

---

Vergaderjaar 2009–2010

---

**32 360 A**

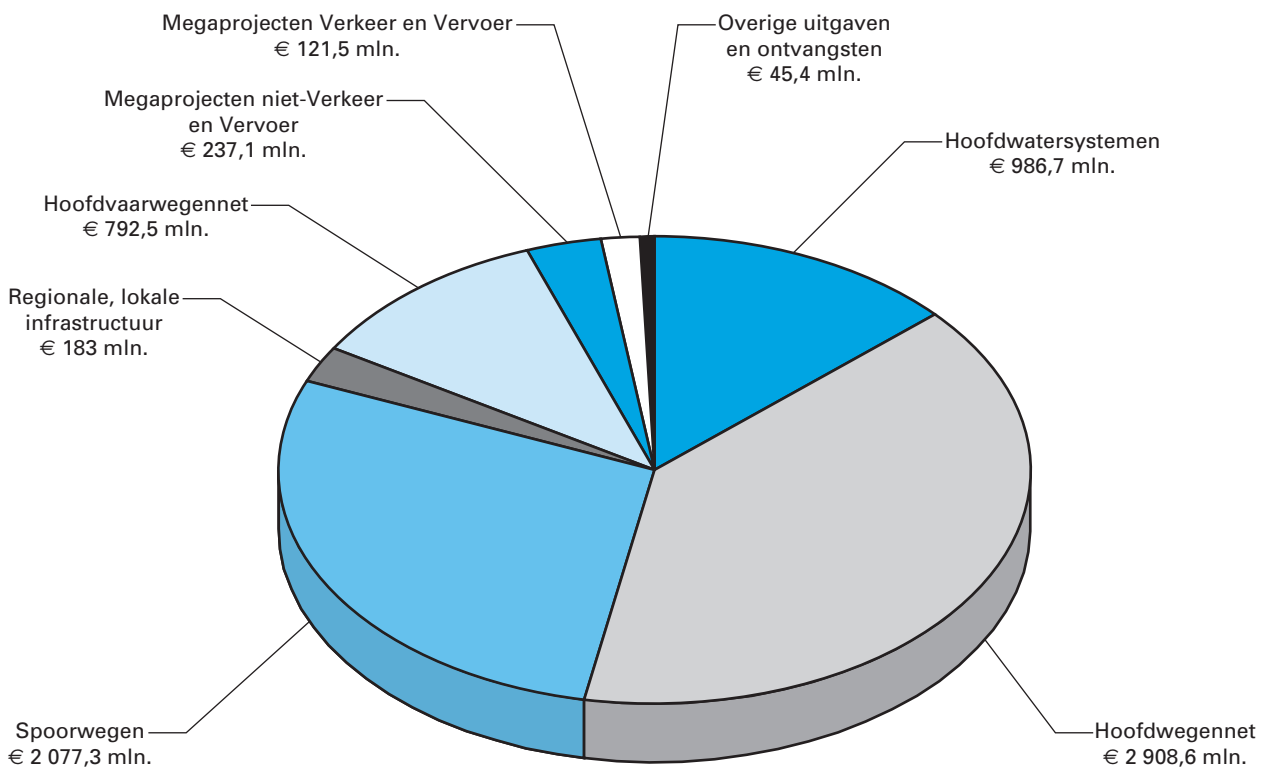
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2009**

**Nr. 1**

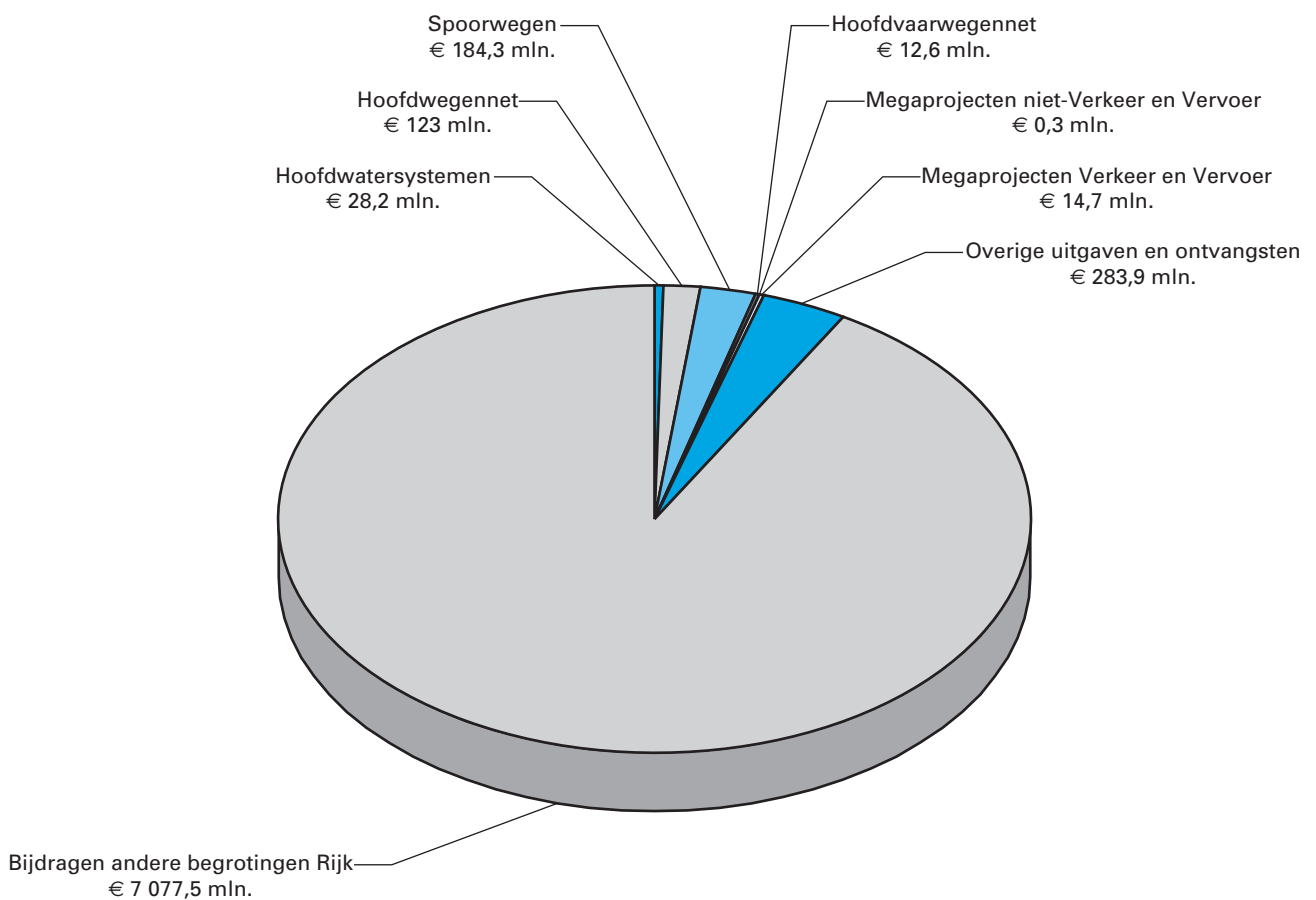
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)**  
Aangeboden 19 mei 2010



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2009 (in € mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2009 (in € mln.)**





<b>INHOUDSOPGAVE</b>		<b>Blz.</b>
<b>DEEL A.</b>	<b>ALGEMEEN</b>	<b>6</b>
	1. Aanbieding en dechargeverlening	6
	2. Leeswijzer	9
<b>DEEL B.</b>	<b>HET INFRASTRUCTUURVERSLAG</b>	<b>13</b>
	3. Infrastructuurverslag 2009	13
	4. De productartikelen	24
	11 Hoofdwatersystemen	24
	12 Hoofdwegennet	36
	13 Spoorwegen	50
	14 Regionaal, lokale infrastructuur	59
	15 Hoofdvaarwegennet	62
	16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	73
	17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	77
	18 Overige uitgaven en ontvangsten	80
	19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	82
	5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	83
<b>DEEL C.</b>	<b>DE JAARREKENING</b>	<b>84</b>
	6. De verantwoordingsstaat 2009 van het Infrastructuurfonds	84
	7. Saldibalans	85
<b>BIJLAGE</b>	<b>AFKORTINGENLIJST</b>	<b>94</b>

## DEEL A. ALGEMEEN

### 1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

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

Hierbij bied ik het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (IF) over het jaar 2009 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 Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2009 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- en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen;
- d. de betrokken saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2009;
- b. het voorstel van de slotwet (IF) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2009 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2009 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 2009 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2009, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2009 (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 Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

**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 2009. Het jaarverslag bestaat uit de volgende onderdelen:

### 1. Het Infrastructuurverslag.

Het infrastructuurverslag betreft de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2009. In het verslag is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van VenW over het verslagjaar 2009.

### 2. De productartikelen

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

De financiële informatie wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van de uitvoering»<sup>1</sup>, waarbij opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar worden toegelicht. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm. 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 2009 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2009 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. Om de u toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties van het jaar 2005 hiervoor omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

<sup>1</sup> 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.

### 3. De bedrijfsvoeringsparagraaf

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij VenW. De bedrijfsvoeringsparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingenparagraaf en bestaat uit twee onderdelen, te weten rechtmatigheid en totstandkoming beleidsinformatie.

### 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 saldbalans van het Infrastructuurfonds met de daarbij behorende toelichting.

### 5. Bijlage

Aan het jaarverslag is als bijlage een afkortingenlijst toegevoegd.

De verantwoordingen van VenW zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl).

#### *Groeiparagraaf*

De indeling van de verantwoording 2009 komt grotendeels overeen met die van 2008. Er is echter wel een aantal veranderingen doorgevoerd ter verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie ten opzichte van het jaarverslag 2008.

De belangrijkste verbeteringen op een rij:

- Het beleidsverslag is opgezet aan de hand van de kabinetsprioriteiten om invulling te geven aan de motie Pechtold (kst 31 951, nr. 11) inzake het beter controleerbaar en afrekenbaar maken van kabinetsdoelstellingen.
- Bij de artikelen is de relatie met de kabinetsdoelstellingen opgenomen. De koppeling tussen artikel en kabinetsdoelstelling is te vinden in de tabel «Stand van zaken kabinetsdoelstelling» aan het eind van de beleidsprioriteiten in het beleidsverslag.
- Bij elke algemene doelstelling is afzonderlijk aangegeven welke effecten in 2009 zijn bereikt.
- In de suppletoire wetten (w.o. de gelijktijdig met het jaarverslag aangeleverde slotwet) is de informatie ten behoeve van de projecten verbeterd. Een tabel met mutatieoverzichten per realisatieproject is opgenomen. Verder is per begrotingsartikel een tabel met budgettaire gevolgen van beleid opgenomen.
- In de saldbalans zijn de niet uit de saldbalans blijkende bestuurlijke verplichtingen opgenomen.

#### *Meetbare gegevens*

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat VenW bij het verkrijgen van de resultaten van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals bijvoorbeeld het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen pas na het drukken van het jaarverslag 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 over het jaar 2009. De toezeggingen zijn als volgt in de jaarverslagen XII en IF 2009 verwerkt:

Toezegging 18 juni 2008	Verwerking
In het jaarverslag zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden	In het beleidsverslag 2009 zijn aan de voor Verkeer en Waterstaat geformuleerde kabinetsdoelstellingen uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» beleidsconclusies verbonden. Daarnaast zijn conclusies geformuleerd in relatie tot de behaalde resultaten van de VenW-doelstellingen; regionaal openbaar vervoer, mainports-maritiem, mainports – luchtvaart en veilige netwerken.
In het jaarverslag wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten	In het beleidsverslag is een onderscheid aangebracht tussen de voor VenW verwoorde doelstellingen en programma's uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» en de VenW-doelstellingen voor 2009. De speerpunten voor VenW uit het in 2009 vastgestelde aanvullend Beleidsakkoord «Werken aan de toekomst» zijn afzonderlijk verantwoord in het Infrastructuurverslag 2009.
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 2009 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 Betuwe-route. 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 2008	Verwerking
<p>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.</p>	<p>De informatievoorziening op projectniveau is in de supplementaire 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 123A, nr. 8)</p>
<p>De kamer wordt geïnformeerd als een toezegging niet tijdig wordt gehaald.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>Op 15 december 2009 en 2 maart 2010 heeft een gesprek met de Algemene Rekenkamer plaatsgevonden. De Kamer zal voor de zomer 2010 door middel van een brief op de hoogte gesteld worden van de uitkomsten van deze gesprekken.</p>
<p>VenW stuurt voor 30 juni een reactie op de motie «onvolkomenheden verplichtingbeheer» en de motie «concrete afrekenbare informatie» naar de kamer.</p>	<p>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 924XII, nr. 12).</p>

## DEEL B

### 3. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG 2009

#### 1. Inleiding

Met het Infrastructuurverslag 2009 legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2009. Het verslag bevat informatie op zowel programma- als projectniveau en geeft inzicht in de projecten waarvan in 2009 de uitvoering is begonnen en de projecten die in 2009 zijn opgeleverd. De verantwoording over de beleidsprioriteiten 2009 is opgenomen in het jaarverslag 2009 van het ministerie van VenW.

#### 2. Algemene kaders

##### 2.1 Infrastructuur als instrument

VenW maakt binnen de rijksinfrastructuur, en daarmee binnen het Infrastructuurfonds, een onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegen, 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 VenW 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.

Naast de rijksinfrastructuur levert VenW een bijdrage in de aanlegkosten van grote regionale en lokale infrastructuurprojecten. De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie ligt bij de betreffende regionale of lokale overheid.

##### 2.2 Mobiliteitsaanpak

De MobiliteitsAanpak is in 2009 met een beleidsbrief aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 305, nr. 150) verankerd in het mobiliteitsbeleid van dit kabinet. In 2009 is de start gemaakt met de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Mede aan de hand van de NMCA zal de MobiliteitsAanpak in 2010 verdere concrete invulling krijgen. Het plan van aanpak voor de NMCA is in 2009 naar de Tweede Kamer gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 305, nr. 163). De NMCA wordt voor het zomerreces van 2010 naar de Tweede Kamer gestuurd.

