal Databank Wegverkeersgegevens (NDW) opgericht en zijn via het actieprogramma Groei op het Spoor de treinfrequenties toegenomen en vele stationsfietsenstallingen vernieuwd en/of uitgebreid. Ook is met de afspraken over en financiering van de Quickscan Decentraal Spoor invulling gegeven aan de motie Anker/Koopmans (TK 31 200 XII, nr. 55) en het amendement Cramer (TK 31 474 XII, nr. 10). Voorts is via de Bestuurlijke overleggen invulling gegeven aan de uitvoering van de impuls vaarwegen en het actieprogramma Wegen en is besluitvorming afgerond ten aanzien van diverse aanlegprojecten (TK 32 123-A, nr. 113 en TK 32 500-A, nr. 12). Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (TK 32 404, nr. 1). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het deel voor Noord Nederland (€ 160 mln) en OV SAAL (€ 1,4 mld).

¹ Dit is het jaarverslag 2010 van het Infrastructuurfonds van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is, samen met delen van voorheen VROM, per 14 oktober 2010 opgegaan in het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Daar waar in de tekst ministerie van IenM wordt genoemd, wordt enkel het ministerie van voorheen Verkeer en Waterstaat bedoeld. Zie ook de leeswijzer.

Op 29 juni 2010 is een hoofdlijnenbrief over de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA) aan de Kamer gezonden (TK 31 305, nr. 80). Het betreft hier een analyse op nationaal niveau waarbij de oplossingsrichtingen zijn gelaten aan het huidige kabinet. Voor conclusies op regionaal niveau is de Kamer een regionale uitwerking toegezegd.

2.3 MIRT

De toenmalige minister van VenW heeft samen met de toenmalige minister van VROM in het voorjaar van 2010 de bestuurlijke overleggen MIRT gevoerd. De uitkomsten van de MIRT-overleggen zijn aan de Tweede Kamer per brief van 15 juni gemeld (TK 32 123 A, nr. 113).

In het najaar van 2010 vonden de bestuurlijke overleggen MIRT plaats met de nieuwe bewindspersonen van het nieuw gevormde ministerie van IenM. Hierbij was tevens het nieuwe ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie vertegenwoordigd. De overleggen in het najaar stonden in het teken van het kennismaken met de nieuwe bewindspersonen van het ministerie van IenM en het bespreken van de hoofdpunten van het Regeerakkoord. De uitkomsten van de overleggen zijn per brief van 29 november aan de Tweede Kamer gemeld (TK 32 500 A, nr. 12) en besproken in het notaoverleg MIRT op 6 (infrastructuur) en 13 (water) december 2010.

Besluitvorming over programma's en projecten geschiedt conform de Spelregels van het MIRT die vanaf 1 januari 2009 van kracht zijn. De Spelregels van het MIRT hebben het karakter van een ontwikkelproces. Door het controversieel verklaren van de geplande actualisatie van de spelregels, door de vaste Kamercommissie van VenW (d.d. 17 maart 2010), is de oorspronkelijke planning om vóór het zomerreces 2010 een geactualiseerde versie naar de Tweede Kamer te sturen aangepast. Wel is verder gewerkt aan het uitwerken van het MIRT onderzoek. De Tweede Kamer is hierover per brief van 15 juni 2010 geïnformeerd (TK 32 123 A, nr. 113, bijlage 2).

Eind 2010 is besloten om de actualisatie van de spelregels van het MIRT te koppelen aan de herziene Tracéwet. Dit omdat anders de Spelregels kort na elkaar wederom zouden moeten worden aangepast.

2.4 Aanvullend Beleidsakkoord en Coalitie-enveloppen

Teneinde de economie te stimuleren tijdens een economische neergang, heeft het vorige kabinet voor 2009 en 2010 op het terrein van VenW in totaal 543 miljoen euro uitgetrokken (waarvan 368 miljoen euro versneld en 175 miljoen euro extra).

In de onderstaande tabel is de verdeling van de voor 2010 beschikbare middelen (incl. saldo 2009) over de netwerken Hoofdwegennet (HWN), Hoofdwatersystemen (HWS) en Hoofdvaarwegennet (HVWN) alsmede de realisatie in 2010 inzichtelijk gemaakt. Onder de tabel is een nadere toelichting opgenomen.

Aanvullend beleidsakkoord (x € 1 mln.)		beschikbaar 2010	realisatie	reeds verplicht	saldo
HWS	Zandsuppleties	100	31	69	0
HWS	Steenbestortingen	23	8	11	4
HWN	Vorstschade wegen *	62	62	0	0
HWN	Onderhoud dicht asfaltbeton	39	39	0	0
HWN	Regulier onderhoud kunstwerken	30	24	6	0
HVWN	Kosmos (vaarwegen)	19	19	0	0
HVWN	Quick Wins Binnenhavens	50	25	25	0
HVWN	Lith e.a.	20	20	0	0
HVWN	Baggeren	40	35	5	0
totaal		383	263	116	4

* Bij de behandeling van het MIRT 2009 is bij amendement Koopman/Roefs (32 132 A, nr. 31) € 17 mln. van de middelen voor het Aanvullend Beleidsakkoord ingezet t.b.v. (mede)financiering van enkele regionale projecten. Hiervan is € 10 mln. gevonden in de aanbestedingsmeevaller bij het herstel van de vorstschade. De overige € 7 mln. is in mindering gebracht op de middelen voor "Onderhoud dicht asfaltbeton".

Zandsuppleties

Van het voor 2010 beschikbare bedrag (incl. saldo 2009) van € 100 mln. is € 70 mln. van de ABA-middelen besteed aan suppleties in Zeeuws-Vlaanderen, Ameland en Voorne. Hiervan is € 31 mln. uitgegeven en € 39 mln. verplicht. Het verplichte deel zal in 2011 worden gerealiseerd. Bij de aanbesteding is afgesproken dat de aannemers de vrijheid hebben om de suppletiewerkzaamheden over twee jaar te spreiden. Daarnaast is vanuit de ABA-middelen € 30 mln. verplicht als bijdrage aan de zandmotor. Oplevering van het werk is gepland in het voorjaar 2012.

Steenbestortingen

Het voor 2010 beschikbare bedrag (incl. saldo 2009) bedraagt € 23 mln.. Hiervan is in 2010 € 7,4 mln. uitgegeven ten behoeve van bestortingen cluster 1. Het betreft zeer urgente bestortingen in de Westerschelde en in de Oosterschelde. De realisatie van cluster 2 (urgente bestortingen) zal deels uit ABA-middelen worden gefinancierd. Hiervoor zal de locatie Hoedekenskerke worden gerealiseerd. Ten behoeve van cluster 2 is in 2010 € 0,4 mln. uitgegeven. Voor de periode ná 2010 is een bedrag van € 11 mln. verplicht (incl. risicoreservering à € 0,9 mln.).

Vorstschade wegen

De voor 2010 beschikbare ABA-middelen à € 62 mln. zijn volledig besteed aan verhardingsonderhoud.

Onderhoud dicht asfaltbeton (DAB)

De beschikbare ABA-middelen voor DAB bedroegen € 39 mln. Vanwege het winterweer 2009/2010 is een groot deel van deze middelen, met prioriteit, gebruikt voor ZOAB-reparaties a.g.v. vorstschade. Het restant is besteed aan onderhoud DAB.

Regulier onderhoud kunstwerken

De beschikbare ABA-middelen (€ 30 mln.) zijn nagenoeg geheel uitgegeven. Bij één van de projecten (Contactliggerproblematiek diverse viaducten) is meer voorbereidingstijd nodig waardoor de uitvoering van het onderhoud doorschuift naar 2011 e.v.. De betreffende middelen (€ 6,5 mln.) zijn al wel verplicht.

Quick Wins Binnenhavens

In 2010 is er op het gebied van binnenhavens uitvoering gegeven aan de eerder bestuurlijk toegekende quick wins projecten. Sinds 2009 zijn er nu

in totaal 61 projecten beschikt voor een totaal bedrag van € 82 mln. In 2010 zijn er vijf projecten opgeleverd, waaronder verbeteringen in de haven van Smallingerland, uitdieping van de haven van Roermond en de uitbreiding van de containerterminal te Hengelo. Daarnaast is ook de verdieping van het Makkumerdiep gerealiseerd. De uitvoering wordt voortgezet in de periode tot 2013.

Daarnaast is in 2010 de quick winregeling geëvalueerd; de Tweede Kamer is hierover begin 2010 geïnformeerd. Dankzij de quick wins is er tot 2020 voldoende capaciteit om de verwachte groei in vervoer op te vangen. Aanbevolen werd de resterende middelen in te zetten op een beperkt aantal projecten dat het landelijk netwerk van binnenhavens en terminals kan versterken.

Lith e.a.

In 2010 is verder gewerkt aan stuw Lith en de realisatie van de ligplaatsen in de IJssel (oplevering ligplaats Eefde in 2010; oplevering ligplaats IJsseloord in 2^e kwartaal 2011). De beschikbare middelen zijn volledig besteed.

Kosmos (vaarwegen)

De beschikbare middelen zijn besteed aan het versneld aanpakken van het onderhoud van de natte kunstwerken (zoals sluisen, stuwen en bruggen). Het betreft o.a. de Grevelingensluis, de stuw en brug bij Borgharen en de Overlaatbrug.

Baggeren

De extra baggerwerkzaamheden die vanuit het Aanvullend Beleidsakkoord zijn gefinancierd, hebben o.a. betrekking op de volgende projecten: Euro-Maasgeul (bereikbaarheid Rotterdam), Twentekanalen, Zeeland (Krabbebeek, Zoutkom en Westbuitenhaven) en bereikbaarheid haven Moerdijk. Ook zijn er verplichtingen aangegaan voor baggerwerkzaamheden aan de Brabantse kanalen die deels uit de ABA-middelen worden gefinancierd (€ 5 mln.).

2.5 Publiek Private Samenwerking (PPS)

Algemeen

In de Infrastructuurbegroting 2010 is gemeld dat het project Schiphol–Amsterdam–Almere als PPS naar de markt zou gaan. In de voorbereiding van de aanbesteding is ervoor gekozen dit grote project op te delen in 5 deelprojecten welke opeenvolgend op de markt gebracht zullen worden. Het ontwikkelen van een integrale visie op de Afsluitdijk en de PPS-mogelijkheden voor het Deltaprogramma is eveneens in volle gang.

PPC-meerwaardetoets

Een aantal projecten heeft een zogenaamde PPC-meerwaardetoets doorlopen om te bekijken of PPS meerwaarde kan opleveren. Het project A28 Utrecht-Amersfoort is aanbesteed onder de Spoodwet. Een groot aantal PPC's is opgestart en ook al afgerond. DBFM biedt meerwaarde bij:

1. A12/A15 bereikbaarheid Arnhem–Nijmegen (4%)
2. N18 Varsseveld Enschede (ruim 3%)¹
3. A12 Ede- Grijsoord (ca. 1%)
4. A13/A16/A20 Rotterdam (3%)
5. Sluis IJmuiden (ook bekend als Zeetoegang IJmond, 6,4%)
6. Wilhelminakanaal Tilburg (1%)
7. Julianakanaal (ca. 2%)

¹ Niet opgenomen in de Infrastructuurbegroting 2010 omdat het een update betreft van een reeds eerder uitgevoerde PPC.

Toelichting:

Een uitgebreide toelichting op de besluitvorming over de PPC's c.q. een toelichting op de keuze voor DBFM of een andere contractvorm, wordt gegeven in de DBFM(O)-voortgangsrapportage.

DBFM-projecten in voorbereiding

Eind 2010 is de keuze gemaakt om de volgende projecten in DBFM uit te gaan voeren:

- A12/A15 bereikbaarheid Arnhem–Nijmegen
- A12 Ede-Grijsoord
- N18 Varsseveld–Enschede

Na analyse van het hele netwerk is de onderhoudsscope bij al deze drie projecten breder getrokken dan de aanlegopgave. Hiermee wordt voorkomen dat een lappendeken aan contracten ontstaat op het netwerk.

Samen met de volgende projecten heeft RWS daarmee 9 DBFM-projecten in voorbereiding:

- N33 Assen–Zuidbroek: De in 2009 gestarte voorbereidingen van de aanbesteding zijn in vergevorderd stadium zodat de aanbesteding in de eerste helft van 2011 zal starten.
- Vier deelprojecten van Schiphol–Amsterdam–Almere
- Zeetoeegang IJmond

DBFM-projecten in realisatie

Drie DBFM-projecten zijn in de realisatiefase. Het gaat om de volgende projecten:

1. Tweede Coentunnel: De uitvoering loopt in lijn met de bestuurlijke afspraken.
2. A12 Lunetten–Veenendaal: Op 23 september 2010 heeft de financial close plaatsgevonden met het door BAM geleide consortium Poort van Bunnik. De gerealiseerde PSC-meerwaarde is 21%.
3. A15–Maasvlakte–Vaanplein: Op 14 december 2010 was de Financial close. Daarmee is het contract nu definitief en kan het consortium A-Lanes A15 starten met de voorbereiding van de werkzaamheden. De gerealiseerde PSC-meerwaarde is 20%.

3. Programma's en projecten

3.1 Beheer en onderhoud

Algemeen

Goed beheer en onderhoud is een basisvoorwaarde voor het in stand houden van de hoogwaardige fysieke infrastructuur die we in Nederland hebben, zowel voor spoorwegen, hoofdwegen, hoofdvaarwegen als voor het hoofdwatersysteem. Derhalve worden de beheer- en onderhoudswerkzaamheden op deze vier netwerken preventief uitgevoerd, en worden de onderhoudsobjecten frequent geïnspecteerd, zodat efficiënt wordt beheerd en kosteneffectief wordt onderhouden om de levensduur te verlengen en achterstallig onderhoud zoveel mogelijk wordt voorkomen. In lijn met de Plannen van Aanpak en de gemaakte afspraken met de Tweede Kamer en de sector heeft het onderhoud aan het spoor, wegen, het water en de waterwegen in 2010 veel aandacht gekregen. Hiermee is een regulier deel van het areaal weer optimaal hersteld en hierbij zijn verkeershinder en stremmingen op de vaarwegen zo veel mogelijk beperkt gebleven.

Spoorwegen

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding daarvan is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

In 2010 heeft ProRail uitvoering gegeven aan het Beheerplan 2010. Onderdeel daarvan zijn het reguliere onderhoud, de geplande vervangingsinvesteringen, de maatregelen uit de tweede fase herstelplan en de uitvoering van een aantal belangrijke functiewijzigingsprogramma's zoals toegankelijkheid en ruimte voor de fiets. In het Beheerplan 2010 zijn de in 2010 te realiseren prestaties afgesproken.

Naar aanleiding van het winterweer in december 2009, heeft ProRail aanvullend op het Beheerplan een aantal extra maatregelen getroffen voor het winterhard maken van het spoor. Dit betreft met name het vervangen en aanbrengen van verwarming bij 2 300 wissels. Alle afgesproken prestaties uit het Beheerplan 2010 zijn gerealiseerd met uitzondering van de reizigerstevredenheid ten aanzien van «reisinformatie bij ontregelingen». Deze is mede als gevolg van de grote verstoringen in november (brand verkeersleidingspost Utrecht) en december 2010 (winterweer) onder de norm gebleven.

Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersystemen

In 2010 zijn door IenM onder meer de volgende werkzaamheden uitgevoerd of in uitvoering genomen:

Hoofdwegenproject	Toelichting
Groot variabel onderhoud A1 tussen Hengelo en de Duitse grens	Het groot variabel onderhoud aan de betonbaan A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is begin 2011 opgeleverd.
Levensduurproblematiek stalen bruggen aanpakken (achterstallig onderhoud bruggen en viaducten)	De in 2009 gestarte grootschalige renovatiemaatregelen aan de stalen bruggen zijn in 2010 gecontinueerd. <ul style="list-style-type: none"> • Start uitvoering in 2010: Brug Beek 1e fase, Muiderbrug, Calandbrug • Opgeleverd in 2010: Brug Scharsterrijn, Brug Beek 1e fase, Muiderbrug, Calandbrug
Verhardingsonderhoud	In 2010 is veel aandacht besteed aan de uitvoering van het reguliere verhardingsonderhoud aan wegen, om de basiskwaliteit van het wegennet op peil te houden waardoor de kans op files door ongeplande reparatiewerkzaamheden zo veel mogelijk beperkt is gebleven. Daarnaast zijn de vorstschades hersteld en zijn overige verhardingen van Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) uitgevoerd.
Realiseren van een aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer (o.a. aanpak 20 meest onveilige verzorgingsplaatsen)	In het kader van het servicepakket Meer Vlot zijn in 2010 o.a. maatregelen met name op gebied van licht en zicht getroffen bij de top-20 van de meest onveilige verzorgingsplaatsen. Het programma is in afronding; een aantal maatregelen loopt nog door in 2011.
Impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk (o.a. aanbrengen bermverhardingen, ombouwen van een kruispunt tot rotonde)	Gedurende 2010 is de in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet autosnelwegen die in het beheer van het Rijk zijn verder doorgevoerd. In 2010 zijn op verschillende N-wegen bermverhardingen aangebracht of zijn kruispunten omgebouwd tot een rotonde. Het programma loopt tot en met 2011. <p>In 2010 is gewerkt aan de voorbereiding van een nieuwe pakket verkeersveiligheids-maatregelen. Dit pakket zal starten in 2011.</p>

Hoofdwatersysteemproject	Toelichting
Opstellen leggers [1] Waterwet (project loopt tot 2012)	De Waterwet is in 2009 ingegaan en deze vereist leggers voor alle watersystemen. Voorheen was een dergelijke, veel preciezere vaststelling van grenzen en verplichtingen niet noodzakelijk. In 2010 is een modellegger opgesteld waarmee een viertal pilots zijn uitgevoerd om het model te verbeteren en toetsen. Dit model wordt nu gebruikt voor alle te beschrijven leggers bij de waterwet. De verwachting is dat de einddatum 2012 wordt gehaald.
Suppleties basiskustlijn	Om de Basiskustlijn en het kustfundament te handhaven wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. De suppleties worden uitgevoerd in tweejaarlijkse programma's. In 2010 is 8,2 mln. m ³ gesuppleerd (zie artikel 11 voor een nadere toelichting).
Herinvestering gemaal Zedemuden (t.b.v. extra afvoer water vanuit Overijssel naar IJsselmeer)	De herinvestering in het gemaal Zedemuden is in 2010 nagenoeg gerealiseerd. In 2011 zullen nog enkele resterende werkzaamheden plaatsvinden.

Hoofdvaarwegenproject	Toelichting
Amsterdam-Rijnkanaal baggeren en renoveren sluisen en oevers	Het baggeren van het Amsterdam Rijnkanaal is in 2010 afgerond. Ook de renovatie van de Bernardsluis is in 2010 afgerond. De eerste fase van de renovatie van de oevers is vrijwel volledig in 2010 afgerond. Een zeer gering deel (ca. 100 m) zal pas begin 2011 definitief worden opgeleverd als gevolg van het vroege winterweer.
Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer	Het project is in uitvoering. Het groot onderhoud van de Houtribsluisen is gecombineerd met werkzaamheden die voor na 2010 gepland stonden. De verwachte realisatie is 2012.
Baggeren IJssel	De verwachte realisatie van het project «Baggeren IJssel» wordt 2011 (i.p.v. 2010) omdat er additioneel detectieonderzoek moet worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van Niet Gesprongen Explosieven (NGE's).
Vervanging vaartuigen	Vervanging van vaartuigen maakt deel uit van het programma Impuls. Het laatste patrouillevaartuig is in 2010 opgeleverd.
Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers	Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. De civiele onderdelen zijn in 2010 opgeleverd. Het deelproject «Bewegingswerken West- en Middensluis» zal naar verwachting pas in 2012 worden opgeleverd. Om dit project met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren, bleek een langere uitvoeringsduur noodzakelijk.
Maas: baggeren en kunstwerken	In uitvoering, verwachte realisatie 2012
Rotterdam-België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluisen en baggeren	De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluisen en de Haringvlietluisen zal, naar verwachting, begin 2011 worden afgerond. Diverse werkzaamheden aan de sluisen in Zeeland (o.a. Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering ObjectBedieningZeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu voor 2012 gepland.
Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers	Gerealiseerd
Wrakkenberging	In uitvoering, verwachte realisatie 2011; De verwachte realisatie van het project «Wrakkenberging» wordt 2011 (i.p.v. 2010) doordat de aannemer gedurende de berging meer onwerkbaar weer heeft ervaren dan vooraf door hem verwacht en zich meer olie en zand in het schip bevond dan vooraf aangenomen.
Vaarwegbruggen (natte bruggen)	De meeste bruggen zijn inmiddels opgeleverd. De Sint-Servaasbrug zal als gevolg van de vertraging door de tegenvallende aanbesteding naar verwachting pas in 2011 worden opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is in het najaar 2009 gestart. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. Volledige oplevering zal uiterlijk in 2016 plaatsvinden.

3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de resultaten die in 2010 zijn geboekt op de diverse projecten binnen de in het Infrastructuurfonds onderscheiden sectoren.

Hoofdwatersystemen

In 2010 heeft lenM de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Mijlpaal	Project	Toelichting
Oplevering	Diverse ICES Natte natuurprojecten waaronder de Inrichting van de IJsselmonding	Het project Natuurontwikkeling Roggebotveld is opgeleverd en het project Vooroever Medemblik is gestart.
	Diverse projecten uit het programma Herstel en Inrichting (incl. sanering waterbodems), waaronder een aantal natuurvriendelijke oevers	De projecten Sanering Koornwaard, Sanering Noord-Hollands kanaal, Variabel stuwen en Roeterwaard zijn in 2011 opgeleverd.
	Deltaplan grote rivieren (DGR)	Met de officiële ingebruikname van de keermuur van Harlingen op 24 augustus 2010 zijn alle DGR-projecten voltooid. In 2011 zal het programma ook financieel helemaal afgerond zijn.
Start realisatie	Diverse Saneringen uit het Saneringsprogramma rijkswateren tot en met 2013	De projecten Hollandsche IJssel, Slochtereiland zijn gestart.
	Het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren dat onderdeel uitmaakt van het verbeterprogramma waterkwaliteit rijkswateren Het programma Herstel&Inrichting, het Saneringsprogramma en het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren zijn programmaonderdelen van het MIRT-project Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.	Het project Inrichting Sophiapolder is gestart.

Het programma Herstel en Inrichting, het Saneringsprogramma en het programma Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn programmaonderdelen van het MIRT-project Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

Hoofdwegennet

In onderstaande tabel zijn zowel de in 2010 opgeleverde projecten als de in 2010 gestarte realisaties vermeld.

Voor nadere informatie over in 2010 vastgestelde (ontwerp)besluiten van Spoedaanpakprojecten en reguliere MIRT-projecten wordt verwezen naar artikel 34.01 van de verantwoording Hoofdstuk XII van lenM.

Infrastructuurverslag

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A2 Holendrecht–Maarsssen 2x5 ¹	A2 Leenderheide–Valkenswaard* ²	A1 Watergraafsmeer–Diemen*
A2 Holendrecht–Oudenrijn ¹	A12 Woerden–Gouda*	A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere Stad West Oostbaan*
A2 Everdingen–Deil	A12 Woerden–Oudenrijn* ³	A2 Maasbracht–Geleen*
A2 Zaltbommel–Empel	A58 Eindhoven–Oirschot* ²	A2 Passage Maastricht
A2 Rondweg Den Bosch		A4 Dinteloord–Bergen op Zoom ⁴
A2 Tangenten Eindhoven		A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer*
A4 Burgerveen–Leiden (noordelijk deel)		A9 Velsen–Raasdorp*
A7 Rondweg Sneek		A9 Raasdorp–Badhoevedorp*
A9 Holendrecht–Diemen*		A9 Alkmaar–Uitgeest*
A12 Utrecht West aansluitingen		A10 Nieuwe Meer–Amstel*
N34 Omleiding Ommen ⁵		
N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere		
		A12 Gouda–Woerden*
		A12 Utrecht–Bunnik*
		A12 Maarsbergen–Veenendaal* A12 Bunnik–Driebergen* A12 Driebergen–Maarsbergen*
		A27 Everdingen–Lunetten*
		A28 Hattermerbroek–Lankhorst* A50 Valburg–Grijsoord A50 Ewijk–Valburg A74 Venlo N50 Ramspol–Ens*

* Spoedaanpak projecten.

