
Vergaderjaar 2010–2011

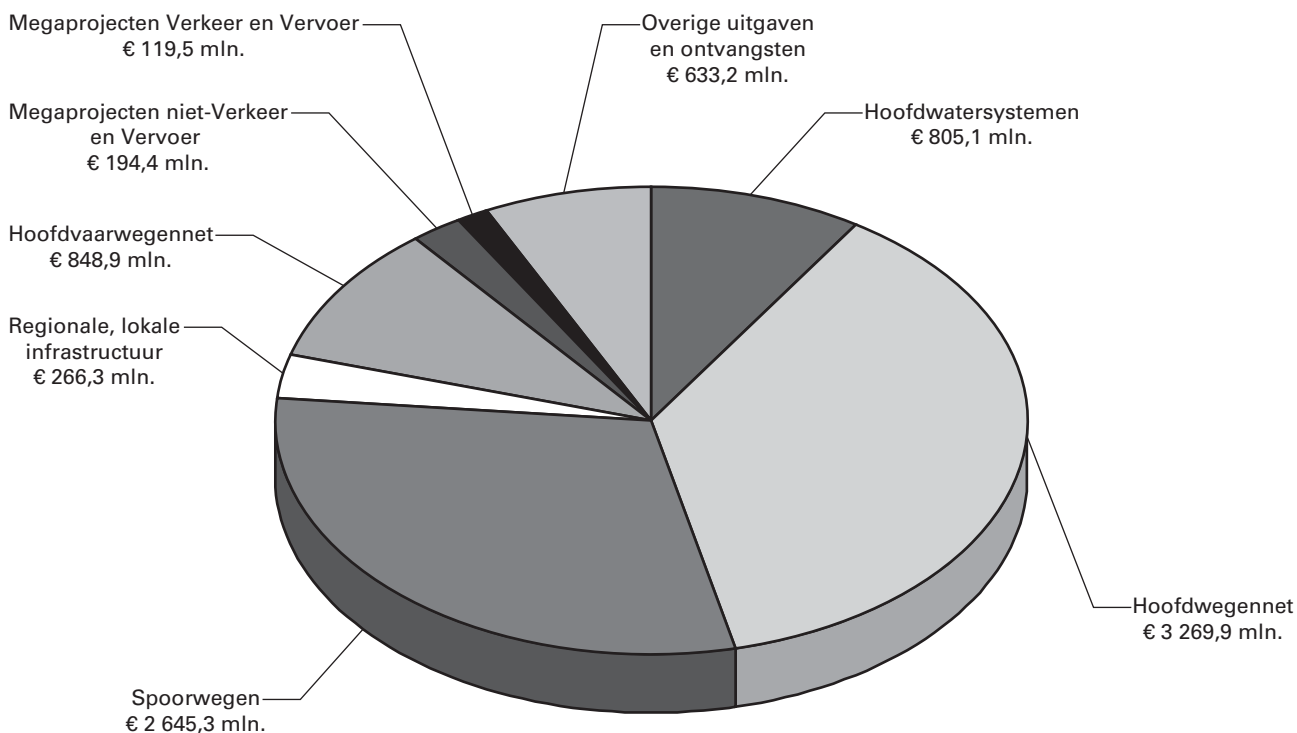
32 710 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2010