## 2.3 MIRT

In 2009 is een volgende stap gezet in het proces om te komen tot beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk-fysieke domein. De minister en staatssecretaris van VenW hebben samen met de ministers van VROM en voor WWI in het voor- en najaar van 2009 de bestuurlijke overleggen MIRT gevoerd. De ministeries van LNV en EZ waren ambtelijk vertegenwoordigd. Tijdens de landsdelige overleggen in het najaar is de eerste generatie Gebiedsagenda's vastgesteld, die door rijk en regio gezamenlijk zijn opgesteld. De Gebiedsagenda's vormen de inhoudelijk samenhangende onderbouwing van mogelijke programma's en projecten, waarover in de bestuurlijk overleggen MIRT wordt besloten. De uitkomsten van de overleggen zijn aan de Tweede Kamer gemeld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 32 123A, nr. 19) en besproken in het nota verleg MIRT op 7 en 14 december 2009. Hiermee zijn de Gebiedsagenda's vanaf nu structurerend voor het MIRT-proces.

Er zijn acht gebiedsagenda's opgesteld voor even zovele gebieden. De indeling is gemaakt op basis van de indeling van de bestuurlijke overleggen MIRT. De Gebiedsagenda's, die alle onderwerpen in het ruimtelijk-fysieke domein omvatten (ruimtelijke opgaven, verstedelijking, water, mobiliteit, bedrijventerreinen, natuur en landschap), bestaan uit een visievormend deel, dat de ontwikkelrichting van een gebied beschrijft, een samenhangende beschrijving van de thematische en gebiedsgerichte opgaven en een uitwerking op programma- en projectniveau. Deze uitwerking is indicatief en het vaststellen van de Gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT betekent niet automatisch toezegging tot uitvoering van deze hele agenda.

Besluitvorming over programma's en projecten geschiedt conform het MIRT Spelregelkader dat vanaf 1 januari 2009 van kracht is. Het MIRT Spelregelkader heeft het karakter van een ontwikkelproces. Gedurende 2009 zijn de eerste ervaringen met het MIRT Spelregelkader opgedaan. Zoals in de brief aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer vergaderjaar 2009–2010, 32 123A, nr. 86) van 18 december is aangegeven zal in 2010 het spelregelkader worden geactualiseerd. De essentie van het MIRT spelregelkader zal niet wijzigen.

## 2.4 Aanvullend Beleidsakkoord en Coalitie-enveloppen

In het Aanvullend Beleidsakkoord «Werken aan toekomst» is 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) voor de stimulering van de Nederlandse infrastructuur. In de onderstaande tabel is de verdeling van deze gelden over de netwerken Hoofdwegennet (HWN), Hoofdwatersystemen (HWS) en Hoofdvaarwegennet (HVWN) alsmede de realisatie in 2009 en een vooruitblik 2010 inzichtelijk gemaakt. Voor een nadere inhoudelijke toelichting op de toedeling van deze gelden en voor een toelichting op de toedeling en invulling van de Coalitie-enveloppen<sup>1</sup> wordt verwezen naar de Infrastructuuragenda 2010.

---

<sup>1</sup> Het kabinet heeft via verschillende enveloppen (Infrastructuur en Vaarwegen, Openbaar Vervoer en Water en kust) uit het Coalitieakkoord middelen gereserveerd op het terrein van transportinfrastructuur en water.

Aanvullend beleidsakkoord (x € 1 mln.)	beschikbaar 2009	realisatie	saldo	amendement 32 132A, nr 31*	beschikbaar 2010 (incl saldo 2009)
HWS Zandsuppleties	65	0	65		100
HWS Steenbestortingen	15	7	8		23
HWN Vorstschade wegen	75	65	10	- 10	62
HWN Onderhoud dicht asfaltbeton	0				46
HWN Regulier onderhoud kunstwerken	0				30
HVWN Kosmos (vaarwegen)	65	56	9		19
HVWN Quick Wins Binnenhavens	0				50
HVWN Lith e.a.	0	5	- 5		20
HVWN Baggeren	10	10	0		40
				- 7	- 7
<b>Totaal</b>	<b>230</b>	<b>143</b>	<b>87</b>	<b>- 17</b>	<b>383</b>

\* Bij de behandeling van het MIRT is bij amendement Koopman/Roefs € 17 mln. van de aanvullendbeleidsakkoord middelen ingezet t.b.v. (mede) financiering van enkele regionale projecten. Hiervan is € 10 mln. gevonden in de aanbestedingsmeevaller bij het herstel van de vorstschade. Over de overige € 7 mln. dient nog besluitvorming plaats te vinden.

#### *Zandsuppleties*

Van het voor 2009 beschikbare bedrag van 65 miljoen euro is 13 miljoen euro aanbesteed ten behoeve van suppleties in Zeeuws-Vlaanderen. Realisatie hiervan vindt plaats in 2010.

Ten aanzien van de resterende 52 miljoen euro is besloten 30 miljoen euro aan de zandmotor te besteden en 22 miljoen euro te gebruiken om suppletieprogramma dat voor 2011 was voorzien naar voren (2010) te halen. De aanbesteding van de zandmotor is gepland voor 2010.

#### *Steenbestortingen*

In 2009 is een bedrag van 12 miljoen euro aanbesteed (7 miljoen euro is reeds betaald) voor bestortingen cluster 1. Hiermee zijn in 2009 en worden in 2010 zeer urgente bestortingen uitgevoerd in de Westerschelde en in de Oosterschelde. Rekening houdend met, naar schatting 5 miljoen euro, bijkomende kosten (o.a. nadeelcompensatie) is voor cluster 1 in totaal 17 miljoen euro benodigd.

Cluster 2 (urgente bestortingen) wordt in 2010 aanbesteed en gestart.

#### *Vorstschade wegen*

De werkzaamheden in het kader van de vorstschade zijn geheel gerealiseerd. Van de beschikbare 75 miljoen euro is 65 miljoen euro uitgeput. Het restant wordt verklaard door aanbestedingsmeevallers. Deze meevaller is reeds aangewend voor de financiering van het amendement Koopmans en Roefs (32 123A van 11 december 2009) waarmee aan een aantal regionale veiligheidsprojecten een impuls zal worden gegeven.

#### *Quick Wins Binnenhavens*

Aan Quick winprojecten gericht op het verbeteren van de binnenhavens en regionale vaarwegen is van het voor 2010 beschikbare bedrag van € 50 miljoen in 2009 € 32,9 miljoen juridische verplichtingen aangegaan.

#### *Lith e.a.*

In 2009 is, vooruitlopen op de planning, reeds gewerkt aan stuw Lith.

#### *Kosmos (vaarwegen)*

Het voor 2009 beschikbare bedrag voor het versneld aanpakken van het onderhoud van de natte kunstwerken (zoals sluizen, stuwen en bruggen)

is, conform planning, geheel besteed aan o.a. de Grevelingensluis, de stuw en brug bij Borgharen en de Overlaatbrug. Het resterende bedrag komt in 2010 tot betaling.

#### *Baggeren*

De extra baggerwerkzaamheden die vanuit het Aanvullend Beleidsakkoord worden gefinancierd hebben betrekking op de volgende projecten: Euro-Maasgeul (bereikbaarheid Rotterdam), Twentekanalen, Zeeland (Krabbebeek, Zoutkom en Westbuitenhaven) en bereikbaarheid haven Moerdijk. De baggerwerkzaamheden voor de Euro-Maasgeul, Zeeland en de haven Moerdijk zijn in 2009 volgens planning gerealiseerd. De uitvoering van de rest van de werkzaamheden is gepland voor 2010.

## **2.5 Publiek Private samenwerking (PPS)**

Publiek Private Samenwerking begint steeds meer gemeengoed te raken. De kennis van het PPS-gedachtegoed is in 2009 verder ontwikkeld en toegepast in projecten. Anno 2009 heeft VenW vier DBFM-projecten in uitvoering (A59, N31, 2e Coentunnel, HSL-Zuid), twee in aanbesteding (A15 en A12) en een goed gevulde pijplijn met projecten in voorbereiding. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetsbeleid gericht op «PPS tenzij». Het kabinet heeft de aanbevelingen van de commissie Ruding «Private financiering bij infrastructuur» grotendeels overgenomen. Met een PPS-project wordt het aandeel van VenW kleiner. Marktpartijen zijn integraal verantwoordelijk voor het project: ontwerp, bouw, financiering en onderhoud, ook wel DBFM genoemd. VenW concentreert zich daarmee op zijn kerntaak: infrastructuur beschikbaar stellen voor de gebruiker. Dat wil niet zeggen dat elk nieuw project voor DBFM geschikt hoeft te zijn. Om te beoordelen of DBFM een meerwaarde heeft voor een project, kent VenW de PPC-meerwaardetoets. Dit is een instrument om te beoordelen of de voordelen ook daadwerkelijk in die context behaald zouden kunnen worden. De ervaring leert dat grote projecten kansrijker zijn voor DBFM dan kleine. Daarom wordt voor alle projecten boven de 60 miljoen euro deze meerwaardetoets uitgevoerd. In 2009 is bovendien gestart om de PPC-meerwaardetoets eenvoudiger en transparanter te maken en is de doorlooptijd met 50% verminderd.

De aanbesteding van twee DBFM projecten (A15 Maasvlakte – Vaanplein en A12 Lunetten-Veenendaal) loopt volgens schema. In beide projecten is het aantal gegadigden in de concurrentie gerichte dialoog inmiddels teruggebracht tot drie. Om de kredietcrisis het hoofd te bieden heeft VenW, in overeenstemming met het Ministerie van Financiën, de mogelijkheid gecreëerd een financieringscompetitie toe te passen bij deze projecten. Hiermee wordt de druk op de financiële markten verminderd. De in 2009 gestarte voorbereidingen van de aanbesteding middels DBFM bij de N33 zijn in vergevorderd stadium zodat de aanbesteding medio 2010 zal starten.

De vier PPC-meerwaardetoetsen die in 2008 waren opgestart, zijn alle afgerond in 2009; ook de besluitvorming over deze projecten is afgerond.

- Bij het project A9 Badhoevedorp biedt DBFM geen meerwaarde.
- Voor het project Schiphol – Amsterdam – Almere is wel DBFM-meerwaarde gebleken. Het besluit om dit project in 3 DBFM contracten aan te besteden is in 2009 genomen (waarbij nog gezocht wordt naar aanvullende meerwaarde vanuit gebiedsontwikkeling).
- De in de verkenningsfase uitgevoerde PPC Zeetoeegang IJmond heeft een positieve meerwaarde laten zien. Uitgangspunt voor de planstudie



is de uitvoering van het project middels een PPS constructie met de DBFM contractvorm. De Sluis bij IJmuiden wordt daarmee mogelijk het eerste PPS/DBFM-project in de natte infrastructuur. In de planstudie zal een nadere (financiële) optimalisatie plaats hebben. Vertrekpunt van de planstudie is dat de sluis eind 2016 gereed is.

- Ten slotte is de PPC Vliegveld Eelde (Groningen) medio mei positief afgerond. De rijksbijdrage voor dit project is inmiddels goedgekeurd zodat de aanbesteding in januari 2010 kan starten. Hiertoe wordt een vereenvoudigde versie van het DBFM-contract ontwikkeld. Met deze zogenaamde DBFM-light worden alle positieve ingrediënten van DBFM behouden, maar is de financiering eenvoudiger. Met de leerervaringen van dit project kan PPS/DBFM kan PPS/DBFM ook voor het MKB interessant worden.

In het kader van het programma «Sneller en Beter» is in samenwerking met de markt het rijksbrede standaard DBFM-contract gereed gekomen. Een evaluatie van de concurrentiegerichte dialoog, de onderhandelingsvorm tijdens de aanbesteding, is afgerond en vindt gretig aftrek. Dat is van belang omdat deze concurrentiegerichte dialoog nog te lang duurt (ongeveer 9 maanden). Sneller en Beter bespaart zowel de overheid als het bedrijfsleven veel tijd en geld. De website [www.ppsbijhetrijk.nl](http://www.ppsbijhetrijk.nl) is van start gegaan om kennis te delen en gezamenlijk en transparant inzicht te geven in de PPS ontwikkelingen. Daarnaast hebben de PPS-ministeries (Financiën, VROM, Defensie en VenW) op een groot aantal plaatsen kennis en informatie gedeeld met de andere overheden om zo ook daar de PPS-kennis en- kunde te vergroten.

Tevens hebben Financiën en VenW aangeboden om decentrale overheden te helpen bij een onderzoek naar kansen voor DBFM in lokale infrastructuur. Over dit onderwerp is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd (Tweede Kamer vergaderjaar 2008–2009, 28 753, nr. 18). In de brief is aangegeven hoe VenW en Financiën de decentrale overheden willen assisteren. Het project 's-Gravendijkwal, in de gemeente Rotterdam, dient hiertoe als pilot.

Voorts wordt gekeken of initiatieven uit het buitenland, zoals Partnership UK en Partnership Germany, ook in Nederland uitkomst kunnen bieden in de vorm van een Partnership NL voor PPS bij de gehele overheid. Een internationaal congres met onze buurlanden heeft in november duidelijk gemaakt dat overheden veel van elkaar kunnen leren. Deze samenwerking zal in 2010 vervolg krijgen in Duitsland.

### **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 kosteffectief 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 de wegen, het spoor en de waterwegen in 2009 veel aandacht gekregen. Hiermee is een regu-

lier deel van het areaal weer optimaal hersteld en hierbij zijn verkeers- hinder en stremmingen op de vaarwegen beperkt gebleven.

#### *Hoofdwegen*

Conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200XII, nr. 1) is het afgesproken achterstallig onderhoud aan de verhardingen geheel weggewerkt en aan de bruggen en viaducten eind 2009 nagenoeg geheel weggewerkt. In 2009 zijn de vorstschades hersteld en overige verhardingen van Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) uitgevoerd om nieuwe achterstanden te voorkomen. Bij de DVM-systemen is nog sprake van onderhoudsachterstand. Via toestandsafhankelijk (storings)onderhoud is het structureel onderhoud uitgesteld tot 2010 en later. De onderhoudsachterstanden aan natte en droge kunstwerken wordt via inspecties nader uitgezocht.