¹ Door problemen met de tunneltechnische installaties zal het project gefaseerd worden opengesteld.

² Door een bijstelling van de planning van de aannemer kon het project eerder worden opengesteld.

³ Het project is gestart onder Groot Onderhoud waardoor het nog in 2010 kon worden opengesteld.

⁴ Het deel waarvoor het tracébesluit onherroepelijk is, is gestart; het overige deel zal medio 2011 starten.

⁵ Dit project is in 2010 opengesteld en in 2011 is de herinrichting van de bestaande N34 gereed.

Spoorwegen

In 2010 zijn de volgende projecten opgeleverd:

Project	Toelichting
Station Maarheeze	De bouw van het nieuwe station is begin 2010 gestart en in juni is het station geopend. Het station ligt aan de spoorlijn Eindhoven–Weert, vlak bij de snelweg A2.
Station Heerlen Woonboulevard	Het nieuwe station is in juni geopend. Het ligt aan de Heuvellandlijn Maastricht–Heerlen–Kerkrade.
Station Utrecht Terwijde definitief	Dit station is na een periode met een tijdelijke oplossing in juni in definitieve vorm in gebruik genomen.
4 sporen Houten–Houten Castellum + station	Als onderdeel van Randstadspoor – een regionaal treinennetwerk in Utrecht – is eind 2010 de 4 sporigheid in Houten opgeleverd. Met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2010 is het nieuwe station Houten Castellum in gebruik genomen.
Meerdere spoorse doorsnijdingenprojecten	In de afgelopen jaren is in twee ronden subsidie verleend aan bijna 100 spoorse doorsnijdingen projecten van gemeenten. Met deze projecten wordt de barrièrewerking van het spoor in stedelijke gebieden verminderd door bijvoorbeeld bruggen over en tunnels onder het spoor. In 2010 zijn projecten opgeleverd in o.a. Alphen a/d Rijn, Bergen op Zoom, Hengelo, Nijmegen en Maassluis.

Regionale/lokale infrastructuur (> € 112,5/€ 225 miljoen)

Voor de grote regionale/lokale infrastructuurprojecten (> € 112,5/€ 225 miljoen) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale/lokale overheid. VenW levert een bijdrage in de aanlegkosten van het project. In 2010 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal	Het doortrekken is in augustus 2010 gerealiseerd. Daarmee is de aansluiting op het spoor- en metronet en het overige OV in Rotterdam tot stand gekomen.

Hoofdvaarwegennet

In 2010 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Mijlpaal	Project	Toelichting
Oplevering	Zeeverkeerscentrale Waddenzee	In 2011 komt er duidelijkheid over de planning van de realisatie van de zeeverkeerscentrale Waddenzee.
	Zuid-Willemsvaart sluizen (renovatie middendeel klasse II)	In het najaar 2010 opgeleverd
	Verruiming Twentekanal, fase 1	Medio 2010 opgeleverd
Start realisatie	Verbeteren vaargeul IJsselmeer–Amsterdam–Lemmer	Project bestaat uit diverse deelprojecten. Start realisatie was in 1997. Oplevering is voorzien na 2011.
	Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))	De derde aanpassing van het Tracébesluit Julianakanaal is pas in oktober 2010 onherroepelijk geworden. Hierdoor start de realisatie pas in 2011. Dit heeft geen gevolgen voor de oplevering.
	Zuid-Willemsvaart, Maas–Den Dungen	Tracébesluit is onherroepelijk geworden en het werk is gegund.
Projectbesluit	Vaarweg Lemmer–Delfzijl (spoorbrug Zuidhorn)	Eind 2010 is in overleg met de provincie Groningen overeenstemming bereikt over dit deelproject.
	Julianasluis Gouda	Medio 2010 is besloten over een rijksbijdrage aan deze provinciale sluis
Planstudiebesluit	Zeetoeegang IJmond	planstudie is begin 2010 gestart
	Overnachtingshavens Merwedde Verbreding Maasgeul	planstudie is begin 2010 gestart planstudie is najaar 2010 gestart
Startbeslissing	Volkeraksluizen	verkenning is medio 2010 gestart

3.3 Randvoorwaarden

Nazorg Innovatieprogramma Geluid

De nazorg van het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) is gericht op overdracht van de innovatieactiviteiten naar de bestaande organisaties. De overdracht is voltooid en innovatieactiviteiten gericht op reductie van geluid zijn ondergebracht in de reguliere werkzaamheden van de betrokken organisaties. VenW, VROM en ProRail hebben in 2010 onder andere de volgende resultaten bereikt

- Afronding van het experiment met een proefvak van het super stille wegdek met rubber op een verzorgingsplaats langs de A50. Het wegdek is inderdaad superstil gebleken (2 dB stiller dan het meest stille thans toepasbare wegdek tweelaagsZOAB). Maar de levensduur is onvoldoende.
- Bij Rijkswaterstaat is de vrijgave van nieuwe type stillere wegdekken in voorbereiding. Het gaat om tweelaagsZOAB met fijne topplaat en de zogenaamde dunne geluidreducerende wegdekken.
- Het robuuste en stille wegdek «modieslab» is door Rijkswaterstaat vrijgegeven voor toepassing op autosnelwegen.

- Het vergroten van de kennis over de prestaties van stille wegdekken op rijkswegen door het uitvoeren van een monitoringsprogramma.
- ProRail heeft een experiment gedaan met railimpregnatie en railprofilering gericht op het reduceren van het piepen van treinen in krappe bogen. Er is een aanzienlijke reductie gehaald maar de levensduur van de oplossing vergt nog verdere verbetering.
- De internationale samenwerking gericht op versnelling van de ombouw van de Europese vloot van lawaaiige goederenwagons is voorgezet.
- Er zijn geluidmetingen aan banden verricht en er is een bandenlijst voor bestelauto's gepubliceerd ter stimulering van het toepassen van stille banden.
- Het programma De Nieuwe Band (DNB) is (evenals het programma Het Nieuwe Rijden) overgedragen aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM). DNV en HNR zijn door het Instituut opgenomen in het programma Duurzaam Op Weg. Het ministerie neemt deel in de stuurgroep van Duurzaam op Weg.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

De voorbereiding van de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering is in volle gang. De eerste concrete saneringsprojecten zijn vooruitlopend op het meerjarenprogramma geluidsanering reeds uitgevoerd of in uitvoering. Het betreffen zogenaamde «Pre-NoMo projecten», zoals de aanleg van dunne geluidreducerende deklagen op de N65 bij Helvoirt, geluidschermen langs de A59 bij Heusden en de aanleg van raildempers op diverse locaties.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

De Rijkshoofdinfrastructuur doorsnijdt de Ecologische Hoofdstructuur. Om deze versnippering weg te nemen worden ruim 200 knelpunten via het programma ontsnippering weggenomen. Belangrijk onderdeel van het programma vormt het pakket waarin provincies, RWS en ProRail nauw samenwerken aan de bouw van 9 ecoducten. Voor vijf ervan is de schop in de grond gegaan. In het Bestuurlijk overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over de prioritering en programmering van het programma tot en met 2018. In 2010 zijn 12 knelpunten opgelost. Deze zijn in onderstaande tabel benoemd.

nr	Provincie	locatie	voorziening	Onderdeel
FL9	Flevoland	A6 Kuindervaart	Kleine faunatunnel	Wegen
Fr 9	Friesland	N31 Langdeel	Aquaduct met doorlopende oever	Wegen
GE19	Gelderland	A2 Beesd	Ecoduct	Wegen
Gr 9	Groningen	N33 Holwierde	Brug met doorlopende oever	Wegen
Li 16	Limburg	A2 Wessem	Kleine faunatunnel	Wegen
NH 7	Noord-Holland	A7 Middenmeer	Kleine faunatunnel	Wegen
NH 9	Noord-Holland	A7 Purmerend Noord	Kleine faunatunnel	Wegen
Ut 12	Utrecht	A2 Abcoude	watergang	Wegen
Ut 13	Utrecht	A2 Loenersloot	Grote faunatunnel	Robuuste verbinding
Ut 19	Utrecht	A2 Vianen	Ecoduct natuurbrug	Wegen
ZE 13	Zeeland	N61 Otheensche kreek	Brug met doorlopende oever	Wegen
ZH 11	Zuid-Holland	A4 Hoogmade	Duiker met doorlopende oever	Wegen

4 Afdekking risico's grote spoorprojecten

De risicoreservering bedraagt € 76 mln. Inmiddels is in 2010 via de voortgangsrapportage 26 ingestemd met het aanwenden van € 37 mln voor met name Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) maatregelen;

dit moet nog via de begroting worden geëffectueerd. Er resulteert dan € 39 mln.

In de voortgangsrapportage 27 is aangegeven dat de potentiële claim op de risicoreservering op basis van 50% waarde van het risicoprofiel € 31 mln bedroeg, en op basis van 90% waarde € 59 mln).

Dat is voldoende aanleiding om de hoogte van de risicoreservering te handhaven.

4. DE PRODUCTARTIKELEN

Artikel 11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van hoofdwatersystemen verantwoord. Dit betreft de onderdelen watermanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc.

Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 31 op de lenM begroting (XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is:

- Artikel 31: Integraal waterbeleid.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
11. Hoofdwatersystemen	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	606 809	551 248	853 645	1 197 989	719 027	809 659	- 90 632	¹ - 75 429
Uitgaven	494 893	550 928	682 900	986 690	805 124	1 045 470	- 240 346	- 14 314
11.01 Watermanagement	61 604	71 754	87 112	91 231	87 132	89 132	- 2 000	0
11.01.01 Basispakket watermanagement	61 604	71 754	87 112	91 231	87 132	89 132	- 2 000	0
11.02 Beheer en Onderhoud	229 365	259 135	278 375	327 038	278 610	259 731	18 879	3 287
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	148 327	173 666	215 653	209 779	168 899	154 941	13 958	0
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	74 987	76 871	50 716	105 068	95 000	65 012	29 988	² 0
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	6 051	8 598	12 006	12 191	14 711	39 778	- 25 067	³ 3 287
11.03 Aanleg	191 740	215 321	305 510	559 371	425 097	689 436	- 264 339	- 14 756
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	114 277	115 838	185 851	376 813	322 921	471 093	- 148 172	⁴ - 2 195
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheeren	77 463	99 483	119 659	182 558	102 176	218 343	- 116 167	⁵ - 12 561
11.05 Verkenning en planstudie	12 184	4 718	11 903	9 050	11 988	7 171	4 817	- 1 044
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	1 298	2 206	6 142	6 711	7 007	3 236	3 771	⁶ - 1 043
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	9 026	52	4 500	727	585	2 458	- 1 873	⁷ 0
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	1 860	2 460	1 261	1 612	4 396	1 477	2 919	⁸ - 1
11.06 Staf Deltacommissaris					2 297	0	2 297	- 1 801
11.06.01 Staf Deltacommissaris					2 297	0	2 297	⁹ - 1 801
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven					1 310	0	1 310	
- Bijdrage aan batenlastendienst	331 566	354 755	391 432	441 129	376 323	331 478	44 845	
- Restant	163 327	196 173	291 468	545 561	427 491	713 992	- 286 501	

Productartikel 11

11. Hoofdwatersystemen	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
11.09 Ontvangsten	3 731	5 287	3 391	28 184	60 067	52 349	7 718 ¹⁰	16 340

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie hangt samen met de lagere kasrealisatie, m.n. bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma door een bijstelling van de uitvoeringsplanning door de waterschappen (zie ook 11.03.01).

² De hogere gerealiseerde begrotingsbijdrage is het saldo van de bij Voorjaarsnota-2010 in mindering gebrachte middelen (aangevraagd bij Najaarsnota-2009 om het gewenste beheer- en onderhoudsniveau te bereiken) en de bij Miljoenennota-2011 (2010) opgenomen kasschuif t.b.v. de uitvoering van urgent beheer en onderhoud.

³ De lagere uitgaven hebben betrekking op de projecten Stuwen in de Lek en Haringvliet. Door de in 2009 afgebroken aanbesteding van het project Stuwen Lek is vertraging ontstaan. Een nieuwe aanbestedingsprocedure zal in 2011 starten. Daardoor zijn de werkzaamheden en uitgaven naar latere jaren geschoven. Bij de Haringvliet vergt de kwaliteitsborging door de aannemer meer tijd dan voorzien waardoor vertraging is opgetreden. Als gevolg van deze vertraging schuiven ook de uitgaven door naar latere jaren.

⁴ De gerealiseerde begrotingsbijdrage is lager uitgevallen dan waarmee in de begroting rekening was gehouden en komt m.n. door vertraging binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Reeds bij Najaarsnota zijn de voor 2010 benodigde middelen in lijn gebracht met de verwachte uitgaven aan de waterschappen. Dit verklaart de geringe omvang van de Slotwetmutatie.

⁵ De realisatie van het programma waterbeheeren was lager dan begroot. Het betreft m.n. het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (vertraging grondverwerving bij Haringvliet de Kier, bij sanering Hollandsche IJssel heeft de opdrachtnemer meer voorbereidingstijd nodig, aanbesteding sanering Kanaal door Walcheren kwam laat in het jaar gereed waardoor de uitvoering niet meer is opgestart). Tevens zijn verzoeken van derden tot subsidievaststelling en de daarbij behorende eindrapportages met betrekking tot de tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast trager dan verwacht binnengekomen. De uitgaven Innovatie KRW/WB21 zijn lager doordat de subsidiemiddelen later zijn gecommitteerd dan verwacht en zijn er in 2010 veel verzoeken tot projectverlenging ontvangen, waardoor voorschotbetalingen naar achteren schuiven.

⁶ De hogere uitgaven worden met name verklaard door het opstellen en de uitvoering van de plannen van aanpak van de deelprogramma's van het Deltaprogramma. Daarnaast is begonnen met de ontwikkeling van het Deltamodel. Deze middelen zijn overgeheveld uit de reservering Deltaprogramma onder het planstudieprogramma Waterkeren (artikelonderdeel 11.05.02).

⁷ Vanuit de reservering Deltaprogramma zijn middelen overgeheveld voor het opstellen en de uitvoering van de plannen van aanpak van de deelprogramma's van het Deltaprogramma onder het verkenningsprogramma Hoofdwatersystemen (artikelonderdeel 11.05.01).

⁸ De hogere uitgaven worden met name verklaard door het vervolg van de planstudie Volkerak-Zoommeer en de daarbij horende uitvoering van de pilot om het zoutlek door de Volkeraksluizen naar het Haringvliet-Hollandsch Diep afdoende terug te dringen.

⁹ Dit betreft een nieuw artikelonderdeel waar de uitgaven van de staf deltacommissaris, welke de deltacommissaris in zijn taak om ,via de coördinerende bewindspersoon, het kabinet te adviseren over het Deltaprogramma en in zijn taak om te sturen op samenhang en integraliteit, op voortgang en draagvlak voor maatregelen en het Deltaprogramma als geheel, worden verantwoord.

¹⁰ De hogere realisatie wordt m.n. verklaard door ontvangsten in 2010 van het Hoogheemraadschap Delfland met betrekking tot het project versterking Delflandse Kust die voor 2009 waren gepland.

11.01 Watermanagement

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

- Het op orde brengen en houden van de samenhang tussen het regionaal- en het hoofdwatersysteem in 2015. Hiermee wordt de problematiek van zowel wateroverlast als watertekort bestreden.
- Het kunnen beschikken over voldoende water in de rijkswateren, zodat tegemoet kan worden gekomen aan de behoeften die voortvloeien uit de diverse gebruiksfuncties. Om dit te realiseren worden peilbesluiten nageleefd, worden de waterakkoorden geactualiseerd en uiteraard nageleefd. Het waterpeil wordt zoveel als mogelijk afgestemd op de gebruiksfuncties.

Daarnaast wordt zorg gedragen voor een adequate informatievoorziening over de reguliere waterkwantiteit en waterkwaliteit. Dit houdt de vergaring en beschikbaarstelling in van interne en externe informatievoorziening over het watersysteem. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om berichtgeving over hoog- en laagwater, naderende stormen, verontreinigingen en ijsvorming. Hiermee is binnen Rijkswaterstaat een calamiteitenorganisatie belast.

Productartikel 11

11.01.01 Basispakket watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- peilbeheer en bediening van objecten;
- monitoring en informatieverstrekking;
- crisisbeheersing en -preventie.

Meetbare gegevens			
Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 1/1/10	Omvang 31/12/10
Watermanagement	Km ² water	65 250	65 250

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicatoren	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010	
Watermanagement	RWS participeert minimaal tien keer per jaar in een multidisciplinaire oefening, evalueert opgetreden grote calamiteiten en oefeningen en voert afgesproken verbeteracties uit op het gebied van waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	80%	90%	¹
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	90%	100%	²

¹ Er is strak gestuurd op een goede uitvoering van de calamiteitenoefening en van de verbeteracties (m.n. Landelijk draaiboek management overstromingen, implementatie crisisinformatiesysteem FLIWAS bij alle waterbeheerders) waardoor de gerealiseerde score hoger is uitgevallen. De hier gepresenteerde eindscore (90%) is berekend op basis van de scores op drie prestatiekenmerken (participatie, afhandeling en verbeteracties).

² Met een score van 100% lag de indicator over de «informatievoorziening over maatschappelijk vitale processen» (m.n. ijsberichtgeving, berichtgeving over hoogwater en stormvloed) boven de streefwaarde (90%).

Bron: Rijkswaterstaat

11.02 Beheer en Onderhoud

Het beheer en onderhoud is erop gericht om het hoofdwatersysteem zodanig in conditie te houden dat de primaire functie van zowel het waterkeren als waterbeheeren vervuld kan worden. Uit de gerealiseerde waarden van de verschillende prestatie indicatoren blijkt dat in 2010 de conditie van het hoofdwatersysteem van voldoende kwaliteit was om de primaire functie te vervullen.

11.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

1. Kustlijnhandhaving (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990);
2. Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de Waterkering).

ad 1. Kustlijnhandhaving

Het Nederlandse kuststelsel kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Om de basiskustlijn en het kustfundament te kunnen handhaven dient jaarlijks gemiddeld 12 mln. m³ te worden gesuppleerd. Hiertoe wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. Inhoud en omvang van dit programma kan jaarlijks variëren naargelang specifieke behoefte en budgettaire mogelijkheden. Om de kosten van het suppletieprogramma te drukken hebben de aannemers bij de aanbesteding van de suppletieprogramma's de vrijheid om de suppletiewerkzaamheden over twee jaar te verspreiden.

Het suppletieprogramma 2010 voorziet erin dat 13,2 mln. m³ zand wordt gesuppleerd. Van het suppletieprogramma 2010 is 5,752 mln. m³ gerealiseerd (de rest volgt in 2011). Daarnaast is in 2010 het laatste deel van het suppletieprogramma 2009 gerealiseerd (1,854 mln. m³). Tot slot is in 2010 reeds een begin gemaakt met het suppletieprogramma 2011 (0,6 mln. m³).

Totaal is er in 2010 hiermee 8,206 mln. m³ zand gesuppleerd.

Hiervan is 3,793 mln. m³ zand op het strand (begroting 2010: 5,3 mln. m³) en 4,413 mln. m³ zand onder water gesuppleerd (begroting 2010: 7,9 mln. m³).

Vanuit de middelen voor het Aanvullend Beleidsakkoord (ABA) is 3,293 mln. m³ aan suppleties gerealiseerd (dit maakt onderdeel uit van de totale gerealiseerde suppleties a 8,2 mln m³). Het gaat om suppleties in Zeeuws-Vlaanderen, Ameland-midden en -west en Voorne. Voorne maakt deel uit van het programma 2011 en is reeds begin 2010 uitgevoerd.

ad 2. Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

• Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 250 km primaire waterkeringen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat een aantal niet-primaire waterkeringen.

• Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. Uit onderzoek is gebleken dat faalkansgericht beheer en onderhoud voor de stormvloedkeringen nodig is om de politiek afgesproken faalkans te handhaven en zo nodig te verbeteren. Faalkansgericht onderhoud is nodig om aan te kunnen tonen dat de stormvloedkeringen, in combinatie met de achtergelegen keringen die dijkringgebieden beschermen, voldoen aan de wettelijke normen. Bij de Maeslantkering en de Oosterscheldekering heeft dit geleid tot een beter inzicht in het benodigd langjarig onderhoud. De implementatie van het faalkansgericht onderhoud bij de stormvloedkeringen is verder gevorderd in 2010.

Meetbare gegevens

Basispakket	Areaaleenheid	Begrote Omvang	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2010 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud Waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	267	249,3	23 307	25 407 ¹
	Stormvloedkeringen	4	4	34 052	48 120 ²
	Niet primaire waterkeringen in km	396	829	5 320	5 799 ³
	Suppleren voor kustlijn­zorg in m ³	13 200 000	8 206 000	92 262	89 574 ⁴
Totaal				154 941	168 899

¹ Het areaal aan dijken primaire waterkeringen is iets kleiner, dan waarin ten tijde van de opstelling van de begroting 2010 werd uitgegaan, doordat er keringen in Zeeland zijn overgedragen aan de waterschappen. De voor 2010 begrote bijdrage stond niet in verhouding tot de begrote omvang van het areaal en is daarom hoger en in lijn met de bijdrage 2009 (€ 26,034 mln.). In de initiële begroting IF 2010 (pag. 31) was voor beheer en onderhoud waterkeren onder de post «Dijken primaire waterkeringen in km» aanvankelijk een bedrag van € 38,307 mln. opgenomen. Later is besloten van dit bedrag € 15 mln. toe te voegen aan het aanlegartikel (zie begroting IF 2010, pag. 35, 5e bullit). Verzuimd is om het bedrag onder de post «Dijken primaire waterkeringen in km» hiervoor te corrigeren naar € 23,307 mln.»

² De hogere realisatie bij de Stormvloedkeringen is in lijn met die van 2009 (€ 48,466 mln.) en wordt verklaard door de te laag geraamde kosten voor faalkansgericht onderhoud. Met deze uitgaven wordt ervoor gezorgd dat de stormvloedkeringen voldoen aan het afgesproken faalkansniveau.

³ De in de realisatie opgenomen 829 km is gebaseerd op een herdefiniëring van de niet-primaire waterkeringen. Vanwege de gewenste normering van niet-primaire waterkeringen, is in 2010 het betreffende areaal opnieuw in beeld gebracht. Dit getal kan nog beperkt wijzigen als de leggers zijn vastgesteld. De in de begroting opgenomen waarde van 396 km heeft alleen betrekking op de lengte van de dijken langs de vaarwegen die tevens een waterkerende functie hebben. In de nieuwe waarde (829 km) is het volledige areaal niet-primaire waterkeringen opgenomen.

⁴ Het verschil tussen de begrote suppletieomvang en gerealiseerde omvang wordt verklaard doordat de begrote omvang 2010 betrekking heeft op het tweejarige suppletieprogramma 2010 (13,2 miljoen m³) en de gerealiseerde omvang betrekking heeft op zowel de afronding van het suppletieprogramma 2009 (1,854 mln. m³), gerealiseerd suppletieprogramma 2010 (5,752 mln. m³) en gerealiseerd suppletieprogramma 2011 (0,6 mln. m³). Vanwege het relatief grote aandeel van de strandsuppleties in het totaal, waren de uitgaven in 2010 hoog en is er in totaal minder m³ zand gesuppleerd.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicatoren (norm)	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m ³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven.	13 200 000 m ³	8 206 000 m ³ ¹
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren, voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering	62%	62% ²

¹ Het verschil tussen de streefwaarde 2010 en gerealiseerde omvang wordt verklaard doordat de streefwaarde 2010 betrekking heeft op het tweejarige suppletieprogramma 2010 (13,2 mln. m³). De gerealiseerde omvang heeft betrekking op zowel de afronding van het suppletieprogramma 2009 (1,854 mln. m³), gerealiseerd suppletieprogramma 2010 (5,752 mln. m³) en gerealiseerd suppletieprogramma 2011 (0,6 mln. m³). Het resterende deel van het suppletieprogramma 2010 (7,448 mln m³) zal in 2011 worden gesuppleerd. Zie tevens de nadere toelichting bij 11.02.01 onder «handhaven kustlijn».