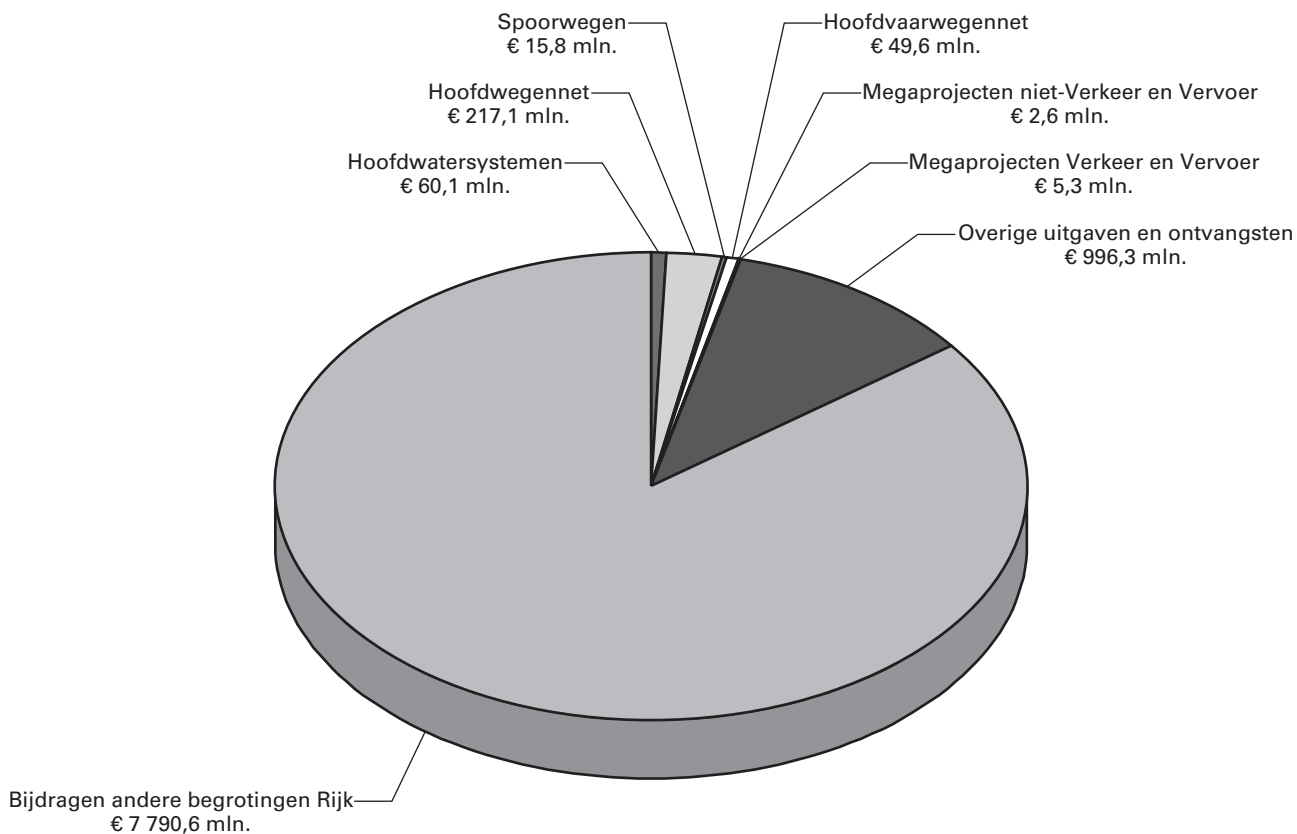
Nr. 1

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), Twentekanal, 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 Spoedwet. 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* | A12 Gouda–Woerden* |
| A2 Everdingen–Deil | A12 Woerden–Oudenrijn ³ | A12 Utrecht–Bunnik* |
| A2 Zaltbommel–Empel | A58 Eindhoven–Oirschot ² | A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere Stad West Oostbaan* |
| A2 Rondweg Den Bosch | | A2 Maasbracht–Geleen* |
| A2 Tangenten Eindhoven | | A12 Maarsbergen–Veenendaal* |
| A4 Burgerveen–Leiden (noordelijk deel) | | A12 Bunnik–Driebergen* |
| A7 Rondweg Sneek | | A12 Driebergen–Maarsbergen* |
| A9 Holendrecht–Diemen* | | A27 Everdingen–Lunetten* |
| A12 Utrecht West aansluitingen | | A28 Hattermerbroek–Lankhorst* |
| N34 Omleiding Ommen ⁵ | | A50 Valburg–Grijsoord |
| N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere | | 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 treinenennetwerk 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 er op 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.

Productartikel 11

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.