In 2009 zijn grootschalige renovatiemaatregelen aan een aantal stalen bruggen gestart. 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. In 2009 is de eerste fase van de aanpak van de Scharsterrijnbrug afgerond. Het onderhoud en de vervanging van de betonnen wegfundering van de A1 nabij de Duitse grens is gedeeltelijk gereed en wordt in 2010 en 2011 afgerond. Het herstel van de fundering van de A32 is voltooid. In 2009 is ook veel aandacht besteed om de basis-kwaliteit van het wegennet op peil te houden waardoor VenW de kans op files door ongeplande reparatiewerkzaamheden zo veel mogelijk heeft kunnen beperken.

#### *Spoorwegen*

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding hiervan 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 2009 zijn de werkzaamheden uitgevoerd zoals opgenomen in het beheerplan 2009<sup>1</sup>. Het gaat daarbij onder andere om railverkeersleiding, capaciteitsmanagement, groot en klein onderhoud, bovenbouwvernieuwingen, kleine infrastructuur-wijzigingen, oplossen capaciteitsknelpunten i.h.k.v. herstelplan spoor, onderdelen van het programma actieplan groei op het spoor en programma's ruimte voor de fiets en reistijdverbetering. In het beheerplan zijn de in 2009 te realiseren prestaties afgesproken. In het vierde kwartaalrapport 2009 heeft ProRail gemeld dat alle afgesproken prestaties zijn gerealiseerd met uitzondering van de storingstijd. Deze is als gevolg van de storingen door het winterweer in december 2009 onder de norm gebleven. De situatie als gevolg van het winterweer wordt nader geëvalueerd.

In 2009 was er op het infrastructuurfonds artikel 13 (spoorwegen) sprake van onderbesteding van het beschikbare budget. Dit wordt enerzijds verklaard door gerealiseerde efficiency in de afgelopen jaren en anderzijds door het doorschuiven van maatregelen naar latere jaren, waardoor er in 2009 uiteindelijk minder middelen aan ProRail zijn verstrekt.

Over de onderuitputting bij ProRail tot en met 2008 is de Tweede Kamer per brief dd 9 april 2009 (Tweede Kamer, 2008–2009, nr 176) geïnformeerd. In 2009 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de uitgavenreeksen van ProRail voor de jaren tot en met 2020. Hierop is eveneens een externe

---

<sup>1</sup> Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van VenW 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 VenW moet jaarlijks instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan jaarlijks met de Tweede Kamer.

audit uitgevoerd. Over de uitkomsten daarvan is de Tweede Kamer geïnformeerd op 25 november 2009 (29 984, nr 207).

*Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersystemen*

In 2009 zijn door VenW onder meer de volgende werkzaamheden uit de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud uitgevoerd / in uitvoering genomen:

Project	Toelichting
Amsterdam Rijnkanaal / Lek (baggeren, renovatie oevers, Irensesluizen en Bernhardsluizen)	Het baggeren van het Amsterdam Rijnkanaal is in 2009 gestart en zal in 2010 zijn afgerond. De renovatie van de Bernardsluis is in volle gang en zal in 2010 worden opgeleverd. De renovatie van de Irenesluizen is in 2009 opgeleverd. De renovatie van de oevers is vertraagd door een aangespannen arbitrage door de aannemer. De oplevering hiervan zal naar verwachting in 2010 plaatsvinden.
Rotterdam-Duitsland (baggeren en renovatie oevers)	Het project is in 2009 geheel opgeleverd. Dit betreft de laatste deelprojecten baggeren van de Waal en de aanpassing van de oevers langs de Waal.
Rotterdam-België/Zeeland (baggeren, renovatie diverse sluizencomplexen waaronder Volkeraksluizen)	De geplande oplevering van de renovatie in gecombineerde aanpak van de Volkeraksluizen en de Haringvlietsluizen is 2010. De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. Diverse werkzaamheden aan de sluizen in Zeeland worden nu in combinatie met de Modernisering ObjectBedieningZeeland (MOBZ) uitgevoerd. De oplevering van deze maatregelen staat voor 2012 gepland.
Kanaal Gent-Terneuzen, (baggeren en renovatie oevers en sluizencomplex Terneuzen)	Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. Het deelproject bewegingswerken West- en Middensluis zal in 2011 worden opgeleverd. Om dit project met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren, bleek een langere uitvoeringsduur noodzakelijk. Overige deelprojecten zullen in 2010 volledig worden opgeleverd.
Maas: baggeren en kunstwerken (renovatie diverse sluizencomplexen waaronder Born en Maasbracht)	De uitvoering van het groot onderhoud aan de sluizen vindt op een aantal plaatsen gelijktijdig plaats met de werkzaamheden voor Maaswerken. Dit met het doel de stremmingen tot een minimum te beperken. Het onderdeel «sluizen Maasbracht en Born» wordt hierdoor pas in 2012 in zijn geheel opgeleverd. De overige onderdelen zullen in 2010 gereed zijn.
Natte Bruggen	De meeste bruggen zijn opgeleverd. De Sint-Servaasbrug zal als gevolg van de vertraging i.v.m. de tegenvallende aanbesteding naar verwachting pas in 2011 worden opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is in het najaar van 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.
Renovatie stuwen Lek	Het project is na een mislukte aanbesteding in 2008 doorgestart in 2009. In 2010 zal een aantal hoogst urgente renovatiewerkzaamheden apart worden uitgevoerd. Daarnaast wordt voor de rest van het project een vervolgaanpak uitgewerkt dat tot een volledige realisatie van het project uiterlijk in 2016 moet leiden.
Masterplan Haringvliet: conservering staal/elektronica bewegingswerken	De geplande oplevering van de gecombineerde aanpak van de Volkeraksluizen en Haringvlietsluizen is nog steeds 2010. De conservering van de schuiven van de Haringvlietsluizen kan mogelijk, een jaar eerder dan verwacht, al in 2010 volledig worden afgerond.

### 3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de resultaten die VenW in 2009 heeft geboekt op de diverse projecten binnen de in het Infrastructuurfonds onderscheiden sectoren.

*Hoofdwegennet*

In onderstaande tabel zijn zowel de in 2009 opgeleverde projecten als de in 2009 gestarte realisaties vermeld. Voor de in 2009 vastgestelde ontwerp en definitieve besluiten wordt verwezen naar artikel 34.01 van de verantwoording Hoofdstuk XII van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Project	Toelichting
A 7 Zuidelijke ringweg Groningen	Opgeleverd
A12 Veenendaal-Ede	Opgeleverd
A12 Zoetermeer-Gouda	Opgeleverd, openstelling 18 januari 2010 <sup>2</sup>
A28 / A32 Knooppunt Lankhorst	Opgeleverd
A1 Hoevelaken-Barneveld (van 80 naar 100 km per uur) <sup>1</sup>	Gestart en opgeleverd
A4 Burgerveen-Leiden (ged. nabij Leiderdorp) <sup>1</sup>	Gestart
A2 Everdingen-Deil	Gestart
A2 St. Joost-Urmond	Start begin 2010 <sup>3</sup>
A10 / A5 Tweede Coentunnel/Westrandweg	Gestart
A9 Holendrecht-Diemen <sup>1</sup>	Gestart

<sup>1</sup> Spoedaanpak projecten

<sup>2</sup> Openstelling van de plusstroken

<sup>3</sup> De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is (zie Begroting IF 2010, pag. 55)

*Hoofdwatersystemen*

In 2009 zijn onder meer de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Verdere ontpollering Noord-Friesland Buitendijks	Opgeleverd
Spui oostoever	Opgeleverd
Vispassages Grave en Borgharen	Opgeleverd
Hondswaard	Opgeleverd
Lopik	Opgeleverd
Zoetwateruitstroom Noord-Friesland Buitendijk	Gestart
Spui Oostoever	Gestart
Helsdeur	Gestart
Zaagmolen	Gestart
Scheybeek	Gestart
Natuurvriendelijke oevers Maas	Gestart
Vispassages Grave en Borgharen	Gestart
Natuurvriendelijke oevers IJssel uiterwaarden Olst	Gestart
Ketelmeer West/ Vossemeer/ Den Oever	Gestart

*Spoorwegen*

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Sloelijn (inclusief geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn)	De Sloelijn is in maart 2009 geëlektrificeerd en de oude lijn is gesloopt. Het project is daarmee opgeleverd. Voor geluid geldt dat de laatste gevelmaatregelen zijn uitgevoerd en nawerk is verricht aan de raildempers. In samenwerking met VROM zijn opnieuw geluidsberekeningen uitgevoerd voor een nieuw besluit over geluidsniveaus.
ERTMS level II (onderdeel van project Amsterdam-Utrecht)	Door vertraging bij de leverancier van het beveiligingssysteem kon de ingebruikname van ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht niet in 2009 worden gerealiseerd. Volgens de huidige planning zal dat nu in de eerste helft van 2010 plaatsvinden. Dit heeft geen consequenties voor de dienstregeling, omdat NS nog geen treinen met ERTMS beschikbaar heeft.
Station Amsterdam Sciencepark (het project maakt onderdeel uit van Regionet)	In Watergraafsmeer is het station Amsterdam Sciencepark gerealiseerd. Het station is op 13 december geopend.
Capaciteitsverruiming Hilversum (het project maakt onderdeel uit van Regionet)	Er is een extra eilandperron aangelegd, de sporen zijn aangepast en de beveiliging (de seingeving) is verruimd, waardoor er meer treinen op de Gooilijn kunnen rijden.
Diverse geluidspilots	De geluidspilots hebben bijgedragen aan het toepasbaar maken van kunststof remblokken voor bestaand goederenmaterieel. Geluidspilots met goederenmaterieel zijn gedeeltelijk beëindigd en de geluidsreductie die dit oplevert is vastgesteld. Een vervolgtraject is gestart voor brede toepassing nationaal en internationaal.
Almelo Verdiept	In juni 2009 reden de eerste treinen over het verdiepte spoor in Almelo. Het spoor is over ongeveer 1 km verdiept aangelegd, waardoor twee overwegen zijn vervallen. Hiermee verbetert de veiligheid en leefbaarheid.

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

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal	Door vertragingen ten gevolge van de samenloop met het sleutelproject Rotterdam Centraal is de doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal nog niet opgeleverd. In 2010 wordt de aansluiting op R'dam centraal in gebruik genomen.
Het tweede deel met kruising van spoorlijn van de Noordwesttangent in Tilburg	Het tweede deel van de Noordwesttangent in Tilburg, met de kruising van de spoorlijn Tilburg-Breda en het Wilhelminakanaal, zal in 2011 worden opengesteld; vertraging is ontstaan door procedurele zaken.

*Hoofdvaarwegennet*

In 2009 zijn voor de Maasroute (modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal), Zuid-Willemsvaart, (Maas-Veghel) tracébesluiten genomen. Voor de uitbreiding van de Wilhelminasluis in de Zaan is een bestuursovereenkomst gesloten. Met de gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland is een convenant gesloten over de kostenverdeling van de zeesluis IJmuiden en de start van de planstudie.

Verder zijn in 2009 de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Vaarroute Ketelmeer (fase 1)	Opgeleverd (aanvraag opleverbesluit eind 2009, opleverbesluit begin 2010)
Walradar Noorseekanaal	De oplevering heeft door tegenvallende aanbestedingsresultaten niet volgens planning plaatsgevonden. Begin 2010 heeft de aanbesteding opnieuw plaatsgevonden. De verwachte oplevering is in 2012.
Verruiming Twentekanaal (fase 1)	De oplevering is vertraagd omdat enerzijds de juridische afwikkeling bij de opdrachtnemers onderling vertraging heeft opgeleverd en anderzijds omdat bleek dat een vergunning inmiddels was verlopen. De oplevering zal eind april 2010 plaatsvinden.
Vaarweg Meppel Ramspol (Zwartsluis)	Door langere onderhandeling met de regio is de start vertraagd. De uitvoering is voorzien in de periode 2011–2014.

### 3.3 Randvoorwaarden

Bij de infrastructurele investeringen door VenW worden de (wettelijke) randvoorwaarden van milieu (met name geluid en lucht) en natuur en landschap (inpassing en ontsnippering) in acht genomen. Daarbij wordt zo veel mogelijk getracht kosteneffectieve en innovatieve maatregelen in te zetten.

#### *Innovatieprogramma Lucht<sup>1</sup>*

Het Innovatie Programma Luchtkwaliteit (IPL) heeft in de periode 2005 t/m 2009 in opdracht van de ministeries van VenW en VROM onderzoek gedaan naar innovatieve oplossingen die bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof) op en rond snelwegen. Eind 2009 zijn de definitieve resultaten van de praktijkproeven opgeleverd, waarmee het programma in dezelfde periode is afgerond tijdens de Innovatie-estafettedag (voorheen Dag van Maarssen).

#### *Nazorg Innovatieprogramma Geluid<sup>1</sup>*

De nazorg van het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) is gericht op overdracht van de innovatieactiviteiten naar de bestaande organisaties. In 2009 is deze overdracht voltooid. VenW, VROM en ProRail hebben in 2009 onder andere de volgende resultaten bereikt:

- de aanleg van een proefvak van het super stille wegdek met rubber op een verzorgingsplaats langs de A50.
- aanscherping van de Europese geluideisen aan banden voor personenauto's en invoering van een geluidlabel voor deze banden.
- reclamespots op televisie om het gebruik van stille, zuinige en veilige autobanden te stimuleren.
- vergroting van kennis over de prestaties van stille wegdekken op rijkswegen
- Internationale samenwerking om ombouw van de Europese vloot van lawaaiige goederenwagons te versnellen.
- de voorbereiding van het saneren van hoge geluidbelastingen op tien weg- en spoorweglocaties door middel van innovatieve geluidmaatregelen, zoals dunne geluidreducerende deklagen op rijkswegen, modulaire geluidschermen en raildempers aan de spoorstaven (dit gebeurt vooruitlopend op het Meerjarenprogramma Geluidsanering dat opgenomen is in het MIRT projectenboek 2010).