² De indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Waterwet (voorheen Wet op de Waterkering) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het technisch in staat houden van de situatie 2006. Uit die zogenaamde «tweede toetsing» is gebleken dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de normen uit de Waterwet. Het beheer en onderhoud programma is er op gericht dit percentage vast te houden. Het verbeteren van dit percentage wordt gerealiseerd via het aanlegprogramma Hoogwaterbescherming en andere aanleg programma's zoals herstel zeekeringen in Zeeland.

In 2010 is van een deel van de in 2006 getoetste primaire rijkswaterkeringen de technische staat achteruit gegaan t.o.v. de situatie in 2006. Anderzijds zijn er verbeteringen bereikt door de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma e.d. In 2010 is de derde (vijfjaarlijkse) toetsing uitgevoerd, die in de loop van 2011 zal worden gerapporteerd. Dan komt een nieuw percentage in beeld van de primaire waterkeringen dat volgens de inzichten van 2010 en het areaal van 2010 wel/niet voldoet aan de normen uit de Waterwet (voorheen WoW).

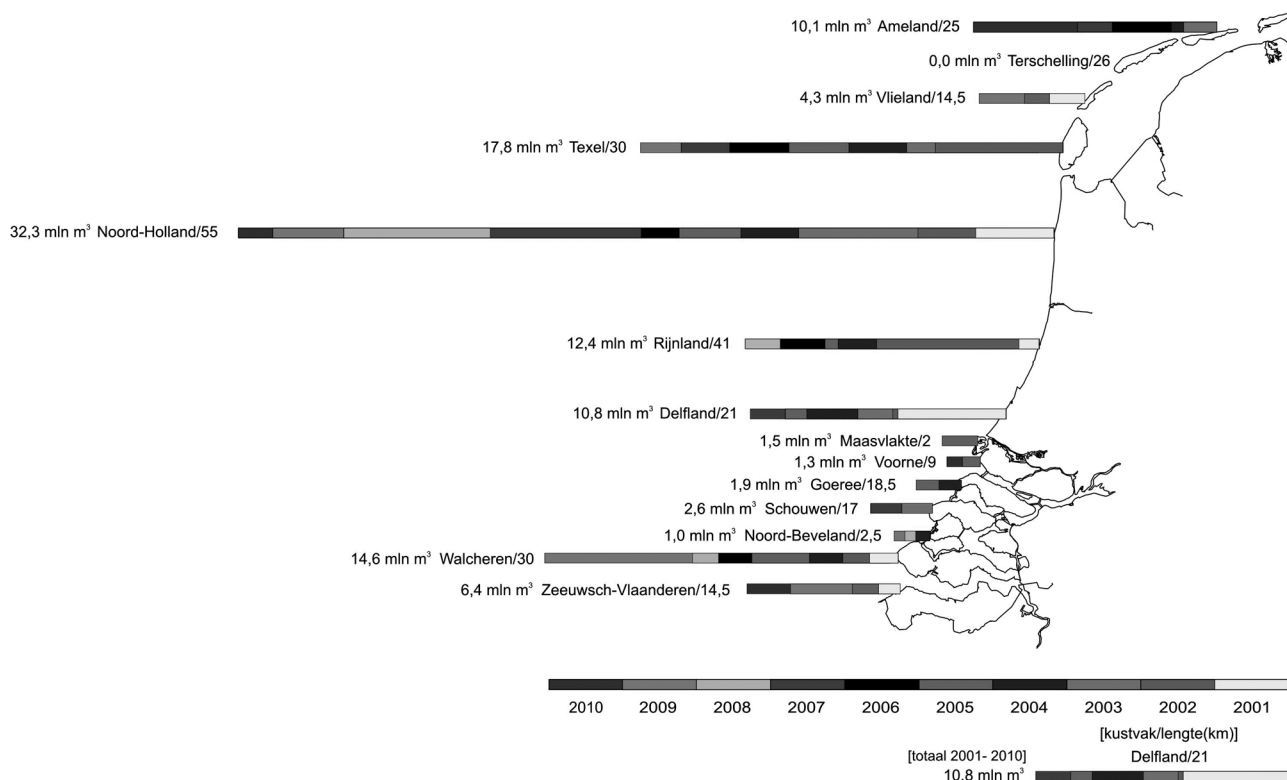
Bron: Rijkswaterstaat

Suppleren voor kustlijn­zorg in 1000m ³	2006	2007	2008	2009	Begroot 2010	Realisatie 2010
Strand	3 400	3 724	1 249	600	5 300	3 793
Onderwater	7 350	8 976	6 213	14 000	7 900	4 413

Bron: Rijkswaterstaat

In onderstaand figuur is de gerealiseerde zandsuppletie over de periode tussen 2001 en 2010 weergegeven.

Productartikel 11



Bron: Rijkswaterstaat, 2011

11.02.05 Basispakket Beheer en Onderhoud integraal Waterbeheeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterbeheeren bevat alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem op een kwaliteitsniveau te houden dat voldoet aan de vigerende regelgeving. Hierbij valt te denken aan beheer en onderhoud van:

- Rijkswateren t.b.v. maatgevend hoogwater (MHW);
- Stuwende en spuiende kunstwerken;
- Rijkswateren ten behoeve van waterkwaliteit;
- Oevers en bodems;
- Vergunningverlening en handhaving.

De resultaten van het afgelopen jaar zijn bij de meetbare gegevens beschreven.

In 2009 is de Waterwet van kracht geworden en zijn het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) en het Nationaal Waterplan verschenen. In het BPRW is aangegeven welke maatregelen RWS ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water uitvoert en op welke wijze RWS de beheerplannen Natura 2000 samen met provincies en andere betrokkenen vorm geeft. De implementatie van de Waterwet verloopt goed en leidt, vanwege het grotere aantal AMvB's in de nieuwe Waterwet, tot minder vergunningen maar wel meer meldingen. De inspanningen verschuiven hierdoor van minder vergunningverlening (voor wat betreft eenvoudige zaken) naar controle van de meldingen. Dit geldt voor de eenvoudige zaken. Voor complexe situaties geldt nog steeds de vergunningplicht.

Productartikel 11

Vanwege de aard van de werkzaamheden horen de producten Rijksrederij en Kustwacht thuis op artikelonderdeel 15.02. Vanaf de begroting 2011 zijn beide producten ook op dit artikelonderdeel opgenomen.

• Rijksrederij

De oprichting van de Rijksrederij per 1 januari 2009 is per 1 juli 2009 geëffectueerd. De Rijksrederij bundelt binnen de Rijksoverheid nautische activiteiten die door verschillende partijen (ELI, Financiën (douane), IenM en de Kustwacht) apart zijn uitgevoerd met als doel schaalvoordelen te behalen. De kerntaken van de Rijksrederij zijn: het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau, het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen en het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

• Kustwacht

De Kustwacht Nederland bestaat per 1 januari 2007 en is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht heeft zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoerden. De opdrachtformulering van de Kustwacht wordt voorbereid door de Raad voor de Kustwacht. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de Raad voor de Kustwacht. De Ministerraad stelt vervolgens het APB formeel vast.

Meetbare gegevens

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2010 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Totaal aantal vergunningen	–	– ¹	21 176	30 944 ²
	Spuiende en stuwende kunstwerken	97	98 ³	43 836	64 056 ²
	Totaal			65 012	95 000

¹ Zoals gemeld in de begroting IF 2010 (pag. 32), is vanaf 2010 de areaaleenheid «inzet uren vergunningverlening en handhaving» vervangen door «totaal aantal vergunningen» (output). In de begroting IF 2010 is geen omvang opgenomen omdat, als gevolg van de inwerkingtreding van de Waterwet en de overgang van vergunningen naar algemene regels, nog onvoldoende inzicht bestond over wat de impact hiervan zou zijn op het aantal vergunningen. Wel is hier ervaring mee opgedaan en in de begroting IF 2011 (pag. 21) is voor het jaar 2011 een aantal van 1 100 vergunningen opgenomen.

² In de gerealiseerde begrotingsbijdragen zijn de bij Miljoenennota aangevraagde extra middelen opgenomen die nodig zijn om het gewenste beheer- en onderhoudsniveau te bereiken. In deze middelen zijn de nog uit te voeren werkzaamheden inbegrepen. Deze bedragen zijn op basis van de initiële begrotingsbedragen toegerekend aan de activiteiten in het kader van de Vergunningverlening en handhaving en aan de Spuiende en stuwende kunstwerken.

³ In 2010 was het feitelijke aantal spuiende en stuwende kunstwerken (spui- of uitwateringssluizen) hoger (98) dan ten tijde van het opstellen van de begroting (97) was voorzien. Dit betreft twee extra spui- en uitwateringssluizen (nieuw aflatwerk in het Twentekanaal en de Genderensche Uitwateringssluis) en de overdracht aan het waterschap Zeeuws-Vlaanderen van de uitwateringssluis van de Westelijke Rijkswaterleiding.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	100%	99,8 % ¹
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	80%	86 % ²

¹ De indicator «spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend» scoort net geen 100% omdat zowel in Zeeland, Oost-Nederland en Utrecht een beperkt aantal stuwen en spuien enkele dagen niet hebben gefunctioneerd. Dit is verholpen. Bovendien heeft het geen kritieke situaties opgeleverd omdat het zich niet tijdens hoogwater heeft voorgedaan en het gewenste waterpeil gehandhaafd kon blijven.

² De indicator «percentage door RWS verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen» is hoger dan de afgesproken streefwaarde doordat Rijkswaterstaat de vergunningverlening efficiënter heeft uitgevoerd waardoor meer vergunningen binnen de wettelijke termijn zijn verleend.

Bron: Rijkswaterstaat

11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

Het betreft beheer- en onderhoudsactiviteiten waarvan de uitgaven per project hoger zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud, etc.). Hieronder vallen ook de projecten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke was bijgevoegd bij de begroting 2004. In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

In het kader van dit plan van aanpak achterstallig onderhoud zijn voor de begroting 2010 de volgende projecten gedefinieerd:

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering begroting	Start uitvoering realisatie
Stuwen Lek	2004–2010	2010	2010 ¹
Haringvliet	2004–2011	2005	2005

¹ Na de afgebroken aanbesteding bij het project Stuwen Lek (biedingen hoger dan het beschikbare budget, zie Begroting IF 2010, pag. 33) is dit project in 2009 doorgestart. De renovatie wordt nu in twee fases uitgevoerd. In 2010 is de uitvoering gestart. Hierbij is begonnen met een uitgebreide inspectie. In 2011 zal worden gestart met de realisatie van de urgente maatregelen en tegelijkertijd start de voorbereiding van fase 2. Het project zal doorlopen t/m 2016.

Bron: Rijkswaterstaat

11.03 Aanleg

Aanleg is er enerzijds op gericht de primaire waterkeringen op het niveau te brengen dat nodig is om te voldoen aan de wettelijke normen. Anderzijds is aanleg waterbeheren erop gericht waar nodig extra functionaliteit te leveren die nodig is om de waterkwaliteit te verbeteren en/of de waterkwantiteit te beheersen.

11.03.01 Realisatieprogramma Waterkeren

Op dit artikelonderdeel zijn het afgelopen jaar diverse projecten uitgevoerd. Deze projecten hebben betrekking op:

Productartikel 11

Realisatieprogramma waterkeren (IF 11.03.01)						
Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010	
CATEGORIE 0						
Deltaplan grote rivieren	13	19	6	2010	2010	¹
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	17	8	-9	2015	2015	²
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	81	62	-19	2015	2015	³
Hoogwaterbeschermingsprogramma	288	153	-135	2020	2020	⁴
Deltares Deltafaciliteit	0	9	9	-	2013	⁵
Pilot Zandmotor	0	2	2	-	2012	⁶
Overige onderzoeken en kleine projecten afronding	74	69	-5	2020	2020	
	-2	0	2	-	-	
Totaal categorie 0	471	323	-148			

¹ De kosten voor enkele subsidieprojecten binnen het Deltaplan Grote Rivieren zijn voor 2010 hoger uitgevallen dan waarmee rekening was gehouden in de begroting. Deze projecten worden uitgevoerd door derden. Het ministerie van IenM is bij wet verplicht de gemaakte kosten voor 100% te vergoeden.

² Maatregelen i.r.t. rivierversuiming omvatten het programma NURG en het project Keent. Twee projecten die in het kader van de Nadere Uitwerking voor het Rivierengebied (NURG) worden uitgevoerd, zijn verdragd: project Afferden (door het niet tijdig gereedkomen van de bestemmingsplanwijziging en de keurvergunning) en Lexkesveer (vanwege complexiteit rondom de sanering). De uitvoering van het project Keent is getemporeerd teneinde een stijging van de projectkosten te voorkomen.

³ De lagere uitgaven op het programma Dijkversterking en Herstel steenbekleding zijn m.n. veroorzaakt door meevallers bij de projecten Herstel steenbekledingen en Vooroeverbescherming (steenbestortingen). Deels zijn de lagere uitgaven het gevolg van een vertraging in de uitvoering van de tweede fase van het project Steenbestortingen.

⁴ De lagere realisatie is het gevolg van vertraging binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Bij Najaarsnota zijn de voor 2010 benodigde middelen in lijn gebracht met de verwachte uitgaven van de waterschappen.

⁵ Voor het project «Deltares deltafaciliteit» zijn in 2010 FES-middelen beschikbaar gekomen met als doel de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, waterbeheer en meer in het algemeen het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse Delta.

⁶ Ten behoeve van het project Pilot Zandmotor zijn in 2010 voorbereidingskosten gemaakt. In het kader van dit project zal een grote hoeveelheid zand worden gestort voor de Delflandse kust tussen de kustplaatsen Ter Heijde en Kijkduin. Eind 2010 heeft de aanbesteding plaatsgevonden.

NB: In de in 2010 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

Op dit artikelonderdeel is het afgelopen jaar gewerkt aan de in de onderstaande tabel opgenomen projecten.

Productartikel 11

Waterbeheeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Projecten nationaal					
Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	1	0	- 1	2010	2010
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	24	8	- 16	2011	2011 ¹
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	112	52	- 60	divers	divers ²
Tijdelijke regeling bestrijding regionale water-overlast	11	0	- 11	2011	2011 ³
Projecten landsdeel Oost					
Inrichting IJsselmonding	- 1	0	1	2010	2010
Projecten landsdeel West-Overig					
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	7	1	- 6	2011	2011 ⁴
Natuurpilot IJmeer/Markermeer	0	2	2	2015	2015 ⁵
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	10	2	- 8	2011	2012 ⁶
Projecten landsdeel Zuid					
Natuurcompensatie Perkpolder	3	6	3	2013	2014 ⁷
Verruiming vaargeul Westerschelde	4	1	- 3	2011	2011 ⁸
Overig					
Innovatie KRW/WB 21	30	13	- 17	2012	2012 ⁹
Synergie KRW/WB 21					¹⁰
	19	17	- 2	2015	2015
afronding	- 2	0	2	-	-
Totaal categorie 0 (IF 11.03.02)	218	102	- 116		

¹ Op het programma SUBBIED (Subsidie baggeren bebouwd gebied) is minder gerealiseerd dan begroot doordat het totaal van de in 2010 ingediende subsidieaanvragen minder was dan het subsidieplafond.

² De lagere realisatie op het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren wordt m.n. verklaard door vertraging bij de grondverwerving van het project Haringvliet de Kier. Daarnaast heeft de opdrachtnemer van het project sanering Hollandsche IJssel meer voorbereidingstijd nodig en is de aanbesteding van de sanering van het project Kanaal door Walcheren laat in het jaar afgerond waardoor de uitvoering in 2011 zal starten.

³ De lagere uitgaven zijn het gevolg van de vertraging door derden bij de verzoeken tot subsidievestiging en de daarbij behorende eindrapportages. De einddatum 2011 wijzigt hierdoor niet.

⁴ Dit programma bevat m.n. de projecten Westfriese kust en Zuidelijke IJmeerkust.

⁵ Het project Natuurproject IJmeer/Markermeer is in de ontwerpbegroting 2009 toegevoegd aan de IF-begroting. Het bijbehorende budget is vanaf 2011 overgeheveld van de begroting van LNV. Als gevolg van een bijstelling van de planning van de aannemer waren de middelen eerder nodig.

⁶ De lagere realisatie in 2010 is veroorzaakt door een aanpassing van het werkschema van de aannemer alsmede door vertraging bij de beoordeling van de MER. Hierdoor zijn meerdere onderdelen van het IIVR-project niet meer in 2010 in uitvoering gegaan.

⁷ De middelen waren eerder nodig a.g.v. een aanpassing van de planning van de aannemer.

⁸ In de voor 2010 begrote middelen is rekening gehouden met een risicoreservering (t.b.v. bijsturing van bagger- en stortwerkzaamheden). In 2010 hebben zich geen risico's voorgedaan.

⁹ De subsidiemiddelen zijn later gecommiteerd dan verwacht. De committeringen tender 1 zijn in 2009 gedaan en de committeringen tender 2 zijn in 2010 gedaan. Daarnaast zijn in 2010 veel verzoeken tot projectverlenging ontvangen, waardoor voorschotbetalingen naar achteren schuiven. De einddatum 2012 blijft ongewijzigd.

¹⁰ De lagere uitgaven worden veroorzaakt door het actuele kasritme van de circa 83 synergieprojecten die door de regio worden uitgevoerd. De einddatum 2015 wijzigt hierdoor niet.

NB: In de in 2010 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

11.05 Verkenning en planstudie

Verkenningen en planstudies zijn er op gericht om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde op het gebied van Waterbeheer te verkennen en om daarna, indien nodig, uit alternatieven de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden voor de uitvoering.

Op dit artikelonderdeel zijn in 2010 diverse projecten uitgevoerd. In de toelichting bij de onderstaande tabellen is nader ingegaan op de ontwikkelingen in 2010.

MIRT-onderzoeken

1. Deelprogramma's Deltaprogramma:
In 2010 is de organisatie opgezet en zijn de plannen van aanpak van de deelprogramma's opgesteld. Na vaststelling is gestart met de uitvoering van deze plannen van aanpak.
2. Ontwikkelingschets 2010 Schelde estuarium:
In de Ontwikkelingschets 2010 zijn projecten opgenomen waarmee het Vlaams Gewest en Nederland de toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid van het Schelde-estuarium bevorderen. Van deze projecten is in 2010 de derde vaargeulverruiming van de Westerschelde door Vlaanderen gestart en afgerond.
3. Innovatie Haaglanden:
In 2010 zijn studies verricht naar waterberging in stedelijk gebied (Laakkwartier) en waterberging sportterreinen in proeftuin Noordpolder. Voor de waterberging sportterreinen is de vervolgstap (uitvoering) in gang gezet. Daarnaast is de waterberging tuinderijen in proeftuin Waalblok gerealiseerd, is het besluitvormingsproces Waalblok geanalyseerd en heeft de brede verkenning wateropgave Oranjepolder plaatsgevonden.
4. Deltamodel:
In december 2010 is de eerste ruwe versie van het Deltamodel (versie 0.1) opgeleverd.

Productartikel 11

11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

Verkenningprogramma Hoofdwatersystemen						
Locatie	Indicatie modaliteit	Probleem	Referentiekader	Begroting 2010	Realisatie 2010	
Landsdeel (inter)nationaal						
Rampenbeheersing Overstromingen/ compartimentering	Waterkeren	Veiligheid	Kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2011	2010	1
Levensduur Waterkeringen	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2010	2010	2
Landsdeel Noord						
Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2010	2011	3
Landsdeel Zuid						
Grevelingen Water en Getij (voorheen Doorlaatmiddel Brouwersdam)	Waterbeheren	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Watervisie	2011	2011	
Zandhonger oosterschelde	Waterkeren	Veiligheid en waterkwaliteit	WoW en natura 200	2013	2013	
Uitvoeringsprogramma ZW-Delta	Waterbeheren	Waterveiligheid, waterkwaliteit en gebruiksfuncties	Amendement Koppejan/Roefs 2007	2010	2010	4

¹ De verkenning rampenbeheersing overstromingen / compartimentering is afgerond en heeft opgeleverd dat het grootschalig nieuw aanleggen van compartimenteringsdijken niet effectief is. Mogelijk dat dit op een kleinere, regionale, schaal wel het geval kan zijn. Dit vergt wel gebiedsgericht maatwerk en past binnen het concept van «meerlaagsveiligheid», dat in het Nationaal Waterplan 2009–2015 als uitgangspunt voor een duurzaam waterveiligheidsbeleid is verwoord. De uitwerking hiervan vergt ook gebiedsgericht maatwerk. Beide voornoemde onderwerpen zijn in 2010 in vier gebiedspilots waterveiligheid 21^e eeuw nader uitgewerkt.

² De verkenning Levensduur Waterkeringen is afgerond en heeft zich gericht op het effect van de inzetbaarheid van de Maeslantkering op de waterkeringen in het Rijn- en Maasmondgebied. Gebleken is dat de levensduur van waterkeringen in het Rijn- en Maasmondgebied door meerdere factoren wordt bepaald. Eén van die factoren is de wijze waarop – op termijn – wordt omgegaan met dit gebied, het wel of niet afsluitbaar maken. Dit wordt verder uitgewerkt in het Deltaprogramma, deelprogramma Rijnmond–Drechtsteden.

³ Het Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk is in 2009 afgerond en is in 2010 als de verlengde verkenning Toekomst Afsluitdijk opgestart. Als gevolg van de val van het kabinet is besluitvorming over de voorkeursbeslissing verschoven naar 2011 (zoals reeds gemeld per brief aan de Tweede Kamer).

⁴ Het uitvoeringsprogramma ZW-Delta is conform de planning in 2010 vastgesteld door de stuurgroep ZW-Delta.

11.05.02 Planstudieprogramma Waterkeren

Planstudieprogramma waterkeren			
	Gereed		
Projectomschrijving	Begroting 2010	Realisatie 2010	
Categorie 1			
Projecten (inter)nationaal			
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	pb/uo 2012	pb/uo 2012	
Overige steenzetting	u 2009–2016	u 2012–2016	1
Projecten noord			
Legger primaire waterkering Vlieland	pb 2012 / uo 2013		2
Projecten west			
Pilot zandmotor Delflandse kust	pb 2009 / uo 2010	pb 2010 / uo 2010	3

¹ In de begroting 2010 is abusievelijk een onjuiste uitvoeringsperiode vermeld en in de begroting 2011 is deze periode gecorrigeerd.

² De legger primaire waterkering Vlieland is weer in de verkenningenfase opgenomen om samen met de provincie Friesland, de gemeenten Vlieland en Terschelling en het waterschap Friesland te komen tot een integrale verkenning.

³ Het projectbesluit is in 2010 genomen en de uitvoeringsopdracht is conform de begroting in 2010 gegeven. De uitvoering start begin 2011.

Legenda:

u uitvoering

uo uitvoeringsopdracht

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

Productartikel 11

11.05.03 Planstudieprogramma Waterbeheren

Planstudieprogramma waterbeheren			Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2010	Realisatie 2010	
Categorie 1			
Projecten internationaal			
Volkerak Zoommeer	pb 2011 / uo 2012	pb 2011 / uo 2012	
Beekmonding Maas	pb 2009 / uo 2010	pb 2010 / uo 2010	¹
Projecten west			
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	pb 2009 / uo 2010	pb 2011 / uo 2011	²

¹ Voor de planstudie Beekmonding Maas is op 24 maart 2010 het projectbesluit genomen en de uitvoeringsopdracht is gegeven. De uitvoering vindt plaats in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren op het realisatieprogramma Waterbeheren (artikelonderdeel IF 11.03.02).