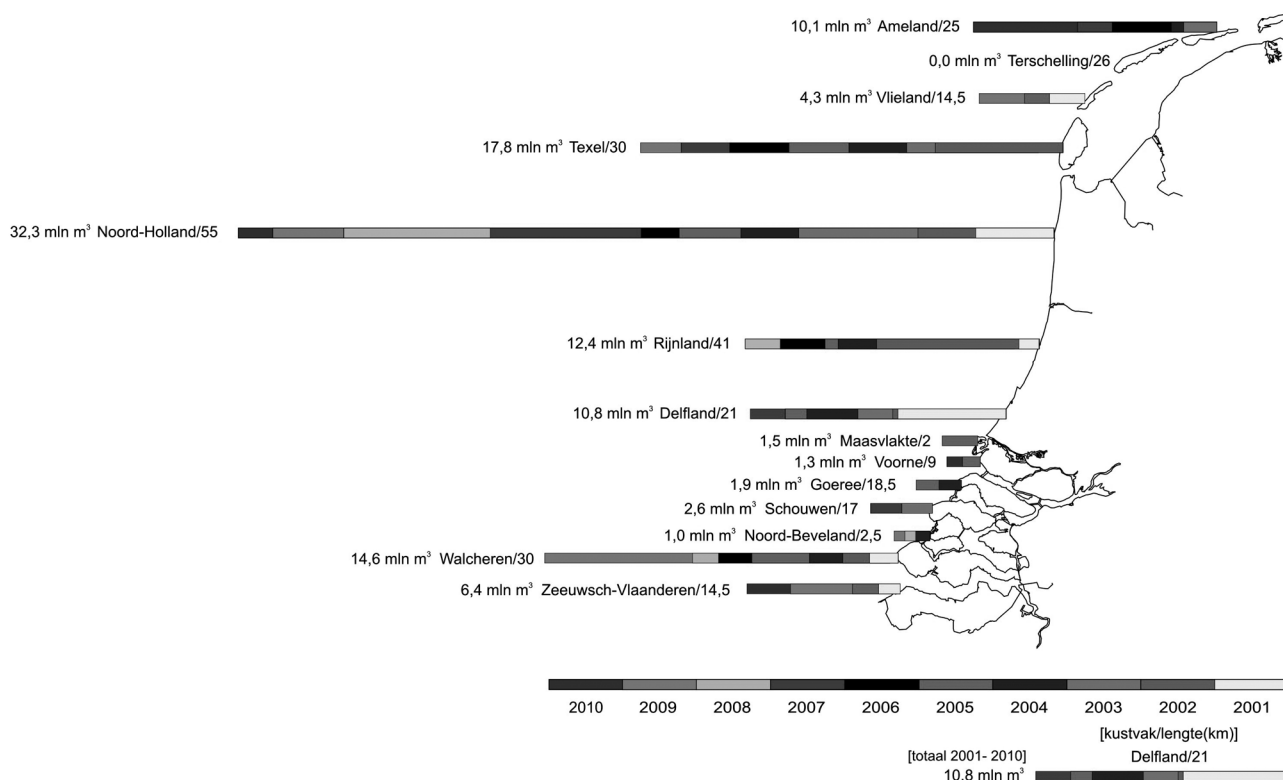
In 2010 is van een deel van de in 2006 getoetste primaire rijkswaterkeringen de technische staat achteruit gegaan t.o.v. de situatie in 2006. Anderzijds zijn er verbeteringen bereikt door de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma e.d. In 2010 is de derde (vijfjaarlijkse) toetsing uitgevoerd, 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.



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. rivierverschuiving | 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. rivierverschuiving 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 subsidievaststelling 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 suppletore wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletore 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 | | |
| Categorie 1 ná tracébesluit | | | | | | | | |
| Projecten nationaal | | | | | | | | |
| Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl maatregelen geluid ZSM 1 en 2 (Spoedwet wegverbreding) | | | | 95 | | 2004–2010 | | |
| | | | | 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 | 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 | 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 aanbestedingsmeervaller. 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 | | Vershil | 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 verkeersruit | 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 Rijkswaargewegen 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 | | Verskil | 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 sluizen 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. Volkeraksluizen 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 Houtribsluizen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor de periode ná 2010 aan de Houtribsluizen 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 Volkeraksluizen en de Haringvlietssluisen zal, naar verwachting, begin 2011 worden afgerond. Diverse werkzaamheden aan de sluizen 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 |
| 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 |
| Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal/Meppelediep en Zwarte Water | 90 | 2009–2016 | 2009–2016 |
| Renovatie sluizen en in- en afslaatwerken Twentekanal | 16 | 2009–2013 | – |
| 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 |
| Verruiming Eemshaven–Noordzee | 0 | 5 | 5 | – | 2012 |
| Meppel–Ramspol Zwart | 0 | 1 | 1 | – | 2011–2014 |
| 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 |
| Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden | 0 | 1 | 1 | 2007 | 2010 |
| Walradar Noordzeekanaal | 4 | 8 | 4 | 2012 | 2012 |
| Projecten landsdeel Randstad | | | | | |
| Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen | 3 | 0 | –3 | 2012 | 2013 |
| Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | 0 | 1 | 1 | – | 2012–2015 |
| Projecten landsdeel Zuid | | | | | |
| Maasroute, modernisering fase 2 | 36 | 85 | 49 | na 2012 | na 2012 |
| Tweede Sluis Lith | 0 | 1 | 1 | 2002 | 2010 |
| Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II | 5 | 2 | –3 | 2008 | 2009 |
| Zuid-Willemsvaart; Omleggen en opwaarderen (Maas–Veghel) | 37 | 39 | 2 | 2015 | 2015 |
| Wilhelmina kanaal | 12 | 3 | –9 | 2015 | 2015 |
| 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: | | | | | | | | |
| - Apparaatsuitgaven | 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 |
| | 6 137 064 |
| In 2010 afgerekende voorschotten | - 4 148 592 |
| | 1 988 472 |
| 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 Infrastructuur-fonds 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 |
| IVW | 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 blijkende 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 Asphalt Beton
ZSM Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL Zuiderzeelijn