<sup>1</sup> Voor nadere informatie over de programma's IPL, IPG en MJPO wordt verwezen naar artikel 36 «overzicht afgeronde onderzoeken» van de verantwoording Hoofdstuk XII van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)<sup>1</sup>*

In 2009 zijn 2 knelpunten geheel opgelost. Beide betreffen de A6 in Flevoland, waar 2 faunatunnels zijn aangelegd. Daarnaast zijn er in 2009 voor 11 knelpunten maatregelen gereed gekomen, waardoor deze knelpunten gedeeltelijk zijn opgelost. Voor deze knelpunten moeten nog aanvullende maatregelen getroffen worden om ze geheel op te lossen. In 2009 is ook de gunning van 9 ecodeucten tot stand gekomen. Dit is de bekroning van een succesvol proces om gezamenlijk (ProRail, VenW én Provincies) in een keer grootschalige maatregelen in Noord Holland, Utrecht, Overijssel en Gelderland op de markt te zetten. Daarnaast is de voorbereiding van vele knelpunten verder ter hand genomen. En 41 knelpunten bij het spoor zijn zover dat in 2011 een eerste cluster daarvan zal worden uitgevoerd.

nr	Provincie	locatie	voorziening	Opgelost	Onderdeel
FL 5 FL 10	Flevoland Flevoland	A6 Lage Vaart A6 Kuinderbos	Faunatunnel Faunatunnel	Geheel Geheel	Wegen Wegen

**4. Afdekking risico's grote spoorprojecten**

Eind 2008 resteerde er in de risicoreservering een bedrag van totaal ongeveer 76 miljoen euro. Hierop is in de eerste suppletoire begroting 70 miljoen euro, de niet in 2008 ingezette middelen uit de reservering, toegevoegd voor 2009, waarmee de totale omvang van de risicoreservering gelijk is gebleven.

In 2009 is door de projecten HSL/BR geen beroep gedaan op de risicoreservering spoorprogramma, waardoor deze gelden ook in 2009 niet zijn besteed.

Wel heeft er een overboeking plaatsgevonden naar Hoofdstuk XII voor de afbouw van de organisatie SSO. In 2009 is de projectorganisatie HSL afgebouwd. Onderdeel van de afbouw is het overdragen van het bestaande archief HSL naar het vaste organisatieonderdeel binnen VenW.

Afdekking risico's spoorprogramma (in € mln)					
	Omschrijving	2008	2009	2010	Totaal
	Stand begroting 2009	70	6		76
	1e suppl. begroting 2009	- 70	70		0
	2e suppl. begroting 2009		- 74	74	0
			- 2	- 1	- 3
	<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>73</b>

<sup>1</sup> Voor nadere informatie over de programma's IPL, IPG en MJPO wordt verwezen naar artikel 36 «overzicht afgeronde onderzoeken» van de verantwoording Hoofdstuk XII van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### 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 VenW begroting (XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is:

- Artikel 31 (integraal waterbeleid): Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

###### Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen».



Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)								
11. Hoofdwatersystemen					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>606 809</b>	<b>551 248</b>	<b>853 645</b>	<b>1 197 989</b>	<b>720 949</b>	<b>477 040</b>	<sup>1</sup> <b>- 110 178</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>475 640</b>	<b>494 893</b>	<b>550 928</b>	<b>682 900</b>	<b>986 690</b>	<b>813 582</b>	<b>173 108</b>	<b>- 85 313</b>
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>87 425</i>	<i>61 604</i>	<i>71 754</i>	<i>87 112</i>	<i>91 231</i>	<i>87 091</i>	<i>4 140</i>	<i>0</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 425	61 604	71 754	87 112	91 231	87 091	4 140	0
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>217 605</i>	<i>229 365</i>	<i>259 135</i>	<i>278 375</i>	<i>327 038</i>	<i>200 123</i>	<i>126 915</i>	<i>- 25 372</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	118 579	148 327	173 666	215 653	209 779	117 016	92 763	<sup>2</sup> 0
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	89 617	74 987	76 871	50 716	105 068	51 156	53 912	<sup>3</sup> 40
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	9 409	6 051	8 598	12 006	12 191	31 951	- 19 760	<sup>4</sup> - 25 412
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>162 332</i>	<i>191 740</i>	<i>215 321</i>	<i>305 510</i>	<i>559 371</i>	<i>466 706</i>	<i>92 665</i>	<i>- 60 028</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	61 536	114 277	115 838	185 851	376 813	292 045	84 768	<sup>5</sup> - 31 714
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheeren	100 796	77 463	99 483	119 659	182 558	174 661	7 897	- 28 314
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>8 278</i>	<i>12 184</i>	<i>4 718</i>	<i>11 903</i>	<i>9 050</i>	<i>59 662</i>	<i>- 50 612</i>	<i>87</i>
11.05.01 Verkenningenprogr.hoofdwatersystemen	0	1 298	2 206	6 142	6 711	622	6 089	<sup>6</sup> - 110
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	4 351	9 026	52	4 500	727	56 947	- 56 220	<sup>7</sup> - 131
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	3 927	1 860	2 460	1 261	1 612	2 093	- 481	328
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Bijdrage aan batenlastendienst		331 566	354 755	391 432	441 129	286 596	154 533	
- Restant		163 327	196 173	291 468	545 561	526 986	18 575	
<b>Ontvangsten</b>		<b>3 731</b>	<b>5 287</b>	<b>3 391</b>	<b>28 184</b>	<b>33 065</b>	<b>- 4 881</b>	<sup>8</sup> <b>- 12 133</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

#### Financiële toelichting

- De hogere verplichtingenrealisatie wordt verklaard door niet begrote betalingsverplichtingen ten behoeve van het project Sanering Vecht en Beheer en Onderhoud (€ 70 mln). Voor het onderhoud zijn o.a. in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord in 2009 additionele gelden door het Kabinet beschikbaar gesteld waardoor er € 150 mln. hogere verplichtingen zijn aangegaan. Daarnaast is er door een versnelling op het project Synergie RKW (Kaderrichtlijn Water) een verschuiving ad € 106 mln uit latere jaren naar het verslagjaar aangebracht en zijn er ivm de snellere uitvoering HWBP ca € 132 mln meer verplichtingen aangegaan.
- De hogere gerealiseerde begrotingsbijdrage wordt m.n. verklaard door de aan beheer en onderhoud in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord toegevoegde middelen (€ 65 mln. t.b.v. zandsuppleties/zandmotor) (zie tevens art. 11.02.01).
- In de gerealiseerde begrotingsbijdragen zijn de bij Najaarsnota aangevraagde extra middelen opgenomen die nodig zijn om het gewenste beheer- en onderhoudsniveau te bereiken (zie tevens art. 11.02.05).
- De lagere uitgaven hebben betrekking op de projecten Stuwen Lek en Haringvliet. Na de in 2008 afgebroken aanbesteding bij Stuwen Lek is dit project in 2009 doorgestart. Bij Haringvliet is de kasreeks aangepast op basis van een gewijzigde planning van de aannemer. (zie tevens art. 11.02.08).
- De hogere uitgaven worden m.n. verklaard doordat het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) sneller loopt dan waarmee in de begroting rekening is gehouden. Daarnaast zijn op dit artikelonderdeel de ABA-middelen voor de steenbestorting (€ 15 mln.) verantwoord. Een nadere toelichting is te vinden in het onderliggende projectenoverzicht (zie art. 11.03.01).
- In voorgaande jaren zijn verschillende verkenningen vertraagd. Deze verkenningen hebben in 2009 tot uitgaven geleid. Verder zijn enkele nieuwe verkenningen gestart, o.a. Programma Delta Zeeland en de verkenning waterveiligheid dijkkring 14 (welke niet waren begroot). Daarnaast is het Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk als verlengde verkenning opgestart.

7. De marktbenadering bij het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk heeft geleid tot vertraging van één jaar. Gevolg hiervan is dat er in 2009 geen uitgaven zijn gerealiseerd. De oplevering wordt nu voorzien in 2017.
8. De lagere ontvangsten hebben m.n. te maken met vertraging van de werkzaamheden aan de Delflandse kust (o.a. weersomstandigheden en averij aan schepen) waardoor de ontvangsten van het Hoogheemraadschap Delfland lager waren.

### 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.

#### 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 1/1/09	Omvang 31/12/09
Watermanagement	Km <sup>2</sup> water	65 250	65 250

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicatoren	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
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% <sup>1</sup>
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	90%	82% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

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 82% lag de indicator over de «informatievoorziening over maatschappelijk vitale processen» (m.n. ijsberichtgeving, berichtgeving over hoogwater en stormvloed) onder de streefwaarde 2009 (90%). Dit komt doordat de ijsberichten in de eerste helft van het jaar steeds net buiten de afgesproken termijn werden geleverd. Nadat een verbeteractie is uitgevoerd voldeed de berichtgeving in tweede helft 2009 wel aan de afgesproken norm. Door het cumulatieve karakter van de PIN scoort deze op jaarbasis ondanks de verbetering lager dan de afgesproken norm.

### 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 2009 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. Handhaven kustlijn (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990);
2. Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de Waterkering).

##### *ad 1. Handhaven kustlijn*

Het Nederlandse kuststelsel kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Voor het handhaven van de kustlijn is uit het suppletieprogramma 2009 0,6 mln. m<sup>3</sup> zand op het strand (begroting 2009: 1 mln. m<sup>3</sup>) en 8,6 mln. m<sup>3</sup> zand in de vooroever (onder water) gesuppleerd (begroting 2009: 8 mln. m<sup>3</sup>). In 2009 is tevens de achterstand van 5,4 mln m<sup>3</sup> aan onderwatersuppleties uit 2008 ingelopen. Daarnaast is met de voor 2009 beschikbare middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord de opdracht voor de suppletie van ongeveer 2 mln m<sup>3</sup> (Zeeuws-Vlaanderen) aanbesteed. De uitvoering hiervan vindt plaats in 2010.

##### *ad 2. Beheer en onderhoud stormvloedkering en rijkswaterkeringen*

- Rijkswaterkeringen  
Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 267 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

Productartikel 11

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 dijkkringgebieden beschermen, voldoen aan de wettelijke normen. Bij de Maeslantkering en de Oosterscheldekering heeft dit geleid tot een beter inzicht in het benodigd langjarig onderhoud en het besef dat daar een hoger budget voor benodigd is. Bij Voorjaarsnota is om deze reden ook extra budget structureel toegevoegd. De implementatie van het faalkansgericht onderhoud bij de stormvloedkeringen is gestaag gevorderd in 2009.

**Meetbare gegevens**

Basispakket	Areaaleenheid	Begrote Omvang	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)	Gerealiseerde begrotingsbedrag 2009 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud Waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	325	267	22 648	26 034 <sup>1</sup>
	Stormvloedkeringen	4	4	33 466	48 466 <sup>2</sup>
	Niet primaire waterkeringen in km	396	396	5 228	7 605
	Suppleren voor kustlijnzorg in m <sup>3</sup>	9 000 000	14 600 000 <sup>3</sup>	55 674	127 674 <sup>4</sup>
Totaal				117 016	209 779

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting**

1. Het areaal aan dijken primaire waterkeringen is kleiner dan waarin ten tijde van de opstelling van de begroting 2009 werd uitgegaan doordat er keringen in Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Nederland zijn overgedragen aan de waterschappen (zie Begroting IF 2010, pag. 31). De voor 2009 begrote bijdrage stond niet in verhouding tot de begrote omvang van het areaal. Dit is reeds in de begroting IF 2010 aangepast.
2. De hogere gerealiseerde uitgaven bij de Stormvloedkeringen worden verklaard door de te laag geraamde kosten voor faalkansgericht onderhoud. Met deze uitgaven wordt ervoor gezorgd dat de stormvloedkeringen voldoen aan het afgesproken faalkansniveau. De implementatie ervan vordert gestaag.
3. Het verschil met de volgens de begroting 2009 te suppleren 9 miljoen m<sup>3</sup> wordt m.n. verklaard doordat de achterstand van het suppletieprogramma 2008 is ingelopen (5,4 miljoen m<sup>3</sup>). Daarnaast was in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord gepland om ongeveer 2 miljoen m<sup>3</sup> zand extra te suppleren (zie Begroting IF 2010, pag. 30). Deze werkzaamheden zijn wel aanbesteed, maar nog niet uitgevoerd. Dit heeft te maken met de afspraken aanbesteding (toegestaan om de kosten te verlagen) om het werk in 2 jaar (2009/2010) uit te voeren.
4. Het verschil tussen de realisatie en het totaalbudget wordt m.n. veroorzaakt doordat de voor 2009 gerealiseerde begrotingsbijdrage in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord (ABA-gelden) van € 65 mln. volledig is toegerekend aan de areaaleenheid «Suppleren voor kustlijnzorg». Hiervan is € 13 mln. aanbesteed ten behoeve van suppleties in Zeeuws-Vlaanderen. Realisatie hiervan vindt plaats in 2010. Over de resterende € 52 mln. moest nog politieke besluitvorming plaatsvinden, m.n. of en zo ja welk gedeelte hiervan aan de zandmotor zou worden besteed. Uiteindelijk is besloten € 30 mln. aan de zandmotor te besteden en € 22 mln. te gebruiken om suppletieprogramma dat voor 2011 was voorzien naar voren (2010) te halen. De aanbesteding van de zandmotor is gepland voor 2010 (zie ook Infrastructuurverslag).