² De planstudie Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer is vertraagd wegens het uitblijven van een variantkeuze door onduidelijkheid over het effect van de te nemen maatregelen. De planstudie zal na het in 2011 te nemen projectbesluit direct in uitvoering worden genomen in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren op het realisatieprogramma Waterbeheren (artikelonderdeel IF 11.03.02).

Legenda:

uo: uitvoeringsopdracht

tb/pb: tracébesluit/projectbesluit

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie.

Het artikel hoofdwegennet op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32, 34 en 36 op de lenM begroting (XII). De doelstellingen van deze beleidsartikelen zijn:

- Artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;
- Artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
12. Hoofdwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	2 701 107	2 343 084	3 959 152	1 879 765	5 072 103	2 482 746	2 589 357	¹ - 184 638
Uitgaven	2 110 743	2 467 308	3 058 410	2 908 606	3 269 934	2 909 261	360 673	30 635
12.01 Verkeersmanagement	61 951	66 215	59 233	56 527	57 150	57 150	0	0
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	56 633	52 145	53 924	56 527	57 150	57 150	0	0
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	5 318	14 070	5 309	0	0	0	0	0
12.02 Beheer en onderhoud	1 039 854	1 090 900	1 230 533	827 211	1 209 404	956 376	253 028	- 1 874
12.02.01 Basispakket B&O	879 537	859 239	977 849	657 227	1 031 823	747 591	284 232	² 3 173
12.02.02 Servicepakket B&O	160 317	231 661	246 621	102 253	80 592	77 192	3 400	0
12.02.04 Groot variabel onderhoud			6 063	67 731	96 989	131 593	- 34 604	³ - 5 047
12.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit	660 394	898 165	1 385 754	1 652 932	1 709 262	1 407 413	301 849	37 225
12.03.01 Realisatieprogramma	496 923	761 343	1 307 071	1 610 236	1 699 800	1 356 217	343 583	⁴ 37 537
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	163 471	136 822	78 683	42 696	9 462	51 196	- 41 734	⁵ - 312
12.04.01 GIV/PPS	123 224	138 564	290 684	261 065	225 341	223 007	2 334	23 429
12.05 Verkenningen en planstudie voor tracébesluit	225 320	273 464	92 206	110 871	68 777	265 315	- 196 538	- 28 145
12.05.01 Verkenningen	704	0	174	5 336	4 371	0	4 371	⁶ - 2 559
12.05.02 Planstudie voor tracébesluit	224 616	273 464	92 032	105 535	64 406	265 315	- 200 909	⁷ - 25 586
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven				3 356	2 971	0	2 971	
- Bijdrage aan batenlastendienst	1 408 543	1 504 124	1 622 386	1 170 895	1 510 612	1 200 889	309 723	
- Restant		963 184	1 436 024	1 734 355	1 756 351	1 708 372	47 979	

Productartikel 12

12. Hoofdwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
12.09 Ontvangsten	64 209	55 987	141 399	123 019	217 125	153 119	64 006 ⁸	32 635

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ In de begroting was de verplichtingenreeks gebaseerd op de klassieke contractvorm met een beperkte looptijd. In 2010 zijn de DBFM contracten gesloten met betrekking tot de A12 Lunetten–Veenendaal en de A15 Maasvlakte–Vaanplein en zijn de betalingsverplichtingen voor de hele looptijd vastgelegd.

² De hogere realisatie wordt grotendeels verklaard doordat een bedrag van € 200 mln. voor onderhoud wegen, dat was voorzien voor 2011, al in 2010 is voldaan. Dit om het kasritme van de Staat te optimaliseren.

³ Doordat de relatief duurere renovaties (bijv. Galecopperbrug) zijn gepland voor latere jaren zijn de in 2010 gerealiseerde uitgaven lager dan begroot. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij art. 12.02.04.

⁴ De hogere realisatie wordt m.n. verklaard doordat budget is toegevoegd voor de Spoedaanpak en de kosten voor grondverwerving voor het project A1/6/9 Schiphol–Amsterdam–Almere. Voor een nadere toelichting op het realisatieprogramma wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 12.03.01.

⁵ De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat lopende het jaar, als gevolg van fasewisseling, planstudieprojecten (na tracébesluit) zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.

⁶ De hogere uitgaven zijn ontstaan doordat in 2010 de verkenningen voor Rotterdam Vooruit, Holland Rijnland, verkenning Haaglanden en ZOV Brabantstad zijn voortgezet. Het betreft verkenningen waarin ook andere participanten (o.a. Regio's, Provincies en gemeenten) deelnemen. Zij leveren ook een van tevoren afgesproken bijdrage in de kosten van de verkenningen.

⁷ De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat lopende het jaar, als gevolg van fasewisseling, planstudieprojecten (voor tracébesluit), zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.

⁸ De hogere ontvangsten hebben o.a. betrekking op de rw2 Holendrecht–Oudenrijn, rw2 Rondweg Den Bosch, ZSM-spoedaanpak en rw50 Eindhoven–Oss. Daarnaast is sprake van diverse overige ontvangsten, waaronder verkoop van zogeheten overhoeken grond.

12.01 Verkeersmanagement

12.01.01 Basispakket Verkeersmanagement

In 2010 zijn in het kader van de Spoedaanpak veel aanlegprojecten in uitvoering genomen, hetgeen hinder heeft veroorzaakt. Mede door het beter op elkaar afstemmen van de vele wegwerkzaamheden is het aandeel files door wegwerkzaamheden daarentegen beduidend lager uitgevallen dan was voorspeld. Op het hoofdwegennet is het aantal incidentmeldingen opnieuw toegenomen, wat flinke druk zet op het realiseren van betrouwbare reistijden. Door professionalisering van de afhandeling van incidenten is de gemiddelde afhandelduur echter verkort. Het goed en tijdig informeren van de weggebruiker over de toestand van de weg is hier onlosmakelijk mee verbonden. Een voorbeeld hiervan is de gemaakte professionaliseringsslag in de informatievoorziening over gladheidbestrijding, zoutloketten en vorstschade.

Bovengenoemde maatregelen werden in 2010 steeds meer op netwerkniveau ontwikkeld en ingezet. Dit past volledig in het huidige mobiliteitsbeleid en moet ook voor de toekomst de basis vormen voor een succesvol verkeersmanagement.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	t/m 2008	t/m 2009	Begroot 2010	Realisatie 2010
Verkeerssignalering	Km	1 157	1 200	1 204	1 294 ¹
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	25	30	33	46 ²

¹ De toename van verkeerssignalering komt onder andere door uitbreiding op de parallelbanen (verbindingswegen) die bij enkele grote projecten zoals A2 Den Bosch en A2 Eindhoven zijn gerealiseerd.

² 2. Het verschil tussen begroting en realisatie wordt deels verklaard door het anders aansluiten van (o.a. bestaande) spits- en plusstroken op bediencentrales, waardoor er meer «onafhankelijk» functionerende stroken zijn ontstaan. Er zijn daarnaast in 2010 op meerdere locaties spits- en plusstroken (versneld) voltooid, o.a. langs de A1 (Hoevelaken–Barneveld), langs de A12 (Ede–Veenendaal, Zoetermeer–Gouda, Woerden–Gouda) en langs de A9 (Holendrecht–Diemen). Op de A2 is de spitsstrook bij het knooppunt Everdingen door reconstructie opgeheven. Vanaf de begroting IF 2011 is specificatie van de spits- en plusstroken opgenomen in aantal km in plaats van aantallen spits- en plusstroken (zie Begroting IF 2011, pag. 35). Het opnemen van het aantal kilometers geeft een beter beeld van de daadwerkelijke ontwikkeling van het areaal en is bovendien basis voor een betrouwbaarder cijferbeeld.

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Eenheid	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 min. zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders.	% van de bemeten rijbaanlengte	95%	96 % ¹
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	80%	79 % ²
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	80%	92 % ²

¹ De realisatie is hoger uitgevallen dan de streefwaarde omdat het proces m.b.t. de aanlevering van reis- en route-informatie boven verwachting is verlopen, mede door een adequaat risicomanagement.

² De twee indicatoren m.b.t. aanrijtijden zijn m.i.v. de begroting 2009 geïntroduceerd. Hiermee wordt aangegeven hoe snel Rijkswaterstaat na een ongeval ter plekke is om de weg zo snel mogelijk weer vrij te kunnen geven voor het verkeer. Minder files op de minder drukke trajecten maakt het mogelijk hier de beoogde streefwaarde gemakkelijker te halen. Op de drukste trajecten wordt het ieder jaar moeilijker om de afgesproken waarde te halen, als gevolg van meer verkeer en het «inleveren» van de vluchtstrook voor spitsstroken. Daarnaast is het in de wintermaanden aan het begin van het jaar extra moeilijk geweest de norm te realiseren als gevolg van de inzet van personeel voor aanpak winterweer.

Bron: Rijkswaterstaat 2007 t/m 2008

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2010 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	1 204	1 294	57 150	57 150

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

De toename van verkeerssignalering komt onder andere door uitbreiding op de parallelbanen (verbindingswegen) die bij enkele grote projecten zoals A2 Den Bosch en A2 Eindhoven zijn gerealiseerd.

12.02 Beheer en onderhoud

Met het budget voor beheer en onderhoud is het Rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2010 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het

Productartikel 12

faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

12.02.01 Basispakket beheer en onderhoud

Het betreft hier het vast en variabel onderhoud aan wegen (verhardingen, kunstwerken, DVM, verkeerskundige voorzieningen) en de directe omgeving daarvan. Conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage infrastructuurfonds 2004, TK 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1) is ook in 2010 geïnvesteerd in het wegwerken van achterstallig onderhoud. Voor verhardingen is in 2010 de streefwaarde gerealiseerd. In 2010 zijn de vorstschades hersteld en overige verhardingen van Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) uitgevoerd om nieuwe achterstanden zoveel mogelijk te voorkomen. De streefwaarde 2010 voor kunstwerken is niet gehaald vanwege het uitstellen van onderhoud. Bij de DVM-systemen is nog steeds sprake van onderhoudsachterstand. Via toestandafhankelijk (storings)onderhoud is het structureel onderhoud uitgesteld. In 2010 is ook verder gewerkt aan het in 2009 gestarte grootschalig onderhoud aan stalen bruggen. In eerste instantie gaat het om 14 stalen bruggen, waarvan er 10 uiterlijk in 2013 moeten zijn hersteld en de overige 4 in de periode 2014–2018. Het onderhoud en de vervanging van de betonnen wegfundering van de A1 nabij de Duitse grens is begin 2011 afgerond.

Meetbare gegevens

Specificatie areaal rijkswegen		t/m 2008	t/m 2009	Begroot 2010	Realisatie 2010
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 734	5 701	5 684	5 695 ¹
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 326	1 382	1 427	1 408 ²
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	74	73	76	74
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten	11	12	12	12
Groen areaal (in km ²)	Stuks	217	207	223	204 ²

¹ Door de versnelde realisatie van spits- en plusstroken is de rijbaanlengte op de hoofdrijbanen minder gedaald dan begroot. Het betreft hier o.a. de A2 Holendrecht–Maarsse, A2 Leenderheide–Valkenswaard, Burgerveen–Ringvaartaquaduct en A12 Woerden–Ouders.

² De dalingen zijn onder andere gevolg van de overdracht van de N271 (Echt–Venlo) en de N268 (Roermond–Duitse grens).

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2010 (x € 1 000)
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	88,1	88,1	747 591	1 031 823

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

De hogere realisatie t.o.v. de begroting wordt grotendeels verklaard doordat een bijdrage van € 200 mln. voor onderhoud wegen die was voorzien voor 2011 al in 2010 is voldaan (zie tabel budgettaire gevolgen van uitvoering).

Indicator	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Voldoen van wegen aan de normen	95%	97%
Voldoen van bruggen en viaducten aan de normen	88%	85%

¹ De voor 2010 afgesproken streefwaarde van 88% is niet geheel gerealiseerd (85%). Inspecties worden intensief ingezet om de toestand van de kunstwerken actief te monitoren.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

servicepakket	Budget 2010 (x € 1000)	Gerealiseerd begrotings- bedrag 2010 (x € 1000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	41 646	44 817
Meer veilig en meer vlot	18 671	17 537
Meer kwaliteit leefomgeving	16 875	18 238
Totaal	77 192	80 592

¹ Op basis van het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1) is ook in 2010 geïnvesteerd in het wegwerken van achterstallig onderhoud. Dit betreft m.n. onderhoud aan verhardingen en kunstwerken. Voor een nadere inhoudelijke toelichting bij de uitvoering van beheer en onderhoud en een effect op de prestatie-indicatoren wordt verwezen naar 12.02.01.

² Mijlpaal in 2010 was de uitvoering van twee pilotprojecten. De pilot Secure Lane betrof een pilot met intelligente camerabewaking op 15 verzorgingsplaatsen op de Corridor Rotterdam–Venlo. Het was een gezamenlijk project van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing, KLPD, RWS, een aantal belangenorganisaties in de transportbranche en diverse regionale partijen. Doel van de pilot was het voorkomen van transportcriminaliteit. De resultaten van de pilot zullen worden geëvalueerd. De tweede pilot werd uitgevoerd op de verzorgingsplaats Lonnekermeer. Hier is onderzocht wat de effecten zijn van permanente camerabewaking en regelmatig toezicht door een beveiligingsbedrijf. Daarnaast is het schoonhouden van het sanitair op de verzorgingsplaats ondergebracht bij de exploitant om te bezien of dit leidt tot meer efficiency of een schonere verzorgingsplaats. De resultaten van de pilot zullen worden geëvalueerd. In 2010 zijn maatregelen gerealiseerd vanuit de verkeersveiligheidsimpuls voor niet-autosnelwegen in beheer bij het Rijk. Naast de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) zijn vooral Kosten-Effectieve Maatregelen (KEM) uitgevoerd. Risicovolle situaties zijn duurzaam veilig gemaakt, o.a. door de aanleg van rotondes. Kruispunten zijn (deels) heringericht onder invloed van gewijzigde verkeersstromen maar met een optimaal veilige inrichting. Waar aantoonbaar positief effect aanwezig is, zijn stroken bermverharding aangebracht of gevaarzettende objecten afgeschermd. Op deze wijze is getracht op routes over de gehele lengte een gelijk verkeersveiligheidsniveau te bereiken. Nog enkele in uitvoering zijnde projecten worden grotendeels in 2011 afgerond. Het gaat hierbij o.a. om het verbreden en realiseren van ongelijkvloerse kruisingen op de N48, de aanleg van een rotonde op de N99 kruising Oostoverweg en de aanleg van rotondes en een parallelweg op de N57 Kraaijesteinweg in Zeeland.

³ Het servicepakket meer kwaliteit leefomgeving bevat de uitvoering van maatregelen uit het MJPB en het MJPO. Het Meerjarenprogramma Bodemsanering (MJPB) geeft een overzicht van de verontreinigde locaties in beheer bij Rijkswaterstaat die niet in het kader van beheer en onderhoud of aanleg (kunnen) worden aangepakt. In 2010 zijn werkzaamheden uitgevoerd om tot afronding van het programma te komen. Het betreft bodemonderzoek en saneringsvoorbereiding en monitoring om het saneringsresultaat te controleren. In Noord-Holland (Diemen Sniep) en Zuid-Holland (Achterzeedijk Barendrecht) zijn saneringen afgerond. Het MJPO richt zich op het verbinden van twee of meer natuurgebieden door middel van ecoducten, dassentunnels, in-/uittreedplaatsen voor wild in rivieren en kanalen en dergelijke. Het servicepakket betreft het onderdeel dat voor rekening van RWS komt (wegen). In 2010 zijn 12 knelpunten opgelost. Deze zijn in onderstaande tabel benoemd. Nadere informatie over het MJPO is opgenomen in artikel 36 in de verantwoording Hoofdstuk XII van lenM.

Bron: Rijkswaterstaat

Productartikel 12

In 2010 opgeloste knelpunten

nr	Provincie	locatie	voorziening	Onderdeel
FL9	Flevoland	A6 Kuindervaart	Kleine faunatunnel	Wegen
Fr 9	Friesland	N31 Langdeel	Aquaduct met doorlopende oever	Wegen
GE19	Gelderland	A2 Beesd	Ecoduct	Wegen
Gr 9	Groningen	N33 Holwierde	Brug met doorlopende oever	Wegen
Li 16	Limburg	A2 Wessem	Kleine faunatunnel	Wegen
NH 7	Noord-Holland	A7 Middenmeer	Kleine faunatunnel	Wegen
NH 9	Noord-Holland	A7 Purmerend Noord	Kleine faunatunnel	Wegen
Ut 12	Utrecht	A2 Abcoude	watgang	Wegen
Ut 13	Utrecht	A2 Loenersloot	Grote faunatunnel	Robuuste verbinding
Ut 19	Utrecht	A2 Vianen	Ecoduct natuurbrug	Wegen
ZE 13	Zeeland	N61 Otheensche kreek	Brug met doorlopende oever	Wegen
ZH 11	Zuid-Holland	A4 Hoogmade	Duiker met doorlopende oever	Wegen

12.02.04 Groot variabel Onderhoud

GVO	Areaaleenheid	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)	Gerealiseerd begrotings- bedrag 2010 (x € 1 000)	
	Kunstwerken	102 380	67 600	¹
	Sloop en nieuwbouw A1	29 213	29 389	²
	Totaal	131 593	96 989	

¹ Het voor 2010 begrote bedrag is gebaseerd op een enigszins gelijkmatige verdeling van de middelen voor het Stalen-bruggen-dossier. De gerealiseerde uitgaven 2010 hebben betrekking op de verdere aanpak van de Scharsterrijnbrug en de brug bij Beek (1e fase), Muiderbrug en Calandbrug. De relatief duurdere renovaties (bijv. Galecopperbrug) zijn gepland voor latere jaren.

² Het groot variabel onderhoud aan de betonbaan A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is begin 2011 opgeleverd.

Bron: Rijkswaterstaat

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Door middel van voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is en komt om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de aspecten veiligheid en leefbaarheid.

12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegennet

Belangrijke aandacht ging in 2010 uit naar de Spoedaanpakprojecten. De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 721, nr. A) maakt het mogelijk 30 wegprojecten met spoed op te pakken. Nog voor 1 mei 2011 zal voor deze projecten de besluitvorming (Wegaanpassingsbesluit of Tracébesluit) zijn afgerond en de uitvoering zijn gestart. Voor 10 projecten zal de oplevering plaatsvinden voor 1 mei 2011.

In onderstaande tabel zijn zowel de in 2010 opgeleverde projecten als de in 2010 gestarte realisaties vermeld.

Productartikel 12

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A2 Holendrecht–Maarsssen 2x5 * 1	A2 Leenderheide– Valkenswaard * 2	A1 Watergraafsmeer–Diemen*
A2 Holendrecht–Oudenrijn ¹	A12 Woerden–Gouda*	A12 Gouda–Woerden*
A2 Everdingen–Deil	A12 Woerden–Oudenrijn* 3	A12 Utrecht–Bunnik*
A2 Zaltbommel–Empel	A58 Eindhoven–Oirschot* 2	A12 Maarsbergen–Veenendaal*
A2 Rondweg Den Bosch		A12 Bunnik–Driebergen*
A2 Tangenten Eindhoven		A12 Driebergen–Maarsbergen*
A4 Burgerveen–Leiden (noordelijk deel)		A27 Everdingen–Lunetten*
A7 Rondweg Sneek		A28 Hattemberbroek–Lankhorst*
A9 Holendrecht–Diemen*		A50 Valburg–Grijsoord
A12 Utrecht West aansluitingen		A50 Ewijk–Valburg
N34 Omleiding Ommen ⁵		A74 Venlo
N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere		N50 Ramspol–Ens*

* Spoedaanpak projecten

¹ Door problemen met de tunneltechnische installaties zal het project gefaseerd worden opengesteld.

² Door een bijstelling van de planning van de aannemer kon het project eerder worden opengesteld.

³ Het project is gestart onder Groot Onderhoud waardoor het nog in 2010 kon worden opengesteld.

⁴ Het deel waarvoor het tracébesluit onherroepelijk is, is gestart; het overige deel zal medio 2011 starten.

⁵ Dit project is in 2010 opengesteld en in 2011 is de herinrichting van de bestaande N34 gereed.

In 2010 zijn tevens verschillende ontwerp- en definitieve besluiten vastgesteld. Het gaat hierbij om de Spoedaanpakprojecten en de reguliere MIRT-projecten. Voor nadere informatie wordt verwezen naar artikel 34.01 van de verantwoording hoofdstuk XII van lenM.

Projectenoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofdwegen

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Projecten landsdeel Noord					
A7 Rondweg Sneek	21	22	1	2010	2010
Projecten landsdeel Oost					
A2 Everdingen–Deil–Zaltbommel–Empel	127	123	– 4	2010/2011	2010/2011
N34 Omleiding om Ommen	19	15	– 4	2011	2011
N35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal)	33	46	13	2013	2013
Projecten landsdeel Randstad					
A12 Utrecht west benutting, aansluitingen					
Woerden–Linschoten en Woerden–Harmelen	21	9	– 12	2010	2010
A28 Utr–Amersfoort	67	34	– 33	2012	2012
RW4 Burgerveen–Leiden	92	117	25	2014	2014
Projecten landsdeel West					
A2 Holendrecht–Oudenrijn	210	227	17	2012	2012
A12 Den Haag–Gouda benutting	60	18	– 42	2009	2009
N9 Koedijk–De Stolpen*	15	10	– 5	2011	2011
Projecten landsdeel Zuid					
A2 Rondweg Den Bosch	45	34	– 11	2010	2010
A2 Tangenten Eindhoven	84	63	– 21	2010	2010
A2/A67 Maatregelenpakket Limburg	20	16	– 4	2011	2012
N57 Veersedam–Middelburg	48	51	3	2011	2011
A73/74 Venlo–Maasbracht ism A74, N68 en OTR	13	46	33	2008	2008

Productartikel 12

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010	
Overig						
A10 Amsterdam praktijkproef FES	20	2	- 18	2011	2011	¹²
Dynamisch verkeersmanagement	85	21	- 64	2012	2012	¹³
Kleine projecten / Afronding projecten	49	41	- 8	n.v.t.	n.v.t.	¹⁴
Programma aansluitingen	18	2	- 16	n.v.t.	n.v.t.	¹⁵
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet	- 8	0	8	n.v.t.	n.v.t.	¹⁶
Quick Wins FES	14	3	- 11	2011	2011	¹⁷
Afronding	- 1	0	1			
Totaal categorie 0	1 062	899	- 163			
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planstudie- projecten	304	800	496			¹⁸
totaal	1 356	1 700	344			

¹ N34 Omlleiding om Ommen: De lagere realisatie wordt ondermeer verklaard doordat de middelen voor de herinrichting van de bestaande N34 doorschuiven naar 2011.

² N35 Zwolle-Almelo: De uitgaven zijn in 2010 hoger uitgevallen door een bijstelling van de planning.

³ A12 Utrecht west benutting, aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Harmelen: De gerealiseerde onderuitputting wordt ondermeer verklaard door een schuif naar 2011 t.b.v. afrondende werkzaamheden.

⁴ RW 28 Utrecht-Amersfoort: Bij Miljoenennota 2011 (voor het jaar 2010) is het budget van dit project aangepast aan de actuele scope.

⁵ RW4 Burgerveen-Leiden: De hogere uitgaven zijn het gevolg van een versnelling van het Noordelijk deel (van Burgerveen tot iets ten zuiden van Ringvaartaquaduct) en een hogere productie op het Zuidelijk deel (Leiderdorp-Leiden).

⁶ A12 Den Haag-Gouda benutting: Door een voorspoedige uitvoering van dit project is een groot deel van de uitgaven reeds in 2009 gerealiseerd (zie verantwoording IF 2009, pag. 44).