Basispakket	Indicatoren	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m <sup>3</sup> zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma olm de basiskustlijn te handhaven.	9 000 000 m <sup>3</sup>	14 600 000 m <sup>3</sup> <sup>1</sup>
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater kerens, voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering.	62%	62% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

Productartikel 11

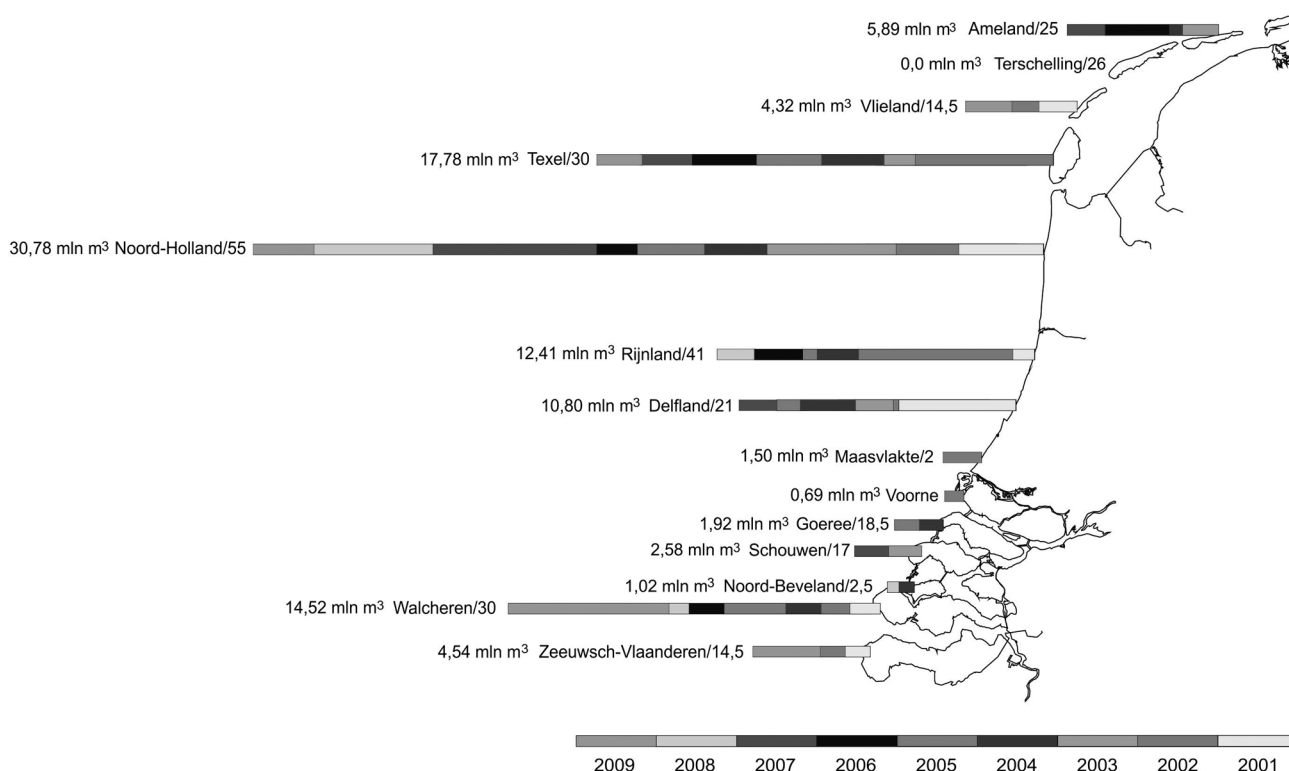
**Toelichting**

1. In vergelijking met de in de begroting 2009 opgenomen norm van gemiddeld 12 miljoen m<sup>3</sup> zand om de basiskustlijn te handhaven, is uiteindelijk 14,6 miljoen m<sup>3</sup> aan suppleties gerealiseerd (zie ook toelichting bij «Handhaven kustlijn»).
2. De indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Wet op de Waterkering (WoW) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het technisch in staat houden van de situatie 2006. Uit de zogenaamde «tweede toetsing» is gebleken dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de WOW-eisen. Het beheer en onderhoud programma is er op gericht dit percentage vast te houden. Het verbeteren van dit percentage richting 100% moet worden gerealiseerd via het aanlegprogramma.

Suppleren voor kustlijn­zorg in 1000m <sup>3</sup>	2005	2006	2007	2008	Begroot 2009	Realisatie 2009
Strand	4 380	3 400	3 724	1 249	1 000	600
Onderwater	7 600	7 350	8 976	6 213	8 000	14 000

Bron: Rijkswaterstaat

In onderstaand figuur is de gerealiseerde zandsuppletie over de periode tussen 2001 en 2009 weergegeven.



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 zowel de Waterwet van kracht geworden als 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.

- **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 (LNV, Financiën (douane), VenW 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**

2009 was het derde jaar van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl. Per 1 januari 2007 is de Kustwacht Nederland een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke 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.

Na een aantal tussenmetingen en bijsturing van het omvormingsproces heeft eind 2009 de eidevaluatie naar het functioneren van de Kustwacht plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat het Besluit Instelling Kustwacht in opzet op de juiste wijze is vertaald naar de onderliggende plannen en instellingsdocumenten. Ook is geconcludeerd dat duidelijke verbetering heeft plaatsgevonden in de effectiviteit en efficiëntie van de Kustwacht ten opzichte van de situatie vóór 2007.

## Meetbare gegevens

Basispakket	Areaaleenheid	Begrote Omvang	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)	Gerealiseerde begrotingsbedrag 2009 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Inzet uren vergunningverlening en handhaving	27 900	32 836 <sup>1</sup>	34 493	70 844 <sup>3</sup>
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	99 <sup>2</sup>	16 663	34 224 <sup>3</sup>
	Totaal			51 156	105 068

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

- De omvang van het gerealiseerde aantal uren in 2009 is hoger dan begroot maar wel in lijn met de realisatie over 2008 van 33 016 uren (zie Verantwoording IF 2008, pag. 26) en wordt verklaard door een te lage raming. RWS wil de prestaties bij vergunningverlening en handhaving verhogen. De in de begroting 2009 opgenomen areaaleenheid «inzet uren vergunningverlening en handhaving» wordt vanaf 2010 vervangen door «totaal aantal vergunningen» (zie Begroting IF 2010, pag. 32).
- Doordat individuele kolken in een kunstwerk (spui- of uitwateringssluis) nu apart geteld worden is het gerealiseerde aantal spuiende en stuwende kunstwerken hoger dan het begrote aantal (zie Begroting IF 2010, pag. 32).
- In de gerealiseerde begrotingsbijdragen zijn de bij Najaarsnota 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.

Basispakket	Indicator	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	100%	99,9% <sup>1</sup>
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	80%	85% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

- De indicator «spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend» scoort net geen 100% omdat zowel in Zeeland als in Limburg 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.
- De indicator «percentage door RWS verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen» is in 2009 hoger dan de afgesproken streefwaarde. Rijkswaterstaat heeft de vergunningverlening efficiënter uitgevoerd en daarmee meer vergunningen binnen de wettelijke termijn verleend.

## 11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter 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 is 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 2009 de volgende projecten gedefinieerd:

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering begroting	Start uitvoering realisatie
Stuwen Lek Haringvliet	2004–2010 2004–2011	2007 2005	2010 <sup>1</sup> 2005

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting**

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. Huidige planning is om in 2010 met de uitvoering van de urgente maatregelen te starten en tegelijkertijd de voorbereiding van fase 2 te starten. Het project zal uiterlijk doorlopen t/m 2016.

### 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:

Realisatieprogramma Waterkeren	Uitgaven in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
<b>Categorie 0</b>					
Deltaplan grote rivieren	16	19	3	2010	2011 <sup>1</sup>
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	17	10	- 7	2015	2015 <sup>2</sup>
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	60	72	12	2015	2015 <sup>3</sup>
Hoogwaterbeschermingsprogramma	140	211	71	2020	2016 <sup>4</sup>
Overige onderzoeken en kleine projecten	59	65	6	2020	2020 <sup>5</sup>
<b>Totaal</b>	<b>292</b>	<b>377</b>	<b>85</b>		

NB: In de in 2009 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.

**Toelichting**

1. De hogere gerealiseerde uitgaven zijn verricht ten behoeve van de afwikkeling van de projecten uit het Deltaplan grote rivieren Sliedrecht-West en Sliedrecht-Centrum, Papendrecht-Oost en de Europoortkering Beerdam.
2. Maatregelen i.r.t. rivierversuiming heeft betrekking op het project Keent en het programma NURG. De onderuitputting wordt op de eerste plaats verklaard doordat, als gevolg van de vondst van explosieven, het project Keent enige tijd is stilgelegd. . Daarnaast kon door het voorspoedige verloop van het vergunningentrajec van het project Lexkesveer (deelproject binnen het programma NURG), al in 2008 gestart worden met de uitvoering (i.p.v. 2009) en leidde dit mede tot de onderuitputting.
3. De extra uitgaven bij het project Dijkversterking en Herstel steenbekleding zijn het gevolg van onder meer het beroep op de compensatieregeling staal-, brandstof- en bitumenprijzen 2008 en meerwerk op het traject Kruiningen.
4. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) dient voor 2016 afgerond te zijn. De realisatie van het programma verloopt sneller dan het kasritme waarin de middelen in de begroting beschikbaar zijn. Bij het opstellen van de Begroting 2009 (mei 2008) was nog geen rekening gehouden met de start van de realisatie van de projecten Zwakke Schakels Scheveningen en West-Zeeuws Vlaanderen. De beschikking voor de uitvoering van de projecten is in 2009 aan de desbetreffende waterschappen afgegeven.
5. De hogere realisatie heeft m.n. te maken met het feit dat ten behoeve van de projecten; «Nederland leeft met water» en «Innovatie Delta technologie» toch uitgaven zijn verricht



Productartikel 11

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

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

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02		Uitgaven in EUR mln.			Gereed
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	4	1	-3	2009	2009 <sup>1</sup>
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	0	1	1	2010	2010 <sup>2</sup>
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	19	10	-9	2011	2011 <sup>3</sup>
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	109	139	30	divers	divers <sup>4</sup>
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	24	9	-15	2010	2012 <sup>5</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Inrichting IJsselmonding	1	0	-1	2010	2010 <sup>6</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Natuurproject IJmeer/Markermeer	0	1	1	2015	2015 <sup>7</sup>
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	10	4	-6	2011	2013 <sup>8</sup>
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	1	2	1	2011	2011 <sup>9</sup>
Depot Hollandsch Diep	1	6	5	2008	2009 <sup>10</sup>
Klein Profijt	0	0	0	2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	0	0	0	2005	2005
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	0	0	0	2006	2006
Doorlaatmiddel Veerse Meer	0	0	0	2004	2004
Natuurcompensatie Perkpolder	3	4	1	2013	
Verruiming vaargeul Westerschelde	4	1	-3	2011	<sup>11</sup>
<b>Overig</b>					
Kleine projecten	0	5	5	divers	divers <sup>12</sup>
<b>Totaal</b>	<b>175</b>	<b>183</b>	<b>8</b>		

NB: In de in 2009 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.

**Toelichting**

- De proef met de grootschalige verwerking van de baggerspecie is afgelopen. Het resterende bedrag voor na-ijlende kosten wordt doorgeschoven naar 2010.
- In de begroting 2008 was reeds een bedrag van € 1 mln. opgenomen. Vanwege de herijking van het saneringsprogramma later in het jaar, is het project met één jaar vertraagd en is de realisatie in 2009 gevallen.
- De lagere realisatie bij SUBBIED wordt verklaard doordat het totaal van de ingediende subsidieaanvragen lager was dan het subsidieplafond.
- De hogere realisatie op het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (incl. de projecten Innovatie KRWS/WB21 en Synergie KRW/WB21) heeft meerdere oorzaken:
  - Er is nog overleg over de zoutwaterinlaatpunten waardoor het project Haringvliet de Kier is vertraagd;
  - Op een aantal projecten in het programma Nieuwe projecten Herstel en Inrichting is vertraging ontstaan door vertraging in onder andere grondaankopen en vertraging bij partners in geval van mede financieringsprojecten en capaciteitsproblemen;
  - Een hogere realisatie om te voldoen aan de bestuurlijke verplichting tot het saneren van de Vecht.
  - door een vertraging bij het publiceren van de 2e tender van de regeling Innovatie KRW/WB21 is een bedrag van € 18 mln. in 2009 niet tot betaling gekomen
- De lagere gerealiseerde uitgaven worden verklaard doordat, in het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), minder subsidieaanvragen konden worden verstrekt.
- De verantwoording van de financiële middelen van het project «Inrichting IJsselmonding» geschiedt via het project «Natte Natuurprojecten IJsselmeer» (zie 9.).
- Het project «Natuurproject IJmeer/Markermeer» is in de ontwerpbegroting 2009 toegevoegd aan de VenW-begroting. De gerealiseerde uitgaven hebben betrekking op een praktijkproef met een drijvend rietiland. Het bijbehorende budget dat is overgeheveld van de begroting van LNV, leidt pas vanaf 2011 tot een kasreeks.
- Het project heeft vertraging opgelopen a.g.v. vertraging in de MER-procedure «Verdieping Veluwemeer en Wolderwijd». Met partners zijn afspraken gemaakt over verlenging van de doorlooptijd van het project.

## Productartikel 11

9. Het project «Inrichting IJsselmonding» is apart begroot maar de realisatie wordt verantwoord op het project «Natte natuurprojecten IJsselmeer» waardoor het verschil wordt verklaard. Voor het totaal van beide projecten is er geen verschil tussen de gerealiseerde en begrote middelen.
10. De hogere realisatie bij Depot Hollandsch Diep heeft te maken met zettingsvloeiingen en taludafschuivingen die in 2009 zijn geplaatst. De oorzaken en gevolgen van deze verschuivingen zijn onderzocht en hersteld.
11. Als gevolg van een uitspraak van de Raad van Staten is het voor 2009 begrote bedrag niet geheel tot betaling gekomen.
12. Ten behoeve van de waterzuivering op Bonaire is een bedrag van € 5 mln. beschikbaar gesteld.

### 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 2009 diverse projecten uitgevoerd. In de toelichting bij de onderstaande tabellen is nader ingegaan op de ontwikkelingen in 2009.

#### 11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

Verkenningsprogramma Hoofdwatersystemen					
Locatie	Indicatie modaliteit	Probleem	Referentiekader	Begroting 2009	Gereed Realisatie 2009
<b>Landsdeel (inter)nationaal</b>					
Rampenbeheersing Overstromingen	Waterkeren	Veiligheid	Kabinetstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2008	2011 <sup>1</sup>
Levensduur Waterkeringen	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2009	2010 <sup>2</sup>
<b>Landsdeel Noord</b>					
Natuurontwikkelingsplan Eems	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	Kaderrichtlijn Water	2008	<sup>3</sup>
Legger Primaire waterkering Terschelling	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2008	<sup>4</sup>
Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2009	2010 <sup>5</sup>
<b>Landsdeel Zuid</b>					
Grevelingen Water en Getij (voorheen Doorlaatmiddel Brouwersdam)	Waterbeheren	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Watervisie	2008	2011 <sup>6</sup>
Zandhonger oosterschelde	Waterkeren	Veiligheid en waterkwaliteit	WoW en natura 2000	2011	2013 <sup>7</sup>
Rivierverruiming Stevensweert	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2008	<sup>8</sup>
Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering in de Oosterschelde	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2008	<sup>9</sup>

#### Toelichting

1. Voor deze verkenning is een vervolgstudie gestart voor dijkkring 14 en worden er vier gebiedspilots Waterveiligheid 21e eeuw o.b.v. het Nationaal Waterplan uitgevoerd.
2. Door capaciteitsproblemen is de verkenning met een jaar vertraagd.
3. De verkenning is afgerond. Voordat het beheerplan Eems samen met Duitsland opgesteld kan worden dient echter eerst een juridische procedure in Duitsland afgerond te worden. Tot dat moment zullen geen vervolgstappen worden genomen.
4. De verruiming van de dijkkring Terschelling is op dit moment niet aan de orde en verkenning daarnaar wordt daarom niet opgestart.
5. Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk is afgerond en zal komend jaar als verlengde verkenning worden opgestart. Het voorkeursbesluit is voorzien in 2010, daarna start de planstudie (cf. Elverding).
6. In het bestuurlijke overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken de verkenning uit te breiden met elementen uit het MIRT-Spelregelkader. Er zal onder andere een plan-MER worden uitgevoerd naar de reconstructie van de Brouwersdam. Oplevering is voorzien in 2011.

## Productartikel 11

7. Zandhonger (wordt 2013: motie Koppejan/Boelhouwer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700XII, nr. 25) over de zandhongerproblematiek) vraagt om aanpak met pilots en structurele oplossing in 2010. De verkenning wordt aangevuld met extra veldexperimenten om te kijken hoe het huidige intergetijdengebied zoveel mogelijk in stand kan worden gehouden. De resultaten van hiervan worden benut voor de ontwikkeling van een structurele oplossing voor de zandhongerproblematiek. De stand van zaken hierover wordt in 2010 aan de Kamer gepresenteerd. De pilots lopen door tot in 2011, waarna tot en met 2013 monitoring plaatsvindt.
8. De verkenning Stevensweert wordt uitgesteld. Het is de bedoeling om op basis van de onderzoeksresultaten een beslissing te nemen die past binnen het kader van een totale visie rond hoogwaterbescherming in het Maasdal.
9. De verkenning krijgt geen vervolg en wordt verder opgenomen in de integrale verkenning Oosterschelde.

### 11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren

Projectomschrijving	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Categorie 1</b>		
<b>Projecten (inter)nationaal</b>		
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	pb 2010 / uo 2011	pb/uo 2012 <sup>1</sup>
Overige steenzetting	u 2009–2016	u 2009–2016
<b>Projecten noord</b>		
Legger primaire waterkering Vlieland	pb 2010 / uo 2011	pb 2012 / uo 2013 <sup>2</sup>
<b>Projecten west</b>		
Pilot zandmotor Delflandse kust	pb 2009 / uo 2010	pb 2009 / uo 2010

Legenda:

u uitvoering uo uitvoeringsopdracht

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

#### Toelichting

1. De keuze van marktbenadering heeft geleid tot vertraging van een jaar.
2. De discussie over de gewenste ligging van de waterkering heeft tot vertraging geleid. Verwacht wordt dat het projectbesluit in 2012 kan worden genomen en dat de uitvoering start in 2013.

### 11.05.03 Planstudieprogramma Waterbeheren

Planstudieprogramma waterbeheren	Gereed	
Projectomschrijving	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Categorie 1</b>		
<b>Projecten internationaal</b>		
Beekmonding Maas	pb/uo 2008	pb 2009 / uo 2010 <sup>1</sup>
<b>Projecten west</b>		
Slibproblematiek Markermeer	pb 2010 / uo 2011	<sup>2</sup>
Ecologisch herstel eem- en Gooimeer	pb 2009 / uo 2011	pb 2009 / uo 2010 <sup>3</sup>
<b>Projecten zuid</b>		
Volkerak Zoommeer	pb 2009 / uo 2012	pb 2011 / uo 2012 <sup>4</sup>

Legenda:

uo: uitvoeringsopdracht

tb/pb: tracébesluit/projectbesluit

#### Toelichting

1. In 2008 is de planstudie afgerond. In 2010 kan met de uitvoering worden gestart.
2. De planstudie naar slibproblematiek in het Markermeer is opgegaan in de projecten «Toekomstagenda Markermeer-IJmeer en Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ)»
3. De planstudie Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer zal na het in 2009 te nemen projectbesluit in 2010 in uitvoering worden genomen in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (artikelonderdeel IF 11.03.02, aanleg waterbeheren).
4. Op verzoek van de staatssecretaris heeft de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta in 2009 een advies gegeven over alternatieven voor de huidige zoetwatervoorziening van de Zuidwestelijke Delta, waarbij een zout Volkerak-Zoommeer als uitgangspunt geldt. Tegen deze achtergrond is het projectbesluit verstraagd. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de begroting 2010.

### 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 VenW begroting (XII). De doelstellingen van deze beleidsartikelen zijn:

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

#### Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel levert een bijdrage aan kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». De investeringen dragen bij aan de realisatie van een goede en betrouwbare bereikbaarheid voor wegvervoer van en naar economische kerngebieden en mainports in Nederland.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)								
12. Hoofdwegenet					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>2 701 107</b>	<b>2 343 084</b>	<b>3 959 152</b>	<b>1 879 765</b>	<b>4 139 934</b>	<b>- 2 260 169</b>	<sup>1</sup> <b>- 893 862</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 628 560</b>	<b>2 110 743</b>	<b>2 467 308</b>	<b>3 058 410</b>	<b>2 908 606</b>	<b>2 680 965</b>	<b>227 641</b>	<b>32 680</b>
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>48 860</i>	<i>61 951</i>	<i>66 215</i>	<i>59 233</i>	<i>56 527</i>	<i>55 171</i>	<i>1 356</i>	<i>0</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	48 860	56 633	52 145	53 924	56 527	55 171	1 356	0
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement		5 318	14 070	5 309	0	0	0	0
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>688 268</i>	<i>1 039 854</i>	<i>1 090 900</i>	<i>1 230 533</i>	<i>827 211</i>	<i>806 215</i>	<i>20 996</i>	<i>10 511</i>
12.02.01 Basispakket B&O	612 086	879 537	859 239	977 849	657 227	627 891	29 336	15 000
12.02.02 Servicepakket B&O	76 183	160 317	231 661	246 621	102 253	99 624	2 629	0
12.02.04 Groot variabel onderhoud				6 063	67 731	78 700	- 10 969	<sup>2</sup> - 4 489
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>858 083</i>	<i>660 394</i>	<i>898 165</i>	<i>1 385 754</i>	<i>1 652 932</i>	<i>1 152 223</i>	<i>500 709</i>	<i>43 216</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	823 296	496 923	761 343	1 307 071	1 610 236	977 519	632 717	<sup>3</sup> 28 336
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	34 787	163 471	136 822	78 683	42 696	174 704	- 132 008	<sup>4</sup> 14 880
12.04.01 GIV/PPS	12 892	123 224	138 564	290 684	261 065	327 253	- 66 188	<sup>5</sup> - 368
<i>12.05 Verk. en planst. vóór tracébesluit</i>	<i>20 457</i>	<i>225 320</i>	<i>273 464</i>	<i>92 206</i>	<i>110 871</i>	<i>340 103</i>	<i>- 229 232</i>	<i>- 20 679</i>
12.05.01 Verkenningen		704	0	174	5 336	0	5 336	<sup>6</sup> - 464
12.05.02 Planstudie vóór tracébesluit	20 457	224 616	273 464	92 032	105 535	340 103	- 234 568	<sup>7</sup> - 20 215
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven					3 356		3 356	
- Bijdrage aan baten-lastendienst		1 408 543	1 504 124	1 622 386	1 170 895	1 074 614	96 281	
- Restant			963 184	1 436 024	1 734 355	1 606 351	128 004	
<b>12.09 Ontvangsten</b>		<b>64 209</b>	<b>55 987</b>	<b>141 399</b>	<b>123 019</b>	<b>78 246</b>	<b>44 773</b>	<sup>8</sup> <b>43 026</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

#### Financiële toelichting

- De lagere verplichtingenrealisatie wordt m.n. verklaard doordat de verplichting voor de exploitatie van de Westerscheldetunnel is afgeboekt i.v.m. de overdracht aan de provincie Zeeland (- € 1,3 mld.). Daarnaast zijn, vooruitlopend op de voorgenomen aanbesteding van het DBFM-contract A15-MAVA, de begrote verplichtingen zijn in lijn gebracht met de planning (- € 980 mln.).
- De lagere realisatie t.o.v. de begroting wordt o.a. verklaard doordat in 2009 alleen de eerste fase van de renovatie van de Scharsterrijnbrug is uitgevoerd en er uitgaven voor engineering zijn verricht. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de toelichting bij art. 12.02.02.
- De hogere uitgaven hebben te maken met een aantal kasversnellingen bij m.n. de A12 Den Haag-Gouda en de hogere uitgaven A73/74 Venlo-Maasbracht (ondermeer meerkosten oplevering tunnels en tunneltechnische installaties). Daarnaast is een aantal projecten van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase (o.a. A4 Burgerveen-Leiden) en zijn er voorbereidingskosten gemaakt. In het projectenoverzicht «realisatieprogramma hoofdwegenet» is een nadere toelichting opgenomen.
- De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat lopende het jaar, als gevolg van fasewisseling, planstudieprojecten (na tracebesluit) zijn overgegaan naar het realisatieprogramma.
- De lagere realisatie bij Geïntegreerde contractvormen heeft m.n. betrekking op twee grote projecten (N31 Leeuwarden-Drachten, A10 2e Coentunnel). Een nadere toelichting is te vinden in het onderliggende projectenoverzicht «Geïntegreerde contractvormen».
- De hogere uitgaven zijn ontstaan doordat in 2009 de verkenningen voor Ruit Rotterdam, Holland-Rijnland, Verkenning Haaglanden en ZOV Brabantstad van start zijn gegaan. Het betreft verkenningen waarin ook andere participanten (o.a. Regio's, provincies en gemeenten) deelnemen. Zij leveren ook een van te voren afgesproken bijdrage in de kosten van de verkenningen.

## Productartikel 12

- De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat lopende het jaar, als gevolg van fasewisseling, planstudieprojecten (voor tracebesluit) zijn overgeboekt naar de realisatieprogramma. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de toelichting bij art. 12.05.01
- De hogere ontvangsten worden m.n. veroorzaakt door extra ontvangsten (€ 23 mln) op de post diverse ontvangsten (o.a. regionale bijdrage aan fietsbrug A1 ter grootte). Daarnaast zijn er extra ontvangsten van de regio Twente op het aanlegproject RW18 Vaarseveld-Enschede (€ 11 mln) en vanwege het voorspoedige verloop van de realisatie van het project A12 Den Haag-Gouda (€ 10 mln).

### 12.01 Verkeersmanagement

#### 12.01.01 Basispakket Verkeersmanagement

Het reguliere verkeersmanagement is in 2009 gecontinueerd, waarbij de verkeersgeleiding bij grote drukte en de hulpverlening bij pech en ongevallen ten behoeve van de doorstroming prioriteit hadden. Dit wordt pro-actief uitgevoerd vanuit de Verkeerscentrales. Optimalisatie van regelscenario's, actuele reistijd- en route-informatie en andere voorlichting zijn daarbij instrumenten die gehanteerd worden.

Ook zijn veel activiteiten ontplooid om de files rondom verkeersknooppunten in de regio's te bestrijden. Dit zogenaamde gebiedsgerichte verkeersmanagement krijgt vorm door regionale samenwerking. Er wordt momenteel gewerkt in een twintigtal samenwerkingsverbanden (grote en middelgrote stedelijke agglomeraties). Bij een aantal van deze samenwerkingsverbanden heeft dit geleid tot maatregelpakketten, zoals voor het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen), het SRE-gebied (regio Eindhoven), de regio Haaglanden en het Stadsgewest Rotterdam.

#### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal					
	Eenheid	t/m 2007	t/m 2008	Begroot 2009	Realisatie 2009
Verkeerssignalering	Km	1 224	1 157	1 288	1 200 <sup>1</sup>
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	25	25	26	30 <sup>2</sup>
Doelgroepstroken, inclusief busvoorzieningen	Aantal	96	104	96	96

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

- Het areaal verkeerssignalering is in 2009 met 43 km vergroot t.o.v. de realisatie 2008 (1157). Eind 2008 is het areaal verkeerssystemen opnieuw geïnventariseerd. Dit was nog niet aangepast in de begroting 2009 (sept. 2008) waardoor het begrote aantal verkeerssignaleringen te hoog was.
- Er zijn een vijftal spits- en plusstroken voltooid, langs de A1 Hoevelaken-Barneveld (1 strook) en langs de A12 Ede-Veenendaal (2 stroken) en Zoetermeer-Gouda (2 stroken).

Indicator	Eenheid	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
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	90%	94% <sup>1</sup>
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	80%	81% <sup>2</sup>
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	80%	93% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat 2007 t/m 2008

#### Toelichting

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. aanrijtijd 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.

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)	Realisatie 2009 (x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignaling (km)	1 288	1 200	55 171	56 527

Bron: Rijkswaterstaat

## 12.02 Beheer en onderhoud

Met het beheer en onderhoud is het Rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in 2009 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie (het 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

Conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1) is het afgesproken achterstallig onderhoud aan de verhardingen geheel weggewerkt en aan de bruggen en viaducten eind 2009 nagenoeg geheel weggewerkt. In 2009 zijn de vorstschades hersteld en overige verhardingen van Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) uitgevoerd om nieuwe achterstanden te voorkomen. Bij de DVM-systemen is nog sprake van onderhoudsachterstand.. Via toestandsafhankelijk (storings)onderhoud is het structureel onderhoud uitgesteld tot 2010 en later.

De onderhoudsachterstanden aan natte en droge kunstwerken worden via inspecties nader uitgezocht. In 2009 zijn grootschalige renovatiemaatre-

## Productartikel 12

gelen aan een aantal stalen bruggen gestart. 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. In 2009 is de eerste fase van de aanpak van de Scharsterrijnbrug afgerond. In de eerste helft van 2010 wordt de tweede en laatste fase van deze renovatie afgerond. Het onderhoud en de vervanging van de betonnen wegfundering van de A1 nabij de Duitse grens is gedeeltelijk gereed en wordt in de periode 2010 en 2011 afgerond. Het herstel van de fundering van de A32 is voltooid. In 2009 is ook veel aandacht besteed aan het op peil houden van de basis-kwaliteit van het wegennet waardoor VenW de kans op files door ongeplande reparatiewerkzaamheden zo veel mogelijk heeft kunnen beperken.