⁷ N9 Koedijk-De Stolpen: De uitgaven in 2010 zijn lager uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd.

⁸ A2 Rondweg Den Bosch: Met name doordat een deel van de scope van het project overgaat naar het vaarwegproject Zuid-Willemsvaart (omleggen en opwaarderen, Maas-Veghel) is de realisatie lager uitgevallen.

⁹ A2 Tangenten Eindhoven: Bepaalde kosten zijn niet in 2010 maar in latere jaren gevallen (o.a. als gevolg van vertraging aansluiting Meerenakkerweg) waardoor een kasschuif naar latere jaren nodig is.

¹⁰ A2/A67 Maatregelenpakket Limburg: De lagere realisatie doet zich voor bij het deelproject A76-Nuth+A76-Imstenraderweg (verwachte oplevering 2015) vanwege een aanpassing van de planning.

¹¹ A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR: Het aanvankelijke begrotingsbedrag 2010 is bij Miljoenennota 2011 (voor 2010) verhoogd om de kostenontwikkeling van de afgelopen jaren te dekken.

¹² A10 Amsterdam praktijkproef FES: Een klein deel van de voor 2010 geplande uitgaven is gerealiseerd t.b.v. planvoorbereiding. Zoals in de begroting IF 2011 (pag. 40) gemeld, is de planning gericht op uitvoering vanaf 2011.

¹³ Dynamisch verkeersmanagement: De voorbereiding van diverse uit te voeren werkzaamheden vergt meer tijd dan was voorzien waardoor de uitgaven naar latere jaren verschuiven.

¹⁴ Kleine projecten / Afronding projecten: De lagere realisatie is met name veroorzaakt door niet gerealiseerde uitgaven voor het Convenant Vathorst.

¹⁵ Programma aansluitingen: De uitgaven hebben betrekking op aansluitingen tussen het hoofdwegennet en overige wegen. De uitgaven worden minder snel gerealiseerd dan eerder was voorzien. Een deel van de uitvoering wordt door regionale partners uitgevoerd.

¹⁶ Op het realisatieproject Verkeersveiligheid infrastructuurpakket HWN is als gevolg van het amendement van de leden Koopmans en Roefs (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 A, nr. 31) een bedrag van € 10 mln. in mindering gebracht, waardoor een negatief budget is ontstaan. Dit negatieve budget is door middel van de eerste en tweede suppletore begroting aangevuld tot nihil.

¹⁷ Quick Wins FES: Er zijn in 2010 minder uitgaven gerealiseerd dan was voorzien door langere doorlooptijden van benodigde vergunningen, vertraging van knooppunt Hoogeveen en een complexere aanpassing van Knooppunt Lunetten.

¹⁸ Projecten met een * bevinden zich nog in de Planstudiefase maar er zijn al wel voorbereidingskosten gerealiseerd.

12.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit

Voor een nadere toelichting op de projecten wordt verwezen naar de planstudietabel onder 12.05.02.

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Door middel van uitvoering van deze infraprojecten waarbij sprake is van Publiek-Private financiering wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is om, rekening houdend met de aspecten veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden.

Productartikel 12

Realisatieprogramma geïntegreerde contractvormen (IF art. 12.04)

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Projecten landsdeel Noord					
N31 Leeuwarden–Drachten (excl. B&O)	0	5	5	2007	2007
Projecten landsdeel West-overig en Randstad					
Aflossing tunnels	51	47	- 4	-	-
A10–2e Coentunnel	157	159	2	2012	2012
Projecten landsdeel Zuid					
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	15	14	- 1	2005	2005
Totaal categorie 0	223	225	2		

¹ De gerealiseerde uitgaven hebben te maken met de omzetting van het beschikbare budget voor de N31 (Leeuwarden–Drachten) naar DBFM (Design, Build, Finance, Maintenance) waarin met beschikbaarheidsvergoedingen wordt gewerkt. Bij de Miljoenennota 2011 is het eerder opgenomen begrotingsbedrag à € 30 mln. omgezet in beschikbaarheidsvergoedingen van € 5 mln. jaarlijks in de periode 2010 tot en met 2015.

NB: In de in 2010 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

12.05.01 Verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed Begroting 2010	Realisatie 2010	Toelichting
Landsdeel Randstad					
As Leiden-Katwijk (Holland-Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007	2009		1
Den Haag Internationale stad (onderdelen Scheveningen Boulevard)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Randstad Urgent	2009	nvt	2
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functionerende toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen	2010		3
Rotterdam Vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2009		4
Landsdeel Zuid					
A58/67 Bergen op Zoom (Markiezaat)–Venlo (Zaardereiken) (Batadorp)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 en voorjaar 2009			5
Pilot MIRT verkenning Zuid-oost vleugel Brabantstad	Bereikbaarheid in relatie tot ruimte, economie, landschap en leefbaarheid.	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2009	ja	6
Landsdeel Oost					
A1 Gebiedsgerichte verkenning corridor Apeldoorn–Deventer–Azelo	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006			7

Productartikel 12

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed Begroting 2010	Realisatie 2010	Toelichting
N35Verkenning Zwolle–Wythmen	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006	2009	ja	⁸
A73 Corridor Ewijk–Rijkevoort	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit		nvt	⁹
Landsdeel Noord A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT 2007	2009	ja	¹⁰

¹ De studie van de verkenning Holland-Rijnland is in 2010 afgerond. De plan-mer van de provincie loopt nog. De voorkeursbeslissing moet nog worden genomen.

² Den Haag Internationale stad is niet in een MIRT verkenning ondergebracht. Dit wordt uitgevoerd door Haaglanden.

³ In het najaars BO MIRT 2010 is besloten de probleemanalyses voor weg en ov aan te scherpen, met als streven eind 2011 voor beide vraagstukken een voorkeursbeslissing te nemen.

⁴ In 2010 is verder gewerkt aan het masterplan en de daaronder vallende deelverkenningen. De verwachting is dat eind 2011 de (rijks)structuurvisie Rotterdam Vooruit wordt vastgesteld. Eind 2011 zijn specifiek voor de NWO en de kwaliteitssprong OV op Zuid voorkeursbeslissingen voorzien.

⁵ De verkenning A58/A67 is opgesplitst in meerdere verkenningen en onderzoeken. Er is najaar 2010 een verkenning A58 St Annabosch–Galder gestart. Hiernaast wordt voor de A67 een MIRT onderzoek gedaan en een no regret maatregelenpakket uitgewerkt.

⁶ Verkenning zuid-oost vleugel is afgerond en bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

⁷ De resultaten van de gebiedsgerichte verkenning A1 zone zijn eind 2010 aangeboden en gepresenteerd.

⁸ Februari 2010 is de voorkeursbeslissing genomen, project is daarna overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

⁹ Dit project is in het verleden door RWS verkend maar is momenteel niet in verkenning. Indien de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) 2011 daar aanleiding toe geeft kan dit worden geagendeerd in de gebiedsagenda.

¹⁰ De verkenning A7 Zuidelijke Ringweg Groningen is afgerond en bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02 en 12.05.02: Planstudie hoofdwegennet voor en na tracébesluit

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget		Begroting		Gereed	Toelichting
	min.	max.	taakstellend	2010	2010	Real. 2010		
Projectomschrijving								
Categorie 1 ná tracébesluit								
Projecten nationaal								
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl maatregelen geluid			95		2004–2010			
ZSM 1 en 2 (Spoedwet wegverbreding)			2 207		2004–2014			
Projecten landsdeel west overig								
N50 Ramspol–Ens			111	tb	2010–2013			tb in 2009 vastgesteld en project zit in realisatie
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)								
Tracé/-projectbesluit t/m 2010								
Projecten landsdeel Noord								
A31 Leeuwarden			194		2011–2014			tb in 2010 vastgesteld
A33 Assen–Zuidbroek			141	tb	2011–2013			tb zal in 2011 worden vastgesteld. In mei 2010 is er een bestuursovereenkomst getekend, waarbij de planning is vastgesteld.
Projecten landsdeel Oost								
A50 Ewijk–Valburg			317		2011–2014			tb in 2010 vastgesteld
A12 Ede–Grijsoord			126	tb	2012–2013			tb zal in 2011 worden vastgesteld. Wijziging van de planning vanwege herziening standpunt.
Projecten landsdeel Randstad								

Productartikel 12

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Begroting		Gereed	Toelichting
	min.	max.	taakstellend	2010	2010	Real. 2010	
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere			3 580		2011–2017		
A2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Maarssen) 2x5 rijstroken			46		2010–2011		2x5 rijstroken, wab is in 2009 vastgesteld en project zit in realisatie.
A4 Delft–Schiedam			668	tb	2011–2015	tb	
N11 Leiden–Zoeterwoude Alphen a/d Rijn				tb			tb zal in 2011 worden vastgesteld. Wijziging van de planning vanwege samenhang met andere projecten in studiegebied.
A27/A1 Utrecht–knooppunt Eemnes–Amersfoort			390	tb	2012–2015		tb zal in 2011 worden vastgesteld. Wijziging planning vanwege kwaliteitsverbetering OTB/MER.
A15 Maasvlakte–Vaandplein			1 407		2011–2015	tb	
A13/A16/A20 Rotterdam				tb	2012–2020		Op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Daarbij is afgesproken, dat de regio met een voorstel zal komen ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van deze inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het standpunt worden ingenomen en kan een vervolgpianing worden vastgesteld.
A2 Oudenrijn–Everdingen			128	tb	2010–2014	tb	
Projecten landsdeel West–overig							
A9 Alkmaar–Uitgeest				wab	2011–2012	wab	
Projecten landsdeel Zuid							
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, excl omlegging Halsteren			300	tb	2011–2013		tb zal in 2011 worden vastgesteld. Wijziging planning vanwege kwaliteitsverbetering OTB/MER.
A61 Hoek–Schoondijke			128	tb	2012–2014		
A73/A74 Venlo–Maasbracht ism A74, N68 en OTR				tb	2010–2012	tb	
A2 Passage Maastricht			551	tb	2010–2016	tb	
Tracé/-projectbesluit na 2010							
Projecten landsdeel Noord							
A6/A7 Knooppunt Joure			70		Na 2011		
N31 Harlingen (Flessenhals Harlingen)			140		Na 2011		
Projecten landsdeel Oost							
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen			653		2012–2015		

Productartikel 12

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Begroting		Gereed	Toelichting
	min.	max.	taakstellend	2010	2010	Real. 2010	
Projectomschrijving							
A18 Varsseveld–Enschede			299		2012–2016		
Projecten landsdeel Randstad							
A4/9 Omlegging A9 Badhoevedorp			310		2012–2015		
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)			135		vanaf 2011		
A28/A1Knooppunt Hoevelaken					2016–2020		
Ring Utrecht					2016–2020		
Projecten landsdeel Zuid							
A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder					2013–2018		
A62 Goes–Vlissingen			84		2011–2014		
Totaal categorie 1							
Categorie 2							
Projecten landsdeel zuid							
A2 Maasbracht–Geleen					2014–2018		
Totaal uitvoeringsprogramma (excl. FES res. NoMo)							
Overprogrammering							
Begroting (IF 12.03.02/12.05.02)							

tn: trajectnota of projectnota
 tb / pb: tracébesluit / projectbesluit
 wab: wegaanpassingsbesluit
 pr: procedures rond

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord.

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2010 van Infrastructuur en Milieu (XII) bij beleidsartikelen:

- artikel 32: Het bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- artikel 34: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;
- artikel 35: Mainports en logistiek

artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)									
13. Spoorwegen	Realisatie				Begroting		Verschil		Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
Verplichtingen	2 597 494	1 813 743	1 765 610	771 360	2 538 710	2 823 197	- 284 487	¹	147 115
Uitgaven	2 069 357	2 026 541	1 835 464	2 077 325	2 645 273	2 975 622	- 330 349		3 052
13.01 Railverkeersleiding	93 251	0	0	0	0	0	0		0
13.02 Onderhoud en vervanging	1 547 391	1 367 359	1 174 475	1 410 334	1 689 994	1 837 395	- 147 401	²	- 21 119
13.02.01 Regulier onderhoud	710 634	616 531	332 986	818 987	894 536	772 786	121 750		- 9 100
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	625 493	412 750	488 178	383 168	490 667	600 886	- 110 219		- 23 496
13.02.03 Rentelasten	188 654	119 336	121 733	124 150	70 210	123 981	- 53 771		- 50
13.02.04 Betuweroute	22 610	27 846	20 624	39 068	77 565	64 255	13 310		27 512
13.02.05 Kleine infra en overige proj.		190 896	210 954	44 961	157 016	275 487	- 118 471		- 15 985
13.03 Aanleg	372 286	507 215	512 914	516 059	794 285	859 451	- 65 166	³	19 640
13.03.01 Realisatie programma personenvervoer	315 090	470 440	479 183	490 627	772 352	842 409	- 70 057		17 592
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	30 750	36 775	33 731	25 432	21 933	17 042	4 891		2 048
13.03.03 Uitg.leenfaciliteit versnelde aanleg	26 446	0	0	0	0	0	0		0
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	47 524	145 896	145 172	133 760	121 510	139 271	- 17 761	⁴	- 3 954
13.05 Verkenningen en planstudies	8 905	6 071	2 903	17 172	39 484	139 505	- 100 021		8 485
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	5 274	5 469	2 805	16 424	28 462	98 214	- 69 752	⁵	4 873
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	1 131	602	98	748	11 022	41 291	- 30 269	⁶	3 612
13.05.03 Verkenningenprogramma	2 500	0	0	0	0	0	0		0
Van totale uitgaven:									
- Apparaatsuitgaven		2 090	1 740	2 651	2 408	500	1 908		
- ApparaatskostenProRail aanleg		79 185					0		
- Restant		1 945 265	1 833 724	2 074 674	2 642 865	2 975 122	- 332 257		
13.09 Ontvangsten	0	0	24 869	184 255	15 848	125 000	- 109 152		- 1 927
- HSA		0	0	0	0	0	0		0

Productartikel 13

13. Spoorwegen	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
– Overig	1 047	30 666	24 869	184 255	5 848	0	5 848	⁷	– 1 927
– Mandje spoor				0	10 000	125 000	– 115 000	⁸	0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De projecten LMCA/PHS en OV-SAAL verkeren nog in de opstartfase. Vooruitlopend op een concrete invulling van het programma is een pragmatische verdeling gemaakt van de verplichtingen over de periode t/m 2020. De uiteindelijke realisatie 2010 blijkt hiervan af te wijken. Dit verklaart met name het nu ontstane overschot op de verplichtingenruimte.

² De totale besteding in 2010 is € 147 miljoen lager dan in de ontwerpbegroting voor 2010 was begroot. Dit wordt voor het belangrijkste deel veroorzaakt door de verwerking van het zgn. mandje spoor binnen beheer en onderhoud (zie punt 8.). Daarnaast is geld overgeheveld naar hoofdstuk XII (actieplan groei op het spoor, grensoverschrijdend vervoer).

³ Voor een toelichting op de lagere uitgaven bij Aanleg wordt verwezen naar de toelichting zoals opgenomen bij de projectoverzichten : tabel 13.03.01/02.

⁴ Omdat de marktrente lager is dan de rekenrente zijn lagere uitgaven in 2010 gerealiseerd.

⁵ De lagere realisatie op 13.05.01 wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere uitgaven op de projecten OV-SAAL en Zuidas dan gepland. De op dit artikelonderdeel geplande uitgaven voor het project OV-SAAL zijn voor een groot deel overgeboekt naar realisatie op 13.03 in verband met de afgifte van een realisatiebeschikking, op dit onderdeel zijn ook de uitgaven verantwoord. Bij het project Zuidas is sprake van een lagere realisatie als gevolg van het in januari 2010 (tijdens het bestuurlijk overleg tussen de bij de Zuidas betrokken partijen) overeengekomen proces. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een voorkeursbeslissing die moet leiden tot een gedragen en haalbare Zuidasvariant.

⁶ De lagere realisatie is voornamelijk veroorzaakt doordat er geen realisatiebeschikking is afgegeven voor het project Rotterdam–Genua als gevolg van de vertraging in de oplevering van ERMITS

⁷ Het gaat hier om de verantwoording van bijdragen van derden in spoorprojecten en om de afrekening van verstrekte voorschotbetalingen.

⁸ Eind 2009 is definitief overeenstemming bereikt tussen de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Staat over de uitkering van een superdividend van € 1,4 mlrd. aan de Staat. Met dit akkoord is de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) rond. De Kamer is hierover schriftelijk geïnformeerd (Kamerstukken II, 2009–2010, 28 165, nr. 105). Het gaat om een omvangrijk pakket van € 2 mlrd, dat uit diverse onderdelen bestaat en waarbij onder andere schuldaflossing van ProRail aan de orde is. In 2010 heeft de juiste verwerking plaatsgevonden van de € 2 mlrd aan de uitgaven- en ontvangstenkant. Eerder was deze € 2 mlrd in de begroting 2009 onder de noemer «Mandje spoor» kasmatig ingeschat en technisch geheel verwerkt onder de ontvangstenraming. Dit in afwachting van de uitkomst van de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS. Alleen het element van de concessievergoeding NS blijft nu onder de ontvangsten spoor geraamd. De overige onderdelen van het pakket (schuldreductie/rentevrijval, leenfaciliteit) zijn verwerkt aan de uitgavenkant; de ontvangstenkant wordt hiervoor nu gecorrigeerd.

13.01 Railverkeersleiding

Met ingang van het jaar 2007 worden de uitgaven voor de spoorverkeersleiding verantwoord onder 13.02, omdat het beheerplan van ProRail deze uitgaven niet meer apart inzichtelijk maakt.

13.02 Onderhoud en vervanging

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven verantwoord voor beheer en onderhoud spoorwegen. 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 infrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rentekosten en aflossingen van de leningen van ProRail voor uitbreidingsinvesteringen.

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van IenM moet jaarlijks instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan jaarlijks met de Tweede Kamer. In 2010 zijn de werkzaamheden uitgevoerd zoals opgenomen in het beheerplan 2010. Het gaat daarbij onder andere om: railverkeersleiding,

Productartikel 13

capaciteitsmanagement, groot en klein onderhoud, bovenbouwvernieuwingen, maatregelen in het kader van STS en UPGE, kleine infrastructuurwijzigingen, oplossen capaciteitsknelpunten i.h.k.v. herstelplan spoor, onderdelen van het programma actieplan groei op het spoor, programma's ruimte voor de fiets en reistijdverbetering.

13.03 Aanleg spoorwegen

13.03.01 en 13.03.02 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer
Dit onderdeel bevat de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen van railinfrastructuur

Projectoverzichten

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)						
Project Beschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010	
Projecten nationaal						
BB21(ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	5	0	5	divers	divers	1
Geluid (emplacementsen en innov. ontwikkeling)	0	0	0	divers	divers	
Geluidssanering spoorwegen	21	17	- 4			2
Kleine projecten	5	5	0	divers	divers	
HSA claim	0	17	17	divers	divers	3
A'dam-Utrecht-Maastricht/Heerlen						
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	9	10	1	2006/2007	2006/2007	
Stations en stationsaanpassingen						
Kleine stations	6	6	0	divers	divers	
Overige projecten/lijdelen enz.						
Afdekking risico's spoorprogramma's	0	0	0			
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	38	24	- 14	divers	divers	4
Intensivering Spoor in steden I	15	6	- 9	divers	divers	5
Intensivering Spoor in steden II	27	0	- 27	divers	divers	6
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	6	2	- 4	divers	divers	7
OV SAAL korte termijn	0	7	7			8
Ontsnippering	8	2	- 6	divers	divers	9
Traject Oost (perronverbredingen)	0	0	0	2004/2008	2004/2011	
Traject Oost Uitv Convenant DMB	10	0	- 10	2013/2017	2012/2019	10
Projecten landsdeel Oost						
Arnhem sporen in Arnhem	60	116	56	2007/2010	2007/2011	11
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	25	14	- 11	2011/pm	2010/2013	12
Spoorzone Oost Ede		0	0			
Projecten landsdeel Randstad						
Rotterdam/Den Haag-Utrecht						
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2						
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen						
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	80	98	18	2005 EV	2005 EV	13

Productartikel 13

Project Beschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
Stations en stationsaanpassingen					
A'dam CS spoor 10/15	1	1	0	2004/2010	2004/2010
A'dam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)					
Amsterdam Cuypershal	18	0	- 18	2011	14
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	10	19	9	2008/2011	2013
Den Haag emplacement	0	0	0	2006	2006
Den Haag CS; terugbouwen sporen 11/12	5	2	- 3	2013	2012/2015
Fietsenstalling Amsterdam CS	1	0	- 1	2009/2015	2008/2015
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	50	52	2	2011/2012	2011/2012
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	57	26	- 31	2009/2014	2014
Overige projecten/lijdelen enz.					
Regionet (incl. verkeersmaatregelen Schiphol)	38	16	- 22	divers	divers
Rijswijk-Schiedam incl spoorcorridor Delft	86	71	- 15	2013	2013
Spoorwegovg Soestdijkseweg te Bilthoven	10	5	- 5		
Projecte landsdeel west overig					
Amsterda/Schiphol-Den Helder/Hoorn					
Haarlemmermeer-Almere					
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2 ^e eilandperron	0	0	0	2006	2006
Overige projecten/lijdelen enz.					
Hanzelijn	239	258	19	2013	2012
Projecten landsdeel Zuid					
Stations en stationsaanpassingen Breda Centraal (tbv NSP)	11	1	- 10	2011	2013

Productartikel 13

Project Beschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
Totaal realisatieprogramma	842	772	- 70		

¹ **BB21**

De in 2010 geplande uitgaven zijn doorgeschoven omdat de leverancier (Bombardier) niet aan zijn verplichtingen heeft voldaan. Tevens is de in 2011 geplande bijdrage van derden in 2010 binnengekomen waardoor in 2010 minder «lenM geld» nodig bleek.

² **Geluidssanering spoorwegen**

Op het deelproject Geluidssanering Pre-Nomo is sprake van een positief aanbestedingsresultaat wat van invloed is geweest op de kasrealisatie 2010.

³ **HSA claim**

De uitgaven komen voort uit de afgeronde onderhandelingen met HSA omtrent de definitieve vaststelling van de hoogte van de aan HSA te verlenen vergoeding voor het tijdelijk rijden van 1 april 2007 tot 1 juli 2009 in verband met uitstel aanvangsdatum. Bij een definitief akkoord in 2010 (oorspronkelijk geraamd voor 2009) kon algehele uitbetaling plaats vinden, onder verrekening van het reeds verleende voorschot.

⁴ **AKI-plan en Veiligheidsknooppunten**

Als gevolg van herziene besluitvorming over te verbeteren locaties met bijbehorende oplossingsrichtingen zijn de uitgaven lager dan gepland.

⁵ **Intensivering spoor in steden I**

Omdat op voorhand niet precies is in te schatten op welk moment betreffende gemeentes een factuur indienen is in de begroting een stelpost opgenomen van 10 mln. De daadwerkelijke realisatie 2010 is hierbij achtergebleven.

⁶ **Intensivering Spoor in Steden II**

Gelden zijn overgeboekt naar BZK, derhalve geen realisatie op artikel 13.

⁷ **Intensivering Spoor in Steden II**

Gelden zijn overgeboekt naar BZK, derhalve geen realisatie op artikel 13.

⁸ **OV-SAAL korte termijn**

In de begroting 2010 was de uitgavenplanning met betrekking tot dit project geraamd op artikel IF 13.05. Gedurende de uitvoering is een deel van de gelden overgeboekt.

⁹ **Ontsnippering**

Als gevolg van afstemmingen met meerdere partijen (provincies, gemeenten, waterschappen etc.) op veel verschillende locaties staat de planning onder druk en heeft dit effect gehad op de realisatie 2010.

¹⁰ **Traject Oost Convenant DMB**

De besluitvorming over de te kiezen oplossingsrichting duurt langer dan vooraf aangenomen waardoor in 2010 niet alle realisatiebeschikkingen en geplande uitgaven zijn gerealiseerd.

¹¹ **Arnhem sporen in Arnhem**

De betalingstermijnen richting de aannemer zijn aangepast naar de goedgekeurde herziene planning. Tevens is een deel van de kosten welke waren voorzien in 2011 (levering Prefab onderdelen) reeds in 2010 gerealiseerd

¹² **Arnhem Centraal (tbv NSP)**

Het project is enigszins vertraagd, met name het onderdeel afbouw van de tunnel (o.a. als gevolg van het niet geheel opleveren van de ruwbouw volgens de specificaties). Daarnaast is er ook nog geen besluit genomen over de businesscase van de OVT fase 2.

¹³ **Vleuten Geldermalsen 4/6 sporig incl Randstadspoor**

De werkzaamheden verlopen in zijn algemeenheid voorspoediger dan bij aanvang ingeschat. Het onderbouw- en bovenbouwcontract voor het onderdeel Houten-Houten Castellum is beter op elkaar aangesloten waardoor in de planning een snellere opvolging mogelijk is qua werkzaamheden en de uitgaven sneller gerealiseerd worden.

¹⁴ **Amsterdam Cuypershal**

Besluitvorming met gemeente Amsterdam kost meer tijd dan vooraf aangenomen waardoor de beschikkingsaanvraag later dan gepland zal worden ingediend.

¹⁵ **Den Haag Centraal (tbv NSP)**

De uitgavenprognose voor dit project is door lenM te laag ingeschat.

¹⁶ **Den Haag CS (terugbouwen sporen 11/12)**

Door een wijziging in het ontwerp zal de oplevering van de projectnota integraal ontwerp/aanvraag realisatiebeschikking in 2011 plaatsvinden waardoor de daarvoor geplande uitgaven ook doorschuiven.

¹⁷ **Fietsenstalling Amsterdam CS**

Als gevolg van de zeer complexe omgevingsfactoren (bestuurlijk, inpassing, meerdere aanrakende projecten etc.) heeft de planstudie meer tijd in beslag genomen dan gepland. De planning van het gehele project is gerelateerd aan planningen van met name de Noord-Zuidlijn en enkele andere gemeentelijke projecten in het projectgebied. Hierdoor verschuift de indienststelling en blijven geplande uitgaven achter.

¹⁸ **Terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)**

De gunning van het hoofdcontract is later dan gepland geëffectueerd. Hierdoor is start bouw en datum indienststelling verschoven en is de kasstroom voor 2010 lager uitgekomen.

¹⁹ **Regionet**

Het project Regionet bestaat uit een groot aantal deelprojecten. Binnen een aantal van deze projecten bleek sprake van een aanbestedingsmeevaller. Verder heeft besluitvorming meer tijd geveerd dan voorzien waardoor een aantal projecten later beschikt is dan vooraf aangenomen. Als gevolg hiervan is de realisatie 2010 achtergebleven bij de verwachting.

²⁰ **Rijswijk-Schiedam (Spoortunnel Delft)**

Bij dit project is sprake van een aantal tegenvallers in de uitvoering van een aantal kritische conditionerende activiteiten zoals kabels en leidingen en vergunningen. Ook heeft een aantal wijzigingen vanuit de omgeving (zoals de grondwaterstandproblematiek) het ontwerpproces van de aannemer op het kritieke pad vertraagd. Deze vertragingen hebben geleid tot lagere uitgaven in 2010 dan gepland.

²¹ **Spoorwegoverg Soestdijkseweg Bilthoven**

Vertraging in de uitvoering wordt met name veroorzaakt door een moeizaam verlopend proces rondom de grondverwerving.

²² **Hanzelijn**

De werkzaamheden met betrekking tot het contract «Bovenbouw Greenfield» en de brug bij Hattum, zijn voorspoedig verlopen en hebben voor een hogere kasstroom gezorgd.

²³ **Breda Centraal NSP**

De besteksfase, gepland te zijn afgerond vóór 2010, is door bestuurlijk overleg pas eind 2010 afgesloten met een definitief bestek. Hierdoor is het aanbestedingsproces niet tijdig gestart waardoor de geplande kasstroom niet is gehaald en de indienststelling van het project is verschoven

Productartikel 13

Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (13.03.02)						
Project	uitgaven 2010 in EUR mln.					Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil		Begroting 2010	Realisatie 2010
Projecten (inter)nationaal						
Aslasten Cluster II	1	0	- 1	¹	Div/2010	Div/2010
PAGE risicoreductie	4	1	- 3	²	Div/2009	Div/2009
Geluidspilot Goederenvervoer	0	1	1		Div/2009	2010
Projecten Landsdeel Oost						
Uitv progr goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	7	11	4	³		divers
Projecten landsdeel West – Overig						
Electr. Maasvlakte West en passeerspoor Botlek	3	1	- 2	⁴		
Projecten landsdeel Zuid						
Sloelijn/Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	2	3	1	⁵	2009/2010	
Overige projecten						
Kleine projecten	1	5	4	⁶		
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	0	0	0			
Totaal realisatieprogramma*	17	22	5			

¹ **D4 Aslasten Cluster II**

De planuitwerking duurt langer dan vooraf aangenomen waardoor indienen van de beschikkingaanvraag is vertraagd en geen realisatie in 2010 mogelijk bleek.

² **Page risico reductie**

Als gevolg van het niet kunnen beschikken over de oorspronkelijk gedachte bouwgronden in Sas van Gent en het niet tijdig verkrijgen van vergunningen in Roosendaal, loopt het programma uit en is de realisatie 2010 achtergebleven.

³ **Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)**

De uitvoering van de werkzaamheden verlopen in zijn algemeenheid voorspoediger dan gedacht. Het opheffen van een overweg is ondermeer versneld uitgevoerd.

⁴ **Electrificatie emplacement Maasvlakte West en passeerspoor Botlek**

De onderuitputting wordt voornamelijk veroorzaakt als gevolg van lagere materiaal- en loonkosten dan gepland.

⁵ **Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwse lijn**

De afhandeling van meer- en minderwerk en nadeelcompensatie me betrekking tot de bouw van de Sloelijn heeft eerder dan gepland plaatsgevonden.

⁶ **Kleine projecten**

De hogere realisatie wordt veroorzaakt door de bijdrage aan de uitkoop van discotheek Blue Lagoon naast rangeeremplacement Kijfhoek.

13.04. Geïntegreerde contractvormen PPS

Op dit onderdeel worden de uitgaven verantwoord met betrekking tot de terugbetaling van kapitaallasten vanwege de voorfinanciering van de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid en de onderhoudskosten van de HSL-Zuid.

Productartikel 13

Realisatieprogramma Railwegen (Geïntegreerde contractvormen spoor) (art 13.04)					
Project	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
Reeks infraprovider (IP) beschikbaarheidsvergoeding	139	122	- 17 ¹	2007	2007
Reeks infraprovider IP onderhoud (13.02)					
Totaal categorie 0					
Totaal realisatieprogramma	139	122			

¹ Zie toelichting bij Financiële Toelichting.

13.05 Verkenningen en planstudies

Op dit onderdeel zijn de uitgaven verantwoord van een aantal door ProRail uitgevoerde verkenningen en planstudies alsmede van een aantal spoorgerelateerde projecten.

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie		
	Begroting 2010	Realisatie 2010
Bedrag in € mln		
Projectomschrijving		
CATEGORIE 1		
Project nationaal		
Traject Oost		
Programma Hoogfrequent Spoor	Pb 2010/ uo 2013	Pb 2010/ uo 2013
Projecten landsdeel Randstad		
Amsterdam Zuidas-WTC/4sporig + keersporen 1)	Tb 2011	Tb 2011
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Tb/uo 2010	Tb/uo 2010

NB: Voor de kostenraming en het taakstellend budget wordt verwezen naar het projectoverzicht zoals opgenomen in de begroting 2010.

Legenda

Pb projectbesluit

Tb tracebesluit

Uo uitvoeringsopdracht

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie		
	Begroting 2010	Realisatie 2010
Bedrag in € mln		
Projectomschrijving		
CATEGORIE 1		
Project nationaal		
Goederenroute R'dam-Noord Nederland (GoeNoord)	Uo 2010	Uo 2010
Aslasten cluster III	Uo 2010	Uo 2010
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua	Uo 2010	Uo 2010
Projecten landsdeel Randstad		
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NANOV)	Uo 2010	Uo 2010 ¹

¹ De planstudie van het project GoeNoord is nog niet opgestart.

NB: Voor de kostenraming en het taakstellend budget wordt verwezen naar het projectoverzicht zoals opgenomen in de begroting 2010.

Legenda

Pb projectbesluit

Tb tracebesluit

Uo uitvoeringsopdracht

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.03 Verkenningen programma spoorwegen goederenvervoer

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Landsdeel Randstad			
Sporaansluiting 2e Maasvlakte achterlandver- binding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europese spoorwegennet	PKB Tweede maasvlakte	

Artikel 14. Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infrastructuur verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2010 van Infrastructuur en Milieu (XII) bij beleidsartikelen 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
14. Regionaal/lokale infra.	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	76 567	297 339	122 439	193 203	98 661	107 616	- 8 955	- 233 063
Uitgaven	275 263	189 614	285 713	182 976	266 337	275 193	- 8 856	- 943
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	256 122	146 091	175 516	141 849	156 053	186 209	- 30 156	3 770
14.01.01 Verkenningen			0	0	0	0	0	0
14.01.02 Planst. Progr.reg/lok	2 983	1 831	591	1 089	668	5 828	- 5 160	¹ - 4 404
14.01.03 Realisatieprogr.reg/lok	253 139	144 260	174 925	140 760	155 385	180 381	- 24 996	² ³ 8 174
14.02 Regionale Mob Fondsen	19 141	43 523	110 197	40 591	50 576	8 522	42 054	³ - 765
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	0	0	0	536	59 708	80 462	- 20 754	⁴ - 3 948
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten				536	7 885	44 154	- 36 269	- 3 948
14.03.02 RSP-ZZL: RB mob fondsen				0	51 823	31 094	20 729	0
14.03.03 RSP-ZZL: REP				0	0	5 214	- 5 214	0
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven	102	249	42	0	0	6	- 6	
- Bijdrage aan batenlastendienst	729	782	505	668	781	780	1	
- Restant		144 795	285 166	182 308	265 556	274 407	- 8 851	
14.09 Ontv.Reg./lokale infra	0	11	29 000	0	0	0	0	0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Dit betreft het saldo van diverse mutaties en kan de facto worden verklaard doordat het oorspronkelijke geraamde project N62 Kanaalkruising Sluiskil in 2010 is overgeboekt naar 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen, van waaruit betaalbaarstelling zal plaatsvinden.

² Zie toelichting bij tabel Realisatieprogramma regionale lokale infrastructuur.

³ Door de betalingen aan de Regionale Mobiliteitsfondsen is er ten opzichte van de ontwerpbegroting een tekort ontstaan van ca. 42 mln. Dit is inclusief de betaling ten laste van dit artikelonderdeel voor de Kanaalkruising Sluiskil. Het tekort wordt grotendeels gedekt door het voordelig saldo uit 2009.

⁴ Zie toelichting bij tabel Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn.

14.01 Grote regionaal/lokale projecten

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale lokale infrastructuur; planstudie		
		Gereed
Bedrag in € mln	Begroting	Realisatie
Projectomschrijving	2010	2010
CATEGORIE 1 voor tracébesluit)		
Projecten landsdeel West		
Den Haag Trekvliettracé	Pb 2010 / uo 2011	Pb 2010 / uo 2011
Projecten landsdeel Zuid		
Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut	Pb 2010 / uo 2012	Pb 2010 / uo 2012
Maaskruisend verkeer ¹	Pb 2010 / uo 2012	Pb 2011 / uo 2013
Categorie 2		
Projecten nationaal		
Projecten in voorbereiding	2011ev.	2011 ev.

¹ Het projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd doordat het bestuurlijke besluitvormingsproces in Maastricht nog niet is afgerond. Voor het ruimtelijk pakket Maastricht Noord is een bijdrage van 60 mln. gereserveerd.

NB: Voor de kostenraming en het taakstellend budget wordt verwezen naar het projectoverzicht zoals opgenomen in de begroting 2010.

Legenda

Pb projectbesluit

Uo uitvoeringsopdracht

Productartikel 14

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale lokale infrastructuur; realisatie

Realisatieprogramma regionale lokale infra						
Bedragen in € mln						Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil		Begroting 2010	Realisatie 2010
Categorie 0						
Projecten landsdeel Oost						
Nijmegen 2 ^e stadsbrug					2013	2013
Projecten landsdeel Randstad						
Noord-Zuidlijn Noord WTC N201	110	115	5	¹	2017	2017
Rijn-Gouwelijn Oost	27	27			2012	2012
Randstadrail (incl voorbereidingskosten)	32	0	- 32	²	2015	2016
Beneluxmetro	10	9	- 1	³	2006/09/12	2013
		3	3	⁴		
Projecten landsdeel West-overig						
Scheveningen Boulevard	3	2	- 1	⁵		2013
Overig						
Experimenteerprojecten						
Afronding	- 2	- 1	1			
Totaal categorie 0						
Totaal realisatieprogramma	180	155	- 25			

¹ De tragere uitvoering in 2009 is deels ingelopen door extra werkzaamheden en betalingen in 2010. Als uitwerking van het advies van de commissie Veerman wordt niet verder geboord dan het station Rokin en worden de tunnelboormachines opnieuw opgebouwd op het Scheldeplein om vanaf Zuid te gaan boren.

² Rijn-Gouwelijn Oost.

Vanwege de discussie in en met Leiden over de inpassing in het centrum van Leiden kon dit jaar de beschikking niet worden verleend. Daardoor zijn er voor RijnGouwelijn-Oost in 2010 geen uitgaven gedaan.

³ Randstadrail.

De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de vertraging in de uitvoering op het project Randstadrail ten aanzien van de ZORO-bus (Zoetermeer-Rotterdam) en de aanlanding op Den Haag Centraal.

⁴ Beneluxmetro.

De financiële afhandeling was voorzien in 2010, maar door enkele resterende werkzaamheden is dat niet gelukt. De uitgaven in 2010 zijn gedekt door het voordelige saldo uit 2009. Dit project zal in 2011 financieel worden afgewikkeld.

⁵ Scheveningen Boulevard.

Van de Gemeente Den Haag is in 2010 een declaratie ontvangen van ca. 2 mln. Het saldo gaat naar 2011.

14.03 Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, Pakket Bereikbaarheid*Projectoverzicht bij 14.03 RSP Zuiderzeelijn*

Projectoverzicht regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn.				
Bedragen in € mln				
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	
Concrete bereikbaarheidsprojecten	44	8	- 36	¹
Begroting IF 14.03.01	44	8	- 36	
Regionaal mobiliteitsfonds	31	52	21	²
Begroting IF 14.03.02	31	52	21	
Ruimtelijk economisch programma	5	0	- 5	³
Begroting IF 14.03.03	5	0	- 5	
Totaal 14.03	80	60	- 20	

¹ In 2010 is € 32 mln. overgeheveld naar het Provincie- en Gemeentefonds en uitgekeerd als decentralisatie-uitkering aan de drie noordelijke provincies en de gemeente Assen. Deze uitkering is bestemd voor de concrete projecten van het RSP waarbij de opdrachtgeverrol in de regio ligt. Dit maakt dat het uiteindelijke verschil € 4 mln. bedraagt. De realisatie ad. € 8 mln. heeft betrekking op het project Reactivering reizigersdienst Groningen-Veendam en is voor 2010 € 3 mln. lager uitgevallen dan verwacht. Dit verklaart grotendeels het resterende verschil.

² In 2010 is € 52 mln. gestort in het regionale mobiliteitsfonds RSP, nadat in lijn met het Convenant RSP ZZL, het Samenwerkingsverband Noord Nederland eerst haar deel had gestort. Het verschil ad. € 21 mln. is gedekt door de uit 2009 resterende middelen.

³ In 2010 is € 10 mln. overgeheveld naar het Provinciefonds van het Ministerie van BZK en uitgekeerd als decentralisatie-uitkering aan de drie noordelijke provincies. Deze € 10 mln. (waarvan € 5 mln. uit 2009, bij VJN toegevoegd) betreft het regionale deel van het Ruimtelijk economisch deel voor de jaren 2009 en 2010, welke middelen vooralsnog op de begroting van VenW zijn verantwoord.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenningen en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit (TK, 2004–2005, 29 644, nr. 6).

Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 33: Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's;
- Artikel 34: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;
- Artikel 35: Mainports en logistiek;
- Artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
15. Hoofdvaarwegennet	Realisatie				Begroting		Vershil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	461 754	626 117	838 121	874 005	963 376	1 049 573	- 86 197	- 42 704
Uitgaven	479 040	585 406	705 820	792 534	848 903	908 542	- 59 639	5 168
15.01 Verkeersmanagement	72 209	75 041	88 879	91 120	85 811	85 811	0	0
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	72 209	75 041	82 730	84 827	84 762	84 762	0	0
15.01.02 Servicepakket verkeersmanagement			6 149	6 293	1 049	1 049	0	0
15.02 Beheer en onderhoud	296 072	406 940	520 543	576 155	543 934	566 551	- 22 617	- 1 520
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	187 541	303 654	393 629	427 840	374 740	399 012	- 24 272	0
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	20 353	25 341	31 672	27 059	29 250	27 856	1 394	- 176
15.02.04 Groot var. onderhoud hoofdvaarwegen	88 178	77 945	95 242	121 256	139 944	139 683	261	- 1 344
15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit	92 239	88 201	85 652	102 733	211 075	194 911	16 164	6 662
15.03.01 Realisatieprogr. hoofdvaarwegen	89 608	85 421	83 674	102 733	211 048	194 884	16 164	6 662
15.03.02 Planstudieprogr. na tracébesluit	2 631	2 780	1 978	0	27	27	0	0
15.05 Verk. en planstudies voor tracébesluit	18 520	15 224	10 746	22 526	8 083	61 269	- 53 186	26
15.05.01 Verkenningen	6 371	6 284	7 690	7 988	7 995	8 076	- 81	0
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	12 149	8 940	3 056	14 538	88	53 193	- 53 105	26
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven								
- Bijdrage aan batenlastendienst	341 610	436 365	545 990	598 109	565 036	591 417	- 26 381	
- Waarvan 15.03 Aanleg en planst. na tb.			13 646	14 125	27 134	15 459	11 675	
- Restant	137 430	149 041	159 830	194 425	283 867	317 125	- 33 258	

Productartikel 15

15. Hoofdvaarwegennet	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010 *
15.09 Ontvangsten	9 059	9 940	7 493	12 627	49 647	41 895	7 752 ² – 10 994

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere kasrealisatie wordt deels verklaard door een overboeking naar het realisatieonderdeel in verband met fasewijziging van het project Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee. Anderzijds is door complexe inpassingsproblematiek ter plaatse, de voorbereiding van de uitvoering voor het project Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) vertraagd en is vanwege uitgebreid natuuronderzoek vertraging opgetreden bij het project Toekomstvisie Waal.

² De ontvangsten waren hoger dan in de begroting voorzien maar lager dan bij Najaarsnota verwacht, m.n. door een aangepaste planning van de ontvangsten voor het project Zuid-Willemsvaart-sluizen-4/5/6.

15.01 Verkeersmanagement

15.01.01 Basispakket verkeersmanagement

De activiteiten binnen het basispakket verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

- verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering;
- monitoring en informatieverstrekking;
- vergunningverlening en handhaving;
- crisisbeheersing en preventie.

Meetbare gegevens

	Areaaleenheid	Waarde	Waarde
		1/1/2010	31-12-2010
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	608	608
	Bediende objecten in aantallen	220	214

¹ De afname van het aantal bediende objecten is het gevolg van de effectuering van de overdracht van het onderhoud van zes kleine sluisen te Zuid-Holland aan Decentrale Overheden.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Verkeersmanagement	De passeertijd betreft de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart) registreert deze tijd. De norm voor de passeertijd betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat moet worden gerealiseerd.	% waarop de passeertijd wordt gerealiseerd:			
		– Hoofdtransportas	99%	80%	68%
		– Hoofdvaarweg	90%	75%	81%
		– Overige vaarweg	85%	70%	88%

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

Net als in 2009 lag in 2010 de prioriteit bij de verbetering van de prestaties op de hoofdtransportassen. De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldeden in 2010 echter net als voorgaande jaren niet aan de streefwaarde (68% i.p.v. 80%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de lage score bij de Volkeraksluisen (47%) en Sluis

Terneuzen (58%). Hier is mogelijk een capaciteitsprobleem aan de orde waar nader onderzoek naar loopt.

15.02 Beheer en Onderhoud

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennetwerk in een staat te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie: het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

15.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de betrouwbaarheid van de infrastructuur van de vaarwegen (diepgang en breedte), kunstwerken en verkeersvoorzieningen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur preventief beheerd en onderhouden wordt.

Daarnaast vindt correctief onderhoud plaats, waarbij de beheerder geconfronteerd kan worden met onverwacht functieverlies en de gebruiker ongepland minder service kan worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

Rijkswaterstaat voert dit beheer en onderhoud uit op basis van het Beheersplan Rijkswateren. De activiteiten richten zich op het onderhoud qua diepte en breedte van de vaarweg om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed als mogelijk te faciliteren. Naast dit onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken en de vaarwegmarkeringen.

Meetbare gegevens

	Areaaleenheid	Waarde 1/1/2010	Waarde 31/12/2010
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	7 609	7 609

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn.	% van de tijd dat vaarbak op orde:			
		– Hoofdtransportas	95%	80%	96% ¹
		– Hoofdvaarweg	90%	70%	83% ²
		– Overige vaarweg	80%	70%	84% ²

¹ **Toelichting**

In het kader van het inlopen van achterstallig onderhoud en door de inzet van de middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord, zijn de prestaties wat betreft de vaarbak bij de hoofdtransportassen verder verbeterd (score 2009: 93% en score 2008: 82%). Met 96% ligt de realisatie zelfs iets boven de ambitieuze norm van 95%. Dit is het gevolg van uitvoering van het plan van aanpak Beheer & Onderhoud (impuls) welke voornamelijk op de prioritaire hoofdtransportassen is gericht.

² De prestaties op hoofd- en overige vaarwegen zijn door de inzet van de middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord hoger dan de streefwaarden. In de periode tot en met 2016 zal door middel van het NOMO Achterstallig Onderhoud Vaarwegen programma verder aan het wegwerken van de achterstanden op de hoofd- en overige vaarwegen worden gewerkt.

Bron: Rijkswaterstaat

15.02.02 Servicepakket Beheer en onderhoud

• Overdracht Brokx-Nat

In 2010 zijn enige kleine waterstaatswerken aan de gemeente Texel overgedragen. Uitgaven betreffen verder langjarige verplichtingen voortvloeiend uit Brokx-Nat.

• Fries–Groningse kanalen

De hieraan gerelateerde uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland ten behoeve van het onderhoud van de Fries–Groningse kanalen. De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries–Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. De kanalen zijn eigendom van deze provincies en zij zijn in de huidige situatie primair verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Voor het beheer en onderhoud ontvangen beide provincies jaarlijkse rijksbijdragen in de vorm van een specifieke uitkering. In december 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd (32 500 A 39) over de stand van zaken van de nadere invulling van de op 1 juli 2010 aangenomen motie van de heer De Rouwe c.s. (32 723a, nr. 125).

15.02.04 Groot variabel onderhoud

Groot Variabel Onderhoud vaarwegen is opgebouwd uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel betreft het Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (Impuls). Dit betreft de projecten die zijn vastgelegd in het plan van aanpak beheer en onderhoud. Met dit plan van aanpak is in 2003 door de Tweede Kamer ingestemd. Het tweede onderdeel betreft het NOMO Achterstallig Onderhoud Vaarwegen programma (NOMO AOV). De uitvoering van dit programma betrof oorspronkelijk de periode 2011 tot en met 2020. Voor dit programma is bij begroting 2009 een versnelling van de oplevering naar 2016 afgesproken.

• Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (Impuls)

Uit het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud, zijn voor de Hoofdvaarwegen de volgende projecten in uitvoering:

Productartikel 15

Projecten	Uitvoeringsperiode Begroting	Huidige planning	
– Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluisen en oevers	2005–2010	2005–2011	1
– Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer	2004–2012	2004–2012	2
– Baggeren IJssel	2008–2010	2008–2011	3
– Vervanging vaartuigen	2006–2009	2006–2010	4
– Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2011	2004–2010/2012	5
– Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/2012	2004–2010/2012	
– Noordzeekanaal baggeren	2004–2008	2004–2008	
– Rotterdam–België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluisen en baggeren	2005–2011	2005–2012	6
– Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009	2005–2009	
– Wrakkenberging	2009–2010	2009–2011	7
– Natte bruggen	2004–2010/2016	2004–2011/2016	8

¹ Het baggeren van het Amsterdam Rijnkanaal is in 2010 afgerond. Ook de renovatie van de Bernardsluis is in 2010 afgerond. De eerste fase van de renovatie van de oevers is vrijwel volledig in 2010 afgerond. Een zeer gering deel (ca. 100 m) zal pas begin 2011 definitief worden opgeleverd als gevolg van het vroege winterweer.

² De baggerwerkzaamheden aan het Zwolse Diep zijn in 2010 afgerond. Het Groot Onderhoud aan de Houtribsluisen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor de periode ná 2010 aan de Houtribsluisen waren gepland. Dit deel van het project zal daarom naar verwachting in 2012 worden opgeleverd.

³ De verwachte realisatie van het project «Baggeren IJssel» wordt 2011 (i.p.v. 2010) omdat er additioneel detectieonderzoek moest worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van Niet Gesprongen Explosieven (NGE's).

⁴ Vervanging van vaartuigen maakt deel uit van het programma Impuls. Het laatste patrouillevaartuig is in 2010 opgeleverd.

⁵ Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. De civiele onderdelen zijn in 2010 opgeleverd. Het deelproject «Bewegingswerken West- en Middensluis» zal naar verwachting pas in 2012 worden opgeleverd. Om dit project met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren, bleek een langere uitvoeringsduur noodzakelijk.

⁶ De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluisen en de Haringvlietsluisen zal, naar verwachting, begin 2011 worden afgerond. Diverse werkzaamheden aan de sluisen in Zeeland (o.a. Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering ObjectBedieningZeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu voor 2012 gepland.

⁷ De verwachte realisatie van het project «Wrakkenberging» wordt 2011 (i.p.v. 2010) doordat de aannemer gedurende de berging meer onwerkbaar weer heeft ervaren dan vooraf door hem verwacht en zich meer olie en zand in het schip bevond dan vooraf aangenomen.

⁸ De meeste bruggen zijn inmiddels opgeleverd. De Sint-Servaasbrug zal als gevolg van de vertraging door de tegenvallende aanbesteding naar verwachting pas in 2011 worden opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is in het najaar 2009 gestart. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. Volledige oplevering zal in 2016 plaatsvinden.

Bron: Rijkswaterstaat

• NOMO achterstallig onderhoud
Het NOMO Achterstallig Onderhoud Vaarwegen programma is opgebouwd uit de volgende projecten:

NOMO: Groot Variabel Onderhoud

Projecten	Indicatief budget (mln €)	Uitvoeringsperiode begroting	Huidige planning	
Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	66	2010–2016	2009–2016	1
Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	178	2008–2016	2011–2016	2
Renovatie Havenhoofden IJmuiden	60	2011–2014	2009–2015	3
Totaal	304			

¹ Enkele baggerwerkzaamheden (Westbuitenhaven, Krabbekreek) uit dit project zijn versneld opgepakt in het kader van de investeringsimpuls uit het Aanvullend Beleidsakkoord.

² Als gevolg van de beperkte uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat is de start van dit project vertraagd naar 2011. Oplevering is nog wel voor uiterlijk 2016 gepland.

³ Reeds in 2009 is gestart met de uitvoering van diverse kleine renovatiemaatregelen aan de havenhoofden. Totale oplevering van de werkzaamheden t.b.v. het wegwerken van het achterstallig onderhoud is voor 2015 gepland en ligt dus vóór 2016.

NOMO: Overig achterstallig onderhoud

Projecten	Indicatief budget (mln €)	Uitvoerings- periode begroting	Huidige planning	
Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	144	2007–2016	2007–2016	
Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	45	2009–2015	2009–2015	
Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid-Holland	60	2007–2015	2007–2016	1
Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	100	2007–2016	2007–2016	
Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	74	2008–2016	2008–2016	
Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	50	2011–2015	2011–2016	1
Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal/Meppelediep en Zwarte Water	90	2009–2016	2009–2016	2
Renovatie sluizen en in- en afslaatwerken Twentekanal	16	2009–2013	–	2
Delden/Hengelo en Spooldersluis				
Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	38	2011–2016	2011–2016	
Totaal	617			

¹ De werkzaamheden in Noord- en Zuid-Holland lopen door tot in 2016 om de verkeershinder voor de scheepvaart te beperken.

² Beide projecten in Oost-Nederland zijn samengevoegd tot één totaalproject «Onderhoud vaargeulen, oevers en sluizen Oost-Nederland».

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de aanleg- en planstudie activiteiten bij het hoofdvaarwegen netwerk nadat het tracébesluit genomen is.

15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

Op dit hoofdproduct worden de uitgaven verantwoord die samenhangen met de realisatie van de aanleg van hoofdvaarwegprojecten ten opzichte van de begroting 2010.

Realisatieprogramma Vaarwegen realisatie (IF art. 15.03.01)

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010	
CATEGORIE 0						
Projecten landsdeel Noord						
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	10	14	4	2013	2013	1
Verruiming Eemshaven–Noordzee	0	5	5	–	2012	a
Meppel–Ramspol Zwart	0	1	1	–	2011–2014	b
Projecten landsdeel Oost						
Twentekanalverruiming (fase 1)	0	5	5	2010	2010	
Projecten landsdeel West overig						
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam–Lemmer	2	0	–2	na 2010	na 2011	2
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	0	1	1	2007	2010	
Walradar Noordzeekanaal	4	8	4	2012	2012	3
Projecten landsdeel Randstad						
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	3	0	–3	2012	2013	4
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	0	1	1	–	2012–2015	b
Projecten landsdeel Zuid						
Maasroute, modernisering fase 2	36	85	49	na 2012	na 2012	5
Tweede Sluis Lith	0	1	1	2002	2010	
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	5	2	–3	2008	2009	6
Zuid-Willemsvaart; Omleggen en opwaarderen (Maas–Veghel)	37	39	2	2015	2015	
Wilhelmina kanaal	12	3	–9	2015	2015	7
Burgemeester Delenkanaal Oss	0	1	1	2009	2010	

Productartikel 15

Projectomschrijving	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4, 5 en 6	13	17	4	2011	2010 ⁸
Overig					
Walradarsystemen	3	2	- 1	2013	2013
Kleine projecten	0	1	1	n.v.t.	n.v.t.
Ligplaatsvoorziening	0	1	1	2007	2007
Quick Wins binnenhavens	70	25	- 45	2011/2013	2011/2013 ⁹
Duurzame havens	1	0	- 1	2012	2012
Dynamische verkeersmanagement vaarwegen	0	1	1	-	2013 ^a
afronding	- 1	0	1	-	-
Totaal categorie 0	195	211	16		

¹ Dit project betreft een subsidieproject met een taakstellend budget. De gerealiseerde uitgaven zijn gebaseerd op het provinciaal bestedingsscenario dat voor 2010 iets hoger was dan begroot.

^a Projecten met een (a) zijn overgegaan naar de realisatiefase.

^b Projecten met een (b) bevinden zich nog in de planstudiefase maar zijn al wel voorbereidingskosten gemaakt t.b.v. de realisatiefase.

² Er is vertraging opgetreden omdat het taakstellend budget ontoereikend was om de hogere kosten te dekken vanwege de afwijking van de samenstelling van de waterbodembodem. Alternatieven worden onderzocht.

³ Vanwege een vertraging in de aanbesteding (door onduidelijkheid over de specificaties) is in debegroting 2010 rekening gehouden met deze vertraging. De onduidelijkheden zijn weggenomen en het project is in 2010 gestart.

⁴ In de opdracht voor de eerste fase van dit project is onderzocht of de verbreding van de kanaalzijde (project Lekkanaal) gekoppeld kan worden aan de aanleg van de 3^e kolk van de Beatrixsluis, vanwege efficiencyvoordelen. Hierdoor is de uitvoering doorgeschoven ná 2010 en schuift ook het budget door.

⁵ Door een versnelling van het project zijn in 2010 meer uitgaven gedaan dan voorzien. De extra uitgaven bij Maasroute hebben te maken met het versneld uitvoeren van werkzaamheden aan de sluizen Born, Maasbracht en Heel.

⁶ De werkzaamheden m.b.t. de renovatie middendeel klasse II zijn opgeleverd. Het resterende budget schuift door naar 2011 en wordt gebruikt voor de sloop van de sluishoofden 10, 11 en 12.

⁷ Door capaciteitsproblemen heeft de voorbereiding van de realisatie vertraging opgelopen. Hierdoor schuiven de uitgaven door naar latere jaren.

⁸ Als gevolg van een versnelling in het kader van het programma Waterslagkracht, is het project in het najaar 2010 opgeleverd. De in de begroting opgenomen kasreeks was nog niet aan deze gewijzigde planning aangepast.

⁹ Het kasritme is aangepast op basis van de verleende subsidiebeschikkingen voor de Quick Wins Binnenhavens en een inschatting van de nog te verlenen subsidiebeschikkingen.

NB: In de in 2010 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

15.03.02/15.05.02 Planstudieprogramma hoofdvaarwegen

Planstudieprogramma hoofdvaarwegen na tracébesluit (IF artikel 15.03.02) en voor tracébesluit (IF artikel 15.05.02)			Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2010	Realisatie 2010	
CATEGORIE 1 (na tracébesluit/projectbesluit)			
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	uo	2011	¹
Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)	uo	2011	²
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/projectbesluit)			
Projecten Noord-Nederland			
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	uo	uo	
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	pn/pb	2011	³
Projecten Oost-Nederland			
Bovenloop IJssel	pn	2015	⁴
Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	pn	2011	⁵
Projecten Noordwest-Nederland			
Optimalisatie voorhaven IJmuiden: Lichteren bulkcarriers	pn/pb	2011	⁶
Projecten Utrecht			
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	tb	2011	⁷
Projecten Zuidvleugel			
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep–Dordtsche Kil	uo		⁸
Projecten Limburg			
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	uo	2011	⁹

¹ Het tracébesluit is eind 2010 onherroepelijk geworden. De uitvoeringsopdracht wordt begin 2011 voorzien.

² Door complexe inpassingsproblematiek ter plaatse is de voorbereiding van de uitvoering voor het project vertraagd. De uitvoeringsopdracht is begin 2011 voorzien.

³ De provincie Friesland is verantwoordelijk voor de planstudie. Het concept-plan van aanpak is in 2010 afgerond en het projectbesluit wordt in 2011 voorzien.

⁴ Door capaciteitsproblemen bij VenW wordt de projectnota na 2014 voorzien.

⁵ Door extra onderzoek en capaciteitsproblemen bij VenW wordt de projectnota in 2011 voorzien.

⁶ Door wijziging van de bevoegd gezag rol tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen is er vertraging opgetreden in de projectnota. De geplande opleverdatum verandert niet.

⁷ Het tracébesluit is vertraagd doordat de mogelijkheden van PPS en scopeverbreding, door samenvoeging met het project Lekkanaal verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen, worden onderzocht.

⁸ Op basis van het projectbesluit is uitvoering voorlopig niet voorzien. Op basis van het lopende monitoringprogramma zal worden besloten of en wanneer uitvoering nodig is.

⁹ Door procedurele problemen in Wallonië is de uitvoeringsopdracht vertraagd. De uitvoeringsopdracht wordt medio 2011 voorzien.

Legenda

pn projectnota

tb tracébesluit

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit/projectbesluit

15.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)					
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed		
			Begroting 2010	Realisatie 2010	
Zuidwestelijke Delta					
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	VenW en Vlaanderen	2009	2011	1
Noord-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Nota Mobiliteit	Provincies Friesland en Groningen	2009	2011	2
Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Nota Mobiliteit	VenW	2009	2010	3
Zuidvleugel					
Verbreding Maasgeul	Havenmeesterconvenant 2003	VenW	2010	2010	3

¹ Ten behoeve van besluitvorming met Vlaanderen zijn in 2010 en 2011 aanvullende onderzoeken gedaan. Het planstudie besluit wordt medio 2011 voorzien.

² Door vertraging in oplevering bij de provincies wordt de afronding nu in 2011 voorzien.

³ De verkenning is gereed.

Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

In dit jaarverslag is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder het artikel Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer vallen:

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

De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII). Het project PMR is gerelateerd aan beleidsartikel 35: Mainports en Logistiek. De projecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken zijn gerelateerd aan beleidsartikel 31: Integraal Waterbeleid.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	923 593	149 527	249 389	212 487	189 945	315 501	- 125 556	¹ - 28 716
Uitgaven	78 786	125 857	186 390	237 144	194 395	364 641	- 170 246	23 950
16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam	36 123	3 143	42 199	49 547	14 206	36 907	- 22 701	- 302
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	36 123	3 143	42 199	49 547	14 206	36 907	- 22 701	² - 302
16.02 Ruimte voor de Rivier	16 160	76 270	100 640	149 437	146 604	291 745	- 145 141	³ 20 060
16.03 Maaswerken	26 503	46 444	43 551	38 160	33 585	35 989	- 2 404	4 192
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven			69	282	97	185	- 88	
- Bijdrage aan batenlastendienst	19 910	24 430	20 932	26 786	22 909	23 044	- 135	
- Restant	58 876	101 427	165 389	210 076	171 389	341 412	- 170 023	
16.09 Ontvangsten	1 629	13 478	26 202	330	2 607	209	2 398	⁴ - 1 593

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere gerealiseerde verplichtingen in 2010 worden verklaard door veranderingen in de uitvoeringsplanning en derhalve met het in overeenstemming brengen van de verplichtingen met deze uitvoeringsplanning.

² Het verschil tussen de begrote en de gerealiseerde kasbedragen wordt voornamelijk veroorzaakt, doordat de in 2010 geplande uitvoering van de Duincompensatie Delfland reeds in 2009 heeft plaatsgevonden. Dit was nog niet in de stand van de ontwerpbegroting 2010 meegenomen en is bij voorjaarsnota verwerkt.

³ Als gevolg van vertraging in de planstudie zijn de gerealiseerde uitgaven in 2010 lager dan oorspronkelijk begroot.

⁴ De gerealiseerde ontvangsten worden m.n. verklaard door ontvangsten bij Ruimte voor de Rivier van derden in het kader van de maatregelen Lent, Hondsbroekse Pleij en Overdiep.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Realisatieprogramma					
Projectomschrijving	Uitgaven 2010 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Project Mainportontwikkeling Rotterdam					
Uitvoeringsorganisatie	2	0	-2	pm	pm ¹
Groene verbinding	8	8	0	2011	2011
Landaanwinning					
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	27	6	-21	pm	pm ²
Totaal categorie 0 realisatieprogramma	37	14	-23		

¹ Ten behoeve van de uitvoeringsorganisatie heeft in 2010 beduidend minder inhuur plaatsgevonden dan was voorzien. Daarnaast zijn er in 2010 minder aanvragen geweest voor nadeelcompensatie, waardoor de beoordelaars voor planshade/nadeelcompensatie minder werk hebben gehad en dit dus in 2010 tot lagere uitgaven heeft geleid.

² Het verschil tussen de realisatie en de begroting in 2010 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de voor 2010 voorziene realisatie van de Duincompensatie Delfland reeds in 2009 is gerealiseerd.

16.02 Ruimte voor de Rivier

De Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier is vastgesteld in 2006. De PKB bestaat uit ca. 39 samenhangende maatregelen langs de IJssel, Neder-Rijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas. Doel van de maatregelen is het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het riviereengebied tegen overstromingen en daarnaast een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het riviereengebied. Het programma Ruimte voor de Rivier is door de Tweede Kamer benoemd als Groot Project. Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer daarom ieder jaar twee voortgangsrapportages.

26 van de 39 maatregelen bevinden zich nog in de planstudiefase.

Het vereiste veiligheidsniveau in het riviereengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende afvoer van 16 000m³/s bij Lobith.

Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie					
Projectomschrijving	Uitgaven 2010 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Ruimte voor de Rivier 16.02					
Projecten (inter)nationaal					
uitvoeringskosten	279	118	-161	2015	2015 ¹
planstudiekosten	2	15	13	2010	2010 ²
projectorganisatie en projectmanagement	11	14	3	2015	2015 ³
Totaal categorie 0	292	147	-145		

¹ Zoals vermeld in de begroting 2011, zijn de beschikbare bedragen voor het project Ruimte voor de Rivier, met een kasschuif, in lijn gebracht met de actuele uitvoeringsplanning van dit project. Daarnaast heeft een budgetoverheveling plaatsgevonden ten behoeve van planstudies.

² Uit de reservering voor de uitvoeringskosten heeft een overheveling ten behoeve de planstudies Cortenoever en Veessen plaatsgevonden.

³ Het budget van de projectorganisatie is naar boven bijgesteld als gevolg van de doorwerking van een in 2009 getekende programmaopdracht, waarbij de capaciteit is aangepast op grond van de geactualiseerde planning van de realisatie.

16.03 Maaswerken

De hoogwaterbeschermingsmaatregelen, behoudens het traject van de sluitstukkaden die uiterlijk in 2020 zijn gerealiseerd, dienen voor de Zandmaas in 2015 en voor de Grensmaas in 2017 te zijn gerealiseerd.

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	556 ha (plus 60 ha compensatie)	tenminste 1 000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln. ton

Bron: DGW

Zandmaas

Het maatregelenpakket van de Zandmaas bestaat onder meer uit het aanleggen en verhogen van kaden, het verruimen van de rivier de Maas, de aanleg van een retentiegebied en hoogwatergeulen en het bevorderen van natuurontwikkeling. Daarnaast vindt de uitvoering van peilopzet plaats om de nadelige effecten voor de landbouw en de scheepvaart te mitigeren.

Grensmaas

Het maatregelenpakket van de Grensmaas bestaat uit het verruimen van de rivier, de aanleg van kaden, de aanleg van dekgrondbergingen en nevengeulen, rivierkundige werken aangelegd (bodem- en oeverbestor-tingen) en het bevorderen van natuurontwikkeling. Dit wordt gecombi-neerd met de winning van grind. Daarnaast vinden mitigerende maat-re-gelen plaats om te voorkomen dat de grondwaterstand daalt.

De druk op een tijdige uitvoering van de projecten binnen de scope Zandmaas en Grensmaas is in de tweede helft van 2010 toegenomen. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de aanhoudende economische crisis in de woning- en utiliteitsbouw, waardoor de vraag naar zand en grind is afgenomen.

Projectomschrijving	Uitgaven 2010 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
CATEGORIE 0					
Projecten (inter)nationaal					
Zandmaas	32	28	- 4 ¹	2017	2017
Grensmaas	4	6	2 ²	2022	2022
Begroting (IF 16.03)	36	34	- 2		

¹ Het verschil van € 4 mln. tussen begrotings- en realisatiestand wordt verklaard doordat de begrotingstand 2010 (€ 32 mln.) bij Voorjaarsnota is verhoogd met € 11 mln. (overloop 2009) en bij Najaarsnota is verlaagd met € 15 mln. (overheveling naar het voormalige ministerie van LNV t.b.v. de provincie Limburg voor gebiedgerichte ontwikkeling).

² De realisatie van de werken binnen de Grensmaas is in 2010 hoger uitgevallen dan begroot. De reden is dat er uitgaven gedaan zijn voor het Consortium (onteigeningen) die later door het Consortium worden terugbetaald.

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

In dit jaarverslag is een onderscheid gemaakt tussen Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer.

Onder het artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

- Westerscheldetunnel (RWS)
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid (RWS)
- Anders betalen voor Mobiliteit.
- Zuiderzeelijn

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII). Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen:

- Artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;
- Artikel 35: Mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
17. Megaprojecten verkeer en vervoer	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	315 069	213 388	116 126	66 515	41 807	59 183	- 17 376	¹ - 213 359
Uitgaven	705 924	341 871	275 348	121 519	119 502	97 762	21 740	- 44 871
17.01 Westerscheldetunnel	72	123	614	1 140	435	0	435	² - 5 147
17.02 Betuweroute	377 496	154 260	124 180	44 754	31 831	0	31 831	³ - 9 514
17.03 Hoge snelheidslijn	318 444	178 436	135 536	32 881	53 577	0	53 577	- 29 869
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	288 461	166 378	135 536	32 881	53 577	0	53 577	⁴ - 29 869
17.03.02 Realisatie HSL-zuid spoorwegen	2 932	1 421	0	0	0	0	0	0
17.03.03 Realisatie HSL-zuid hoofdwegen	27 051	10 637	0	0	0	0	0	0
17.04 Anders betalen voor mobiliteit	3 414	7 468	14 832	42 726	33 659	97 762	- 64 103	⁵ - 341
17.05 Zuiderzeelijn	6 498	1 584	186	18	0	0	0	0
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven				32 407	19 637	34 600	- 14 963	
- Bijdrage aan batenlastendienst	1 569	17 125	55 302	5 716	2 000	0	2 000	
- Restant		324 746	220 046	83 396	97 865	63 162	34 703	
17.09 Ontvangsten	45 252	8 347	45 851	14 714	5 286	0	5 286	⁶ 5 286

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie is hoofdzakelijk ontstaan doordat voor ABvM geen verplichtingen zijn aangegaan na de controversieelverklaring van het project. Daarnaast is er een verlaging van de verplichtingenstand bij HSL-Zuid vanwege correctie op de verplichtingenstand.

² Het betreft de schade afwikkeling van het dossier WST.

³ In de begroting 2010 was geen budget meer opgenomen voor de Betuweroute. De uitgaven zijn gedekt door het uit 2009 overlopende voordelige saldo.

⁴ De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op doorgeschoven werkzaamheden. Dit betreft voornamelijk de afwikkeling van spoor-technische systemen en indienststelling van het vervoerssysteem.

⁵ De lagere realisatie is ontstaan doordat na het controversieel verklaren van het project ABvM de lopende activiteiten zijn afgebouwd.

⁶ De gerealiseerde ontvangst betreft niet geraamde ontvangsten HSL-Zuid (claimopbrengst n.a.v. arbitrage, opbrengst verkoop restgronden en werk voor derden).

Productartikel 17

Algemeen

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

17.02 Betuweroute

Uitgaven 2010 in € mln					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
Betuweroute ¹				2007	2007
– Regulier SVV middelen		32	32		
– FES-middelen			0		
– Privaat			0		
– Financiering ProRail			0		
– Bijdrage Gelderland			0		
– Bijdrage VROM			0		
– EU-ontvangsten			0		
Totaal Categorie 0 (17.02)	0	32	32		

¹ Het tekort is ontstaan door overlopende kaseffecten/werkzaamheden uit voorgaande jaren. In de begroting 2010 waren geen uitgaven meer voorzien voor dit project. De hogere uitgaven ten opzichte van de ontwerpbegroting 2010 worden derhalve verklaard door de toevoeging van het voordelig saldo uit 2009 alsmede een toevoeging voor de BTW.

17.03 Hogesnelheidslijn

Uitgaven 2010 in € mln					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
CATEGORIE 0					
HSL Zuid (17.03.01) incl. FES/BOR ¹	0	54	54	2008/2009	2008/2010
– Regulier SVV middelen	0	54	54		
– FES regulier	0				
– Privaat	0				
– EU-ontvangsten	0				
– Ontvangsten derden	0				
– Risicoreservering	0				
HSL Zuid spoorwegen (17.03.02)					
HSL Zuid Hoofdwegen (17.03.03)					
Totaal Categorie 0 (17.03)	0	54	54		

¹ De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op werkzaamheden die in 2009 naar 2010 zijn doorgeschoven. Dit betreft voornamelijk de afwikkeling van spoortechnische systemen en indienststelling van het vervoerssysteem.