### Meetbare gegevens

Specificatie areaal rijkswegen		t/m 2007	t/m 2008	Begroot 2009	Realisatie 2009
Rijbaanlengte (in km)	Hoofddrijbanen	5 635	5 734	5 796	5 701 <sup>1</sup>
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 259	1 326	1 335	1 382 <sup>1</sup>
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Hoofddrijbanen	71,9	74	74,1	73 <sup>1</sup>
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Verbindingswegen en op- en afritten	10,8	11,1	11,1	12 <sup>2</sup>
Groen areaal (in km <sup>2</sup> )	Stuks	188	217	198	207 <sup>1</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

- Door de overdrachten van de N273 (Napoleonsbaan), de N271 (Echt-Venlo) en N68 (Roermond – Duitse grens) in Limburg en de veren Bergsche Maas in Noord-Brabant is ondanks de realisatie van spits- en plusstroken de rijbaanlengte op de Hoofddrijbanen en het areaal Groen vermindert en het areaal verbindingswegen en op- en afritten vergroot
- Door vorengenoemde reden is het areaal asfalt in totaal ongeveer gelijk gebleven.

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2009 (x € 1 000)	Realisatie 2009 (x € 1 000)
Beheer en Onderhoud	Oppervlakte wegdek in (km <sup>2</sup> )	85,2	85	627 891	657 227

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Streef-waarde 2009	Realisatie 2009
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen	95%	98% <sup>1</sup>
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen	85%	85%

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

- Ten behoeve van noodzakelijke herstelwerkzaamheden vanwege de vorstschade begin 2009 en uit hoofde van de investeringsimpuls (Aanvullend Beleidsakkoord), zijn extra middelen voor verhardingsonderhoud vrijgemaakt zodat de verharding van de rijkswegen weer overwegend aan de onderhoudsnormen voldoet.



## 12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

servicepakket	Budget 2009 (x € 1000)	Gerealiseerd begrotings- bedrag 2009 (x € 1000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	55 609	68 354 <sup>1</sup>
Meer vlot	8 469	11 201 <sup>2</sup>
Meer veilig	18 671	15 074 <sup>3</sup>
Meer kwaliteit leefomgeving	16 875	7 624 <sup>4</sup>
<b>Totaal</b>	<b>99 624</b>	<b>102 253</b>

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting**

- In 2009 is voorspoedig gewerkt aan het wegwerken van de achterstanden aan de bruggen en viaducten (kunstwerken) in het kader van het project KOSMOS. De werkzaamheden in Noord-Holland zijn afgerond, de werkzaamheden in Zuid-Holland en Zeeland zullen begin 2010 worden afgerond.
- De activiteiten in het kader van het servicepakket Meer Vlot hebben zich in 2009 geconcentreerd op het vergroten van de veiligheid op een groot aantal verzorgingsplaatsen. Hierdoor kon sneller dan gepland de volgende verzorgingsplaatsen worden aangepast: A1 Bolder, A1 Struik, A1 Tolnegen noord, A50 Weerbroek, A2 Meiberg, A2 Roevenpeel, A10 Sandelingen Oost en West, A58 Molenheide en Raakeind, A67 Meelakkers. Er zijn met name maatregelen getroffen op het gebied van licht en zicht. De werkzaamheden voor de overige verzorgingsplaatsen uit de top 20 minst veilige verzorgingsplaatsen worden in het eerste kwartaal van 2010 afgerond. Daarnaast zijn in 2009 twee pilots van start gegaan. In de pilot schone en veilige verzorgingsplaats Lonnekermeer wordt de exploitatie van het sanitair en de bewaking van de verzorgingsplaats uitgevoerd door de exploitant van het brandstofverkooppunt. In de pilot camerabewaking corridor Rotterdam-Venlo, waarbij op 15 verzorgingsplaatsen camerabewaking wordt ingesteld, wordt intensief samengewerkt met de Regionaal Platform Criminaliteitsbestrijding Oost-Brabant. Beide pilots lopen in 2010 door.
- Gedurende het jaar 2009 is de in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk verder doorgevoerd. In 2009 zijn de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK-maatregelen) en een aanzienlijk aantal kosten-effectieve verkeersveiligheids-maatregelen (KEM-maatregelen) vrijwel geheel gerealiseerd. Op verschillende N-wegen is het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot een rotonde in 2009 afgerond. Tevens is tijdens het afgelopen jaar de aanleg van motorfietsvriendelijke vangrails in voor motorfietsers gevaarlijke bochten afgerond. De realisatie is beperkt achtergebleven omdat o.a. de aanbesteding van KEM-maatregelen rondom de N48 is vertraagd.
- Het Meerjarenprogramma Bodemsanering (MJPB) geeft een overzicht van bodemonderzoek en bodemsaneringen die worden uitgevoerd op landbodemplots die in beheer zijn van Rijkswaterstaat/Rijksoverheid en die *niet* in het kader van aanleg (kunnen) worden aangepakt. Het afgelopen jaar zijn ca. 45 locaties onderzocht en twee daadwerkelijk gesaneerd. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (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. In 2009 zijn 2 knelpunten geheel opgelost. Beide betreffen de A6 in Flevoland, waar 2 faunatunnels zijn aangelegd. In Oost Nederland is een groot project van 9 ecoducten, later gegund dan was begroot, zodat de uitgaven in 2009 achterbleven. Nadere informatie over het MJPO is opgenomen in artikel 36 in de verantwoording Hoofdstuk XII van VenW.

## Productartikel 12

### 12.02.04 Groot variabel Onderhoud

GVO	Areaaleenheid	Totaal- budget 2009 (x € 1 000)	Realisatie 2009 (x € 1 000)
	Kunstwerken	50 000	21 848 <sup>1</sup>
	Deklaag A32	0	17 481 <sup>2</sup>
	Sloop en nieuwbouw A1	28 700	28 401
	<b>Totaal</b>	<b>78 700</b>	<b>67 730</b>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

1. Het voor 2009 begrote bedrag was gebaseerd op een gelijkmatige verdeling van de € 500 mln. voor het Stalen-bruggen-dossier over 10 jaar. Inmiddels is er meer helderheid over het kasritme waarin de uitgaven zullen plaatsvinden. De in 2009 gerealiseerde uitgaven hebben m.n. betrekking op engineering en uitgaven t.b.v. de eerste fase van de aanpak van de Scharsterrijnbrug.
2. De vervanging van de, niet begrote, fundering/deklagen van de A32 is uitgevoerd. Dit kwam doordat hoogovenslakken in het fundament van de weg waren gebruikt en die zorgden voor oneffenheden in het asfalt.

### 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 hoofdwegen

Belangrijke aandacht ging in 2009 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 2009 opgeleverde projecten als de in 2009 gestarte realisaties vermeld.

Project	Toelichting
A 7 Zuidelijke ringweg Groningen	Opgeleverd
A12 Veenendaal-Ede	Opgeleverd
A12 Zoetermeer-Gouda	Opgeleverd, openstelling 18 januari 2010 <sup>2</sup>
A28 / A32 Knooppunt Lankhorst	Opgeleverd
A1 Hoevelaken-Barneveld (van 80 naar 100 km per uur) <sup>1</sup>	Gestart en opgeleverd
A4 Burgerveen-Leiden (ged. nabij Leiderdorp) <sup>1</sup>	Gestart
A2 Everdingen-Deil	Gestart
A2 St. Joost-Urmond	Start begin 2010 <sup>3</sup>
A10 / A5 Tweede Coentunnel/Westrandweg	Gestart
A9 Holendrecht-Diemen <sup>1</sup>	Gestart

1. Spoedaanpak projecten
2. Openstelling van de plusstroken
3. De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is (zie Begroting IF 2010, pag. 55)

Productartikel 12

In 2009 zijn tevens verschillende ontwerp en definitieve besluiten vastgesteld. Het gaat hierbij om de Spoedaanpak projecten en de reguliere MIRT projecten. Voor nadere informatie wordt verwezen naar artikel 34.01 van de verantwoording hoofdstuk XII van VenW.

Projectenoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofd-wegen.

Realisatieprogramma Hoofdwegennet (IF art. 12.03.01)					
Projectomschrijving	uitgaven 2009 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
A7 Rondweg Sneek	18	19	1	2010	2010
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1	16	0	- 16	2009	2009 <sup>a</sup>
N31 Zurich-Harlingen	8	0	- 8	2008	2008 <sup>a</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	141	166	25	2010	2010 <sup>1</sup>
N34 omleiding om Ommen	12	17	5	2011	2010 <sup>2</sup>
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	14	16	2	2013	2013
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
A12 Utrecht west benutting, aansluitingen					
Woerden-Linschoten en Woerden-Harmelen	30	16	- 14	2010	2010 <sup>3</sup>
A28 Utrecht Amersfoort	0	5	5	-	2012 <sup>d</sup>
A2 Holendrecht-Oudenrijn	311	322	11	2012	2012
Rw4 Burgerveen-Leiden	0	89	89	-	2012 <sup>d</sup>
A12 Den Haag-Gouda benutting	46	94	48	2009	2010 <sup>4</sup>
N9 Koedijk-De Stolpen	0	4	4	-	2011 <sup>d</sup>
N50 Ramspol - Ens	0	7	7	-	2009 <sup>5</sup>
N14 Wassenaar-L'dam (incl.aansl.Hubertusviaduct)	15	0	- 15	2008	2008 <sup>a</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
A2 Rondweg Den Bosch	91	111	20	2010	2010 <sup>6</sup>
A2 Tangenten Eindhoven	170	202	32	2010	2010 <sup>7</sup>
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	17	2	- 15	2011	2012 <sup>8</sup>
A57 Veersedam-Middelburg	57	60	3	2010	2010
A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR	19	63	44	2008	2008 <sup>9</sup>
<b>Overig</b>					
A10 Amsterdam praktijkproef FES	30	5	- 25	2010	2011 <sup>10</sup>
Dynamisch verkeersmanagement	75	41	- 34	2010	2012 <sup>11</sup>
Kleine projecten / Afronding projecten	30	89	59	nvt	nvt <sup>12</sup>
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hwn	2	0	- 2	nvt	nvt <sup>13</sup>
Quick Wins FES	4	1	- 3	2011	2011 <sup>14</sup>
Afronding	1	1	0	nvt	nvt
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>1 107</b>	<b>1 330</b>	<b>223</b>		
Realisatieuitg.op IF 12.03.01 mbt planstudieuitg.	112	278	166	nvt	nvt <sup>b</sup>
Egalisatiereeks	- 241		241	nvt	nvt <sup>c</sup>
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>978</b>	<b>1 608</b>	<b>630</b>		

NB: In de in 2009 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.

- Projecten met een a. gemarkeerd zijn vanaf de stand MN2010 meegenomen onder Kleine projecten/Afronding projecten, zoals ook genoemd in de NJN2009 (zie ook Begroting IF 2010, pag. 53).
- De realisatieuitgaven m.b.t. planstudieprojecten betreffen voorbereidingskosten van planstudieprojecten. Het verschil t.o.v. de begroting zit m.n. bij de Rw4 Dinteloord-Berg op Zoom en de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Voor verreweg het grootste deel betreffen dit grondaankopen.

## Productartikel 12

- c. De egalisatiereeks was bedoeld om de onvoorspelbaarheid van het optreden van vertragingen op te vangen door een deel van het budget door te schuiven naar andere jaren. Daarbij wordt geen relatie gelegd met de afzonderlijke projecten. M.i.v. de begroting 2010 is deze komen te vervallen.
- d. Project is in 2009 van de planstudiefase overgegaan naar het realisatieprogramma (zie Begroting IF 2010, pag. 55).

### **Toelichting:**

1. De uitvoering van het project «knooppunt Everdingen-aansluiting Everdingen» is voorspoedig verlopen.
2. Door een voorspoedig verloop van de uitvoering van het project en enkele contractwijzigingen is er meer gerealiseerd in 2009. De wijzigingen in het contract worden gefinancierd uit de post onvoorzien/risico's.
3. De lagere realisatie wordt verklaard door vertragingen in de uitvoering (o.a. doordat bij aansluiting Woerden-Linschoten een bestek in aanbesteding is door de provincie en deze procedure is uitgesteld vanwege noodzakelijke verbeteringen aan dit bestek).
4. De uitvoering van de plusstroken is zeer voorspoedig verlopen. Eind 2009 zijn de plusstroken gereed gekomen en op 18 januari 2010 door de minister opengesteld.
5. Tegen het eind van 2009 kon sneller dan verwacht een drietal grote betalingen worden verricht. Het betroffen betalingen op de deelprojecten: reconstructie hoogspanningsleidingen Tennet (90% betaling), grondaankoop gemeente Kampen en grondaankoop perceel Koomen.
6. De uitvoering van het project is versneld, waardoor het rond de jaarwisseling is opengesteld voor het verkeer. Bovendien is er extra budget toegekend ten behoeve van o.a. de verkeersdoorstroming (zie MIRT Projectenboek 2010, pag. 239).
7. Vanwege indexeringscompensatie en claims van aannemers, is er in 2009 meer uitgegeven dan oorspronkelijk is geraamd.
8. De start van de uitvoering is vertraagd vanwege uitloop van het tracébesluit.
9. De hogere uitgaven betreffen meerkosten voor de oplevering van de tunnels en de tunneltechnische installaties (zie ook Najaarsnota IF 2009).
10. Door de veelheid van projecten die lopen in de regio Amsterdam (Spoedwet, Fileproof, Mobiliteitsaanpak, Centrales op orde) moest de planning van de Praktijkproef Amsterdam ingepast worden in de overige plannings. Daarnaast is in 2009 voornamelijk gewerkt aan de planvoorbereiding op basis waarvan een go/no-go besluit kon worden genomen voor de uitvoering. De uitwerking hiervan heeft meer tijd gevergd dan voorzien. De start van de realisatie is aangehouden vanwege gebrek aan personele capaciteit. Naar verwachting kan worden gestart in 2010.
11. Vanwege een latere start van de uitvoering worden de desbetreffende middelen doorgeschoven naar 2010. De mijlpaal 2012 gereed wordt naar verwachting nog steeds gehaald.
12. De hogere uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de projecten A50 Eindhoven-Oss (arbitrage waarbij RWS aansprakelijk is gesteld voor meerkosten), Fileproof, Zuidelijke Ringweg Groningen, N32 Postweg, Grote Heide en de N34 Gieten. Daarnaast zijn de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, N31 Zurich-Harlingen en N14 Wassenaar-Leidschendam vanaf de stand Miljoenennota 2010 meegenomen onder Kleine projecten/Afronding projecten.
13. De middelen zijn gebruikt ter gedeeltelijke financiering van het amendement Koopmans en Roefs (32 123A, nr. 31) waarbij de binnen het wegebudget vrijgemaakte gelden worden gebruikt om een aantal regionale projecten een impuls te geven. (In de tabel met een aangegeven).
14. De uitvoering van de maatregelen in het pakket Quick-Wins start in 2010. De uitgaven 2009 hebben betrekking op de voorbereiding van de uitvoering van de maatregelen in Noord-Holland.