17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit

Na de controversieel-verklaring onder het kabinet Balkenende-IV van het project Anders betalen voor Mobiliteit op 11 maart 2010 zijn alle activiteiten ten aanzien van het project opgeschort (certificering en aanbesteding) of stopgezet, met uitzondering van de mobiliteitsprojecten, de besprekingen in internationaal verband met betrekking tot EETS en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

Op basis van het Regeerakkoord zijn de opgeschorte activiteiten definitief stopgezet en is het project verder afgebouwd. Per 1 januari 2011 is de projectorganisatie opgeheven. De doorlopende activiteiten zijn overgedragen binnen het ministerie van IenM. Door het kabinet Rutte is op 25 oktober 2010 aangekondigd dat het voorstel van wet houdende *Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het*

Productartikel 17

rijden met een motorrijtuig(Wet kilometerprijs Kamerstuk 32 216) wordt ingetrokken.

De eindevaluatie, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten (RGP), zal na gereedkomen in het voorjaar van 2011 aan de Kamer worden aangeboden.

Artikel 18. Overige uitgaven

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Artikel 18 bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Bij elk onderdeel zal het verband met het artikel uit de begroting van Hoofdstuk XII worden vermeld. Met de aan Railinfrabeheer BV (18.05) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid van de begroting van lenM (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

De doelstelling van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het product-artikel heeft betrekking op beleidsartikel 35, Mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	44 082	43 713	43 159	43 564	37 159	50 815	- 13 656	¹ - 607 189
Uitgaven	75 688	42 934	44 193	45 417	633 231	53 032	580 199	- 2 844
18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0
18.03 Intermodaal vervoer	423	0	680	1 313	1 233	5 740	- 4 507	² - 119
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	1 012	1 853	2 145	2 170	1 468	1 787	- 319	- 2 202
18.05 Railinfrabeheer	68 397	35 089	34 987	35 142	624 029	34 966	589 063	³ 0
18.06 Externe veiligheid			0	0	0	3 985	- 3 985	⁴ 0
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expert.	5 856	5 992	6 381	6 792	6 501	6 554	- 53	- 523
18.07.01 Natl.basisinfo.voorziening en ov.uitgaven	5 856	5 992	6 381	6 792	6 501	6 554	- 53	- 385
18.07.02 Subsidies algemeen			0	0	0	0	0	- 138
Van totale uitgaven:								
- Apparaatuitgaven	44	92	1 332	1 237	1 062	632	430	
- Baten-lastendiensten	5 856	5 992	6 380	6 792	6 501	6 503	- 2	
- Restant	69 788	36 850	36 481	37 388	625 668	45 897	579 771	
18.09 Ontvangsten	68 397	35 323	34 987	35 142	624 030	34 966	589 064	⁴ 235
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	231 178	469 655	783 542	248 723	372 259	0	372 259	⁵ 0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie is hoofdzakelijk ontstaan doordat i.v.m. de vervroegde aflossing van de RIB-leningen minder verplichtingen nodig waren en doordat het budget voor Externe veiligheid niet is gebruikt omdat dit budget betrokken is bij de saneringsopgave ten aanzien van de basisnetten vervoer gevaarlijke stoffen.

² De laatste 2 projecten die in het kader van de SOIT subsidie hebben ontvangen zijn inmiddels operationeel geworden. Omdat de definitieve afronding van de resterende werkzaamheden van het laatste subsidieproject nog wacht op de afronding van aan dit project gerelateerde infrastructurele aanpassingen, zal de laatste betaling in 2012 plaatsvinden.

³ Zie bij 1. over Externe Veiligheid.

⁴ De hogere uitgaven en ontvangsten worden veroorzaakt door vervroegde aflossing van leningen Railinfrabeheer (RIB). De aflossing was gepland in 2011 en 2012, maar heeft al in 2010 plaatsgevonden.

⁵ Dit betreft de boeking van het saldo IF over 2009.

18.03 Intermodaal vervoer

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)					
Project	uitgaven 2010 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2010	Realisatie 2010
Regionale terminals	2	1	- 1	divers	divers
Totaal categorie 0	2	1	- 1		
Ruimte voor planstudies	4	0	- 4		
Totaal realisatieprogramma ¹	6	1	- 5		

¹ Zie de financiële toelichting onder de tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering.

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

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Infrastructuur en Milieu komen. Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds. Daarnaast wordt op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Ontvangsten		6 485 308	6 226 227	7 077 473	7 790 588	8 221 985	- 431 397	105 078
19.09 Ten laste van begroting lenM		5 041 955	4 747 940	6 290 754	6 430 684	6 878 243	- 447 559	6 100
19.10 Ten laste van het FES		1 443 353	1 478 287	786 719	1 359 904	1 343 742	16 162	98 978

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

5. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2010 INFRASTRUCTUUR-FONDS

Rechtmatigheid

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat de financiële verantwoording over 2010 van het Infrastructuurfonds geen rechtmatigheidsfouten dan wel -onzekerheden bevat die de rapportagegrenzen op artikel- en totaalniveau overschrijden.

Totstandkoming beleidsinformatie

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

DEEL C. DE JAARREKENING

6. Verantwoordingsstaat 2010 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR 1 000										
Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
TOTAAL			8 629 523	8 629 523		8 782 699	9 137 457		153 176	507 934
11	Hoofdwatersystemen	809 659	1 045 470	52 349	719 027	805 124	60 067	- 90 632	- 240 346	7 718
12	Hoofdwegennet	2 482 746	2 909 261	153 119	5 072 103	3 269 934	217 125	2 589 357	360 673	64 006
13	Spoorwegen	2 823 197	2 975 622	125 000	2 538 710	2 645 273	15 848	- 284 487	- 330 349	- 109 152
14	Regionale, lokale infrastructuur	107 616	275 193	0	98 661	266 337	0	- 8 955	- 8 856	0
15	Hoofdvaarwegennet	1 049 573	908 542	41 895	963 376	848 903	49 647	- 86 197	- 59 639	7 752
16	Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	315 501	364 641	209	189 945	194 395	2 607	- 125 556	- 170 246	2 398
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	59 183	97 762	0	41 807	119 502	5 286	- 17 376	21 740	5 286
18	Overige uitgaven en ontvangsten	50 815	53 032	34 966	37 159	633 231	996 289	- 13 656	580 199	961 323
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			8 221 985			7 790 588			- 431 397

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

7.3 Saldibalans per 31 december 2010 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 8 782 694 118,89
Extra-comptabele vorderingen	€ 134 553 573,69
Deelnemingen	€ 1 559 875 804,00
Leningen u/g	€ 114 000 000,00
Voorschotten	€ 1 988 472 360,60
Tegenrekening leningen o/g	€ 114 000 000,00
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 16 314 547 538,88
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 470 369 449,70
Sluitrekening met lenM (XII)	€ 354 762 433,60
Totaal-activa	€ 29 833 275 279,36
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 9 137 456 552,49
Leningen o/g	€ 114 000 000,00
Openstaande verplichtingen	€ 16 314 547 538,88
Openstaande garantieverplichtingen	€ 470 369 449,70
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 134 553 573,69
Tegenrekening deelnemingen	€ 1 559 875 804,00
Tegenrekening leningen u/g	€ 114 000 000,00
Tegenrekening voorschotten	€ 1 988 472 360,60
Totaal-passiva	€ 29 833 275 279,36

7.3.1 Inleiding

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (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, zijn deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

7.3.2 Activa

7.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 8 782 694 118,89

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

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

De saldibalans

7.3.2.2 Extra-comptabele vorderingen € 134 553 573,69

Samenstelling

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	60	126 716	25	40 727	25	11 642
posten > 1 jaar	20	7 838	15	4 578	30	6 354
Totaal	80	134 554	40	45 305	55	17 996

Grondslag

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

Een tweetal vorderingen is vermeldenswaardig.

Op HSA Beheer N.V. staat een vordering open van circa € 89 mln. In het gesloten Memorandum van Overeenstemming is voor een aantal jaar uitstel van betaling verleend van de gebruikersvergoeding en de HSL-heffing. Het bedrag zal, inclusief rente, in de periode 2021 tot en met 2024 worden ontvangen. Deze vordering maakt onderdeel uit van de discussie tussen de minister en de HSA en haar aandeelhouders. Een vordering op de Nederlandse Spoorwegen N.V. heeft betrekking op de afspraken die voortvloeien uit de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet 2005–2015. Voor 2011 bedraagt het bedrag € 20 mln. en zal in 2011 worden ontvangen.

7.3.2.3 Deelnemingen € 1 559 875 804,00

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

Tabel 2 geeft de deelnemingen weer per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling.

Tabel 2: Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	1 559 875
Totaal	1 559 875

In 2010 nam het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. toe door de aankoop van één aandeel met een nominale waarde van € 450. Hierop is door het ministerie van Financiën € 1,4 mrd. aan agio gestort hetgeen door Railinfratrust B.V. is aangewend ter aflossing van uitstaande leningen (zie ook Leningen u/g, Leningen o/g en Openstaande garantieverplichtingen)

De saldibalans

7.3.2.4 Leningen u/g € 114 000 000,00

De cijfers	De door lenM verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) zijn afzonderlijk weergegeven. Deze leningen zijn, gezien het specifieke karakter, zowel op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen beschouwd.
Toelichting	Tabel 3 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)

Naam	Bedrag
ProRail B.V.	114 000
Totaal	114 000

Grondslag	<p>Tussen het ministerie van Financiën, ProRail en lenM zijn in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten ter grootte van € 483 mln. en € 323 mln. voor de financiering van investeringen. Hierdoor heeft lenM in 2001 en 2002 leningen ontvangen ter grootte van bovengenoemde bedragen die per gelijke datum aan ProRail zijn verstrekt.</p> <p>Op de lening uit het convenant van 2002 heeft ProRail in 2005 en 2006 in het kader van de schuldreductie € 97 mln. vervroegd afgelost.</p> <p>In 2010 is door Prorail, eveneens in het kader van schuldreductie, het ontvangen agio van € 1,4 mrd. (vermeld bij de balanspost Deelnemingen) aangewend om opgenomen leningen bij de ministeries van lenM en Financiën vervroegd af te lossen.</p> <p>Op de leningen uit bovengenoemde convenanten is € 595 mln. afgelost waardoor nu nog slechts de derde tranche ad. € 114 mln. van het in 2002 afgesloten convenant resteert. Deze tranche zal conform het convenant uiterlijk op 1 augustus 2012 worden afgelost.</p>
-----------	--

7.3.2.5 Voorschotten € 1 988 472 360,60

De cijfers	De voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan en gaat met name om subsidies en bijdragen.
Toelichting	Tabel 4 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	250	922 044	235	905 238	260	1 209 043
posten > 1 jaar	270	1 066 428	255	1 614 581	270	1 074 179
Totaal	520	1 988 472	490	2 519 819	530	2 283 222

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2010 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2010	2 519 819
In 2010 vastgelegde voorschotten	3 617 245
	<hr/>
In 2010 afgerekende voorschotten	6 137 064
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2010	1 988 472

Grondslag

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van circa € 929 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals voor het traject Hanzelijn (ruim € 256 mln.), het project Sporen Arnhem (circa € 131 mln.), Nieuwe Sleutelprojecten ruim € 98 mln. voor onder andere Rotterdam (circa € 52 mln.), Utrecht (circa € 26 mln.) en Den Haag (circa € 19 mln.), het traject Vleuten–Geldermalsen (circa € 91 mln.), de spoorzone Delft (ruim € 71 mln.), de randweg Zaanstad (ruim € 35 mln.), fiets- en voetgangerstunnel te Tilburg (circa € 29 mln.), het AKI-plan (circa € 24 mln.), het project Parkstad in Rotterdam (circa € 20 mln.), de randweg Den Bosch–Vught (circa € 15 mln.), uitvoering NaNOV-maatregelen (circa € 10 mln.), de Utrechtboog/Bijlmer (ruim 8 mln.), Project Elst centraal (ruim € 8 mln.), planstudie Doorstroomstation Utrecht (circa € 7 mln.), de spooronderdoorgang Alphen aan de Rijn (ruim € 7 mln.), project SAAL (verbetering treinvervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad) (ruim € 6 mln.), het spoorproject Augustapolder (circa € 6 mln.), spoorwegovergang Soestdijkseweg/Bilthoven (ruim € 5 mln.), Baarn ontvlechting Soest (ruim € 5 mln.) en het Masterplan spoorzone Deurne (ruim € 5 mln.).

Aan Prorail zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 49 mln. voor onder andere een monitoringssysteem verkeersleiding en voor planstudies ten behoeve projecten voor de personen- en goedereninfrastructuur

De verwachting is dat de voorschotten in 2011 worden afgerekend.

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 480 mln., zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (circa € 124 mln.), diverse provincies (ruim € 111 mln.), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 86 mln.), de Stadsregio Rotterdam (ruim € 71 mln.), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ruim € 43 mln.), de regio Twente (circa € 19 mln.), de regio Eindhoven (ruim € 14 mln.) en het samenwerkingsverband KAN (circa € 12 mln.).

Deze subsidies worden aan verkeer- en 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.

Voor het project Betuweroute zijn voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2010 stond nog voor een bedrag van circa € 32 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling vindt in 2011 plaats.

De saldibalans

Aan het Agentschap NL zijn voorschotten verstrekt van ruim € 21 mln. voor de uitvoering van de regeling Innovatieketen Water 2009–2013 en voor het realisatieprogramma waterbeheren met als doel de waterproblematiek aan te pakken. De afwikkeling wordt in 2011 verwacht.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid is aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt van circa € 52 mln. Afrekening zal in 2011 plaatsvinden.

Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van ruim € 29 mln. voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2012 zal plaatsvinden.

Aan de provincie Noord Holland is een voorschot verstrekt van ruim € 10 mln. voor het project «Vaart in de Zaan» inzake de verbreding van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug, de Beatrixbrug en de Zaanbrug voor het beter bevaarbaar maken van de Zaan. Afwikkeling wordt verwacht in 2013.

Aan de provincie Zeeland is in het kader van de stimuleringsregeling Voordelta een voorschot verstrekt van € 9 mln. ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme en zal in 2014 worden afgewikkeld.

Ten behoeve van railinfrastructuur zijn aan Prorail voorschotten verstrekt van ruim € 7 mln. voor het het aanlegproject Groningen–Veendam waarvan de afwikkeling in 2011 wordt verwacht.

De NS heeft een voorschot van ruim € 5 mln. ontvangen ten behoeve van de ombouw van het VIRM-1 park (verlengd interregiomaterieel) zodat deze geschikt is voor het HSL netwerk.

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

Onder de hoofdproducten Waterkeren en -beheren zijn diverse projecten opgenomen zoals rivierverruimingsmaatregelen, het hoogwaterbeschermingsprogramma en het project Zwakke Schakels Kust.

Voor eerstgenoemde projecten zijn diverse bijdragen verstrekt, zoals in 2003 aan de gemeente Nijmegen (circa € 91 mln.) voor het project De Waalsprong dat naar verwachting in 2015 wordt afgewikkeld.

Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 161 mln. aan onder andere het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (ruim € 26 mln) voor het project Nederlek en Bergambacht–Schoonhoven, aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (circa € 24 mln.) voor onder meer de projecten bij Hoorn–Enkhuizen, Zuiderdijk en Markermeerdijk, aan het waterschap Hollandse Delta (circa € 11 mln.) voor het project Dordtse Kil, aan Wetterskip Fryslân (circa 5 mln.) voor het project Terschelling en aan het Waterschap Rivierenland (ruim € 5 mln.) voor onder andere de verbetering Waalkade Nijmegen. Tot slot is voor het project Zwakke Schakels Kust een aantal subsidies verstrekt zoals aan het Hoogheemraadschap Delfland (ruim € 63 mln.) voor het project Delflandse kust, het waterschap Zeeuws-Vlaanderen (circa € 8 mln.) voor

De saldibalans

zwakke schakel West-Zeeuws-Vlaanderen aan het waterschap Zeeuwse Eilanden (circa € 5 mln.) voor het project Nolle–Westduin,

Aan de stichting Groenfonds zijn voorschotten verstrekt in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder (ruim € 27 mln.) en voor de aankoop van gronden in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier (ruim € 12 mln.).

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 17 mln. voorschotten verstrekt aan onder meer Prorail (circa € 9 mln.) voor de spoortraverse Nijverdalen en aan de stichting Utrecht Bereikbaar in het kader van mobiliteitsmanagement rondom de A2 (ruim € 6 mln.).

In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur is een subsidie verstrekt aan de gemeente Tilburg (€ 5 mln.) voor het project Noord-west-tangent.

Ook noemenswaardig zijn de verstrekte voorschotten aan de provincie Zuid-Holland (ruim € 10 mln.) voor het project Haringvliet De Kier, aan Deltares voor diverse projecten (circa € 9 mln.) en aan de gemeente Arnhem (circa € 5 mln.) voor de bodemsanering Malburger haven

7.3.2.6 Tegenrekeningen € 16 898 916 988,58

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.

7.3.2.7 Sluitrekening lenM (XII) € 354 762 433,60

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

7.3.3 Passiva

7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 9 137 456 552,49

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

7.3.3.2 Leningen o/g € 114 000 000,00

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

Tabel 6 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

De saldibalans

Tabel 6: Leningen o/g (x € 1 000)

Naam	Bedrag
Ministerie van Financiën	114 000
Totaal	114 000

Grondslag

Zoals vermeldt bij de balanspost Leningen u/g zijn tussen het ministerie van Financiën, ProRail en lenM in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten inzake de financiering van investeringen. In 2001 en 2002 zijn leningen opgenomen, beide in vier tranches, voor een gezamenlijk bedrag van € 806 mln. welke per gelijke datum aan Prorail zijn verstrekt. Op de lening uit het convenant van 2002 heeft ProRail in 2005 en 2006 in het kader van de schuldreductie € 97 mln. vervroegd afgelost. In 2010 is door Prorail, eveneens in het kader van schuldreductie, het ontvangen agio van € 1,4 mrd. (vermeld bij de balanspost Deelnemingen), aangewend om opgenomen leningen bij de ministeries van lenM en Financiën vervroegd af te lossen. Op de leningen uit bovengenoemde convenanten is € 595 mln. afgelost waardoor nu nog slechts de derde tranche (€ 114 mln.) van het in 2002 afgesloten convenant resteert. Deze tranche zal conform het convenant uiterlijk op 1 augustus 2012 worden afgelost. Het saldo is conform het overzicht per 31 december 2010, welke met een brief, kenmerk AGT/2011/1510 M van 22 februari 2011, aan lenM kenbaar is gemaakt.

7.3.3.3 Openstaande verplichtingen € 16 314 547 538,88

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2010 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2010 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2010 hebben geleid.

Grondslag

Tabel 7 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2010	15 436 528
Aangegaan in 2010	9 660 714
	<hr/>
	25 097 242
Tot betaling gekomen in 2010	- 8 782 694
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2010	16 314 548

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of -convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans. Dit is ook bij lenM het geval. Met name in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op

De saldibalans

het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

In het kader van de NUBBBV is bij lenM gewerkt aan de totstandkoming van een centraal register met bestuurlijke afspraken. In dit kader zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

7.3.3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 470 369 449,70

Toelichting

In situaties 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.

Grondslag

Ten opzichte van de saldibalans 2009 heeft één wijziging plaatsgevonden. Prorail heeft het ontvangen agio (zie Deelnemingen) aangewend om leningen opgenomen bij de ministeries van lenM en Financiën vervroegd af te lossen. Door de aflossingen bij het ministerie van Financiën van ruim € 724 mln. is de garantstelling die lenM hiervoor verstrekte komen te vervallen.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2010.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
1997	2027	Prorail	Lening	6 807
1997	2027	Prorail	Lening	9 075
1997	2027	Prorail	Lening	56 722
1997	2012	Prorail	Lening	31 765
1999	2011	Prorail	Lening	35 000
2001	n.n.b.	Prorail	RC krediet	90 000
2005	2020	Rrorail	Lening	75 000
2009	2017	Prorail	Lening	166 000
Openstaande per 31 december 2010				470 369

De saldibalans

Tabel 9 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

Tabel 9: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2010	1 195 369
Nieuw verstrekt in 2010	
	<hr/>
	1 195 369
Afname van het risico in 2010	- 725 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2010	470 369
	<hr/>

7.3.3.5 Tegenrekeningen € 3 796 901 738,29

Grondslag

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

BIJLAGE AFKORTINGENLIJST

A.	
ABA	Aanvullend Beleidsakkoord
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
APB	Activiteitenplan en Begroting
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
B.	
B&O	Beheer en onderhoud
BB21	Beveiliging en besturing voor de 21 ^e eeuw
Bev21	Beveiligingssysteem, onderdeel van BB21
BPRW	Beheerplan voor de Rijkswateren
BTW	Belasting Toegevoegde Waarde
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CW	Comptabiliteitswet
D.	
DAB	Dicht asfaltbeton
DAD	Departementale Audit Dienst
dB	Decibel
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DGLM	Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DGMo	Directoraat Generaal Mobiliteit
DGW	Directoraat Generaal Water
DMB	Driebergen, Maarssen, Bunnik
DRIP	Dynamische Route Informatie Panelen
DVM	Dynamisch Verkeers Management
E.	
ELI	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EU	Europese Unie
EMC	Elektromagnetische Compatibiliteit
F.	
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G.	
GSM-R	Global System for Mobile communication – Rail
H.	
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HTA	Hoofdtransportas
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersystemen
I.	
IF	Infrastructuurfonds
IIVR	Integrale Inrichting Veluwe Randmeer
IP	Infraprovider
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IVS	Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart
IWW	Inspectie Verkeer en Waterstaat

Afkortingenlijst

K.

KLPD Korps Landelijke Politie Diensten
KRW (Europese) Kaderrichtlijn Water

L.

LMCA Landelijke markt- en capaciteitsanalyse
LNV Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVNL Lucht Verkeersleiding Nederland

M.

MER Milieu Effect Rapportage
MIRT Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MHW Maatgevend hoog water
MJPO Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOBZ Modernisering Object Bediening Zeeland

N.

NaNov Goederenroute Elst-Deventer-Twente
NGE Niet Gesprongen Explosief
NoMo Nota Mobiliteit
NS Nederlandse Spoorwegen
NSP Nieuwe Sleutel Projecten
NUBBBV Niet uit de saldbalans blijken de bestuurlijke verplichtingen
NURG Nadere Uitwerking Rivieren Gebied
NWO Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OTB Ontwerp Tracébesluit
OV-SAAL Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT OV-terminal
OW Ontgrondingenwet

P.

PAGE Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PHS Programma Hoogfrequent Spoor
PKB Planologische Kernbeslissing
PMR Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC Public Private Comparator
PPS Publiek-private samenwerking
PSC publieke sector comparator

R.

RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer
RGP Regeling Grote Projecten
RIB Railinfrabeheer
RSP Regiospecifiek Pakket
RWS Rijkswaterstaat

S.

SLA Service Level Agreement
SNIP Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SOIT Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
STS Stoptonend sein
SUBBIED Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVV Structuurschema Verkeer en Vervoer

Afkortingenlijst

T.

TB Trace Besluit
TK Tweede Kamer

U.

UPGE Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen

V.

VenW Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VINEX Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VPT Vervoer per trein
VROM Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

W.

Wbb Wet bodembescherming
Wbr Wet beheer rijkwaterstaatwerken
WoW Wet op de waterkering
WST Westerschelde Tunnel
WTC World Trade Centre
Wvo Wet verontreiniging oppervlakte wateren
Wwh Wet op de waterhuishouding

Z.

ZOAB Zeer Open Asfalt Beton
ZSM Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL Zuiderzeelijn