### *12.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit*

Voor een nadere toelichting op de projecten wordt verwezen naar de planstudietabel onder 12.05.

### **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 2009 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
N31 Leeuwarden-Drachten (excl B&O)	36	6	- 30	2007	2007 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel West-overig en Randstad</b>					
Aflossing tunnels	49	47	- 2	n.v.t.	n.v.t.
N11 Alphen a.d. Rijn-Bodegraven, betaling PPS-constructie	17	21	4	2004	2004 <sup>2</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
A10 2e Coentunnel	160	110	- 50	2012	2012 <sup>3</sup>
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	15	15	0	2005	2005
Exploitatie Westerscheldetunnel	50	62	12	n.v.t.	n.v.t. <sup>4</sup>
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>327</b>	<b>261</b>	<b>- 66</b>		

NB: In de in 2009 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.

**Toelichting:**

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. Het begrotingsbedrag is nog niet omgezet in een reeks van beschikbaarheidsvergoedingen.
2. Het beschikbare budget was ontoereikend om de al aangegane verplichtingen te betalen, m.n. door het verhogen van geluidsschermen i.v.m. verkeersprognoses, aanvullend milieuonderzoek en grootschalige bodemsanering (incl. afvoeren en storten teerhoudend asfalt).
3. Dit betreft een verschuiving naar latere jaren van de DBFM-gelden bestemd voor het project 2e Coentunnel/Westrandweg.
4. De hogere uitgaven worden verklaard door de verwerking van de contractueel overeengekomen aanpassing van de prijsontwikkeling die niet volledig wordt afgedekt door de prijsbijstelling die door het ministerie van Financiën is vergoed.

Productartikel 12

12.05.01 Lopende Verkenningen

Locatie	Probleem	Referentiekader	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Landsdeel Randstad</b>				
A10 Noord	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2007		1
As Leiden-Katwijk (Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruitelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007		2
Den Haag internationale stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forum)		Randstad Urgent	2009	2009 <sup>3</sup>
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen		2010 <sup>4</sup>
Verkenning Ruit Rotterdam	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2009	2009 <sup>5</sup>
<b>Landsdeel Zuid</b>				
A58 Bergen op Zoom (Markiezaat)-Eindhoven (Batadorp)	Bereikbaarheid	Betuurlijkoverleg MIRT voorjaar 2007	2009	2009 <sup>6</sup>
Pilot MIRT-verkenning Zuidoost-vleugel Brabantstad	Bereikbaarheid in relatie tot ruimte, economie, landschap en leefbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2008	7
<b>Landsdeel Oost</b>				
A1 Gebiedsgerichte verkenning corridor Apeldoorn-Deventer	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006	2008	8
A28/N35 Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006	2008	9
A73 corridor Ewijk-Rijkevoort	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit		
<b>Landsdeel Noord</b>				
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007	2009	2009 <sup>10</sup>

**Toelichting**

- In het najaar van 2009 is afgesproken dat rijk en regio conform de gebiedsagenda Noordwest Nederland zullen bezien of het project A10-noord op de middellange termijn (2015–2020) moet worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg MIRT met als doel een procesafpraak te maken over het vervolg op de uitgevoerde verkenning volgens de aanpak van Sneller & Beter.
- Op 29 oktober 2009 is in het bestuurlijk overleg MIRT een gezamenlijke voorkeur uitgesproken voor één van de oplossingsrichtingen die zijn uitgewerkt in de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland. Tevens zijn afspraken gemaakt voor het nader uitwerken van dit besluit. Hierover zal tijdens het voorjaarsoverleg MIRT 2010 nader worden besloten.
- Bij Scheveningen boulevard betreft het probleem de zwakke schakel en de ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Op de VenW begroting (FES) is € 10, 8 mln. opgenomen. Bij World Forum betreft het probleem de ruimtelijke kwaliteit (gerelateerd aan hoge eisen veiligheid van internationale organisaties).
- In oktober 2009 is eindrapport Fase A vastgesteld. Daarin zijn vijf bereikbaarheidsvraagstukken (2 weg- en 3 OV vraagstukken) geprioriteerd voor de periode 2020 – 2028 om verder uit te werken op weg naar een voorkeursbesluit, bestuurlijke overeenkomst en/of procesafspraken in oktober 2010. Tevens is de Verkenning Haaglanden opgenomen in het programma Randstad Urgent.
- In het najaar van 2009 is bij het BO-MIRT het Masterplan Rotterdam Vooruit vastgesteld met de visie, programma's en concrete oplossingen. Tevens zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolg, inclusief bijbehorende ambities en besluiten. Voor het vervolg in 2010 wordt de verkenning georganiseerd met een beperkt centraal deel (ten behoeve van overall coördinatie, voorbereiden besluitvorming en verankering (juridisch/bestuurlijk) van het masterplan) en 5 vervolgprojecten.
- Verkenning niet gestart.
- Deze verkenning is in 2009 afgerond. Besluiten zijn vastgelegd in een convenant (feb 2010). Om de uitvoering van plannen voor het oostelijk gedeelte van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond vlot en soepel te laten verlopen voorziet het afsprakenkader in inspanningsverplichtingen over integrale planvorming, een organisatiestructuur die integrale besluitvorming mogelijk maakt en een samenhangende realisatiestrategie.
- Plan van Aanpak A1 zone is door de Stuurgroep vastgesteld op 12 mei 2009, het toekomstbeeld eind oktober 2009. In december 2009 is een nadere uitwerking/detaillering voorgelegd van de processtappen die nodig zijn om te kunnen komen tot besluitvorming in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010.
- «De «Verkenning N35 Zwolle-Wijthmen» is een verdere detaillering van de gebiedsgerichte verkenning. De verkenning is afgerond.»

## Productartikel 12

10. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 zijn de afspraken met het bestuurlijk voorkeursalternatief vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Het project is van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase.

### 12.05.01 Mogelijk te starten Verkenningen

Locatie	Probleem	
<b>Landsdeel Randstad</b>		
A7 Hoorn – Amsterdam	Bereikbaarheid	Verkenning niet gestart <sup>1</sup>
A9 Alkmaar – Amsterdam	Bereikbaarheid	Verkenning niet gestart <sup>1</sup>
<b>Landsdeel West-overig</b>		
A2 Culemborg – Geldermalsen	Bereikbaarheid	Verkenning niet gestart <sup>2</sup>
<b>Landsdeel Zuid</b>		
A67 Eindhoven – Venlo (corridor)	Bereikbaarheid	Verkenning niet gestart <sup>3</sup>
N57-N59 knooppunt Oosterschelde- kering – Hellegatsplein	Bereikbaarheid	Verkenning niet gestart <sup>4</sup>

#### Toelichting

1. De LMCA toonde aan dat problematiek onvoldoende urgent was voor starten van verkenning. Dit is afgesproken met de regio in het BO MIRT.
2. Met het besluit van aanleg van extra rijstroken was er geen sprake meer van een knelpunt dat verkenning behoeft.
3. Verkenning aanvankelijk uitgesteld in kader van prioritering van verkenningen. Eind 2009 voorbereidingen begonnen om in BO MIRT van mei 2010 besluit te kunnen nemen over het al dan niet op starten van een MIRT verkenning naar de A67 (Belgische grens – Duitse grens) in samenhang met de A58 en de N65.
4. Verkenning uitgesteld in het kader van prioritering van verkenningen. Wel studie gestart naar oplossen van enkele knelpunten op gebied van verkeersveiligheid. Regio heeft intentie verkenning te agenderen in BO MIRT.

### 12.05.02 (en 12.03.02) Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)							
						Gereed	Toelichting
Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget		Begroting		
Projectomschrijving	min.	max.	taakstel- lend	2009	2009	Real. 2009	
<b>Categorie 1 ná tracébesluit</b>							
<b>Projecten nationaal</b>							
Innovatieprogramma			184		2004–2010		
Geluid en Lucht, incl maatregelen geluid							
ZSM 1 en 2 (Spoedwet wegverbreding)			2 151		2003–2015		
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>							
RW4 Burgerveen-Leiden			681		2002–2014	TB is in realisatie en in 2009 overgegaan naar het realisatieprogramma	
<b>Projecten landsdeel west overig</b>							

Productartikel 12

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)					Gereed	Toelichting
Bedrag in € mln	Raming kosten	Budget	Begroting			
RW8 Koedijk-Destolpen		76	2009–2011	TB	is in realisatie en in 2009 overgegaan naar het realisatieprogramma	
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)</b>						
<b>Tracé/-projectbesluit t/m 2009</b>						
<b>Projecten landsdeel Noord</b>						
Rw 31 Leeuwarden		189	tb 2011–2014			
RW33 Assen – Zuidbroek		141	tb 2010–2014			
<b>Projecten landsdeel Oost</b>						
Rw 50 Ewijk-Valburg		312	tb 2011–2014			
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>						
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere		3 231	tb 2011–2017			
Rw2 Oudenrijn-Deil; OTB gesplitst in Oudenrijn-Everdingen en Everdingen Deil 1, 3, 6)		185	2010–2015	TB	is in realisatie en in 2009 overgegaan naar het realisatieprogramma	
Maasvlakte -Vaanplein		1 320	tb 2009–2015			
<b>Projecten landsdeel Westoverig</b>						
N50 Ramspol-Ens		99	tb 2010–2013	TB	is in realisatie en in 2009 overgegaan naar het realisatieprogramma	
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>						
RW4 Dinteloord-Bergen op Zoom, excl omlegging Halsteren		280	tb 2010–2013			
RW61 Hoek-Schoondijke		126	tb 2010–2013			
RW61 Tunnel Sluiskil		127				
A73/A74 Venlo-Maasbracht ism A74 ,N68 en OTR		838	tb 2010–2012			
<b>Tracé/-projectbesluit na 2009</b>						
<b>Projecten landsdeel Oost</b>						
A12 Ede-Grijsoord						
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen		761	2012–2015			
RW18 Varsseveld-Enschede		146	2011–2014			
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>						
A2 Amsterdam-Utrecht (Holendrecht-Maarsse) 2x5 rijstroken 2011–2012		46				
RW4 Delft-Schiedam		655	2011–2015			
RW4/9 Omlegging A9 Badhoevedorp		303	2012–2015			
RW10 Zuidas (hoofdweg-gedeelte)		133	2011–2014			
RW13/16/20 Rotterdam			2012–2020			
RW27/1/28 Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort			2014–2020			
RW27/1/28 Ring Utrecht			2014–2020			
N11 Leiden-Zoeterwoude			2011–2017			
Alphen a/d Rijn						



Productartikel 12

<b>Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)</b>			
			Gereed Toelichting
Bedrag in € mln	Raming kosten	Budget	Begroting
<b>Projecten landsdeel west- overig</b>			
RW9 Alkmaar-Uitgeest			2011–2012
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>			
RW2 Passage Maastricht		540	2010–2016
RW27 Utrecht9Lunetten)- Hooipolder			2013–2018
RW62 Goes-Vlissingen		82	2011–2014
<b>Totaal categorie 1</b>			
<b>Categorie 2</b>			
<b>Projecten landsdeel zuid</b>			
RW2 Maasbracht-Geleen			2014–2018
<b>Totaal uitvoeringspro- gramma (excl. FES res. NoMo</b>		<b>515</b>	
<b>Overprogrammering</b>			
<b>Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)</b>		<b>515</b>	

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

### 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 beleidsbegroting 2009 (XII) bij beleidsartikelen:

- Artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid;
- Artikel 35: Mainports en logistiek;
- Artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit..

#### Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel heeft een relatie met kabinetsdoelstelling 20 «Groeiambitie van 5% per jaar voor de groei van het vervoer per spoor».

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)								
13. Spoorwegen					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>2 597 494</b>	<b>1 813 743</b>	<b>1 765 610</b>	<b>771 360</b>	<b>2 195 375</b>	<b>- 1 424 015</b>	<sup>1</sup> <b>- 1 548 479</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 848 439</b>	<b>2 069 357</b>	<b>2 026 541</b>	<b>1 835 464</b>	<b>2 077 325</b>	<b>2 741 843</b>	<b>- 664 518</b>	<b>157 879</b>
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	<i>91 364</i>	<i>93 251</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 135 131</i>	<i>1 547 391</i>	<i>1 367 359</i>	<i>1 174 475</i>	<i>1 410 334</i>	<i>1 633 831</i>	<i>- 223 497</i>	<sup>2</sup> <i>135 092</i>
<i>13.02.01 Regulier onderhoud</i>	<i>1 135 131</i>	<i>710 634</i>	<i>616 531</i>	<i>332 986</i>	<i>818 987</i>	<i>656 453</i>	<i>162 534</i>	<i>99 371</i>
<i>13.02.02 Grote onderhoudsprojecten</i>		<i>625 493</i>	<i>412 750</i>	<i>488 178</i>	<i>383 168</i>	<i>485 932</i>	<i>- 102 764</i>	<i>57 114</i>
<i>13.02.03 Rentelasten</i>		<i>188 654</i>	<i>119 336</i>	<i>121 733</i>	<i>124 150</i>	<i>124 150</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>13.02.04 Betuweroute</i>		<i>22 610</i>	<i>27 846</i>	<i>20 624</i>	<i>39 068</i>	<i>34 316</i>	<i>4 752</i>	<i>9 526</i>
<i>13.02.05 Kleine infra &amp; Ov. Projecten</i>			<i>190 896</i>	<i>210 954</i>	<i>44 961</i>	<i>332 980</i>	<i>- 288 019</i>	<i>- 30 919</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>601 988</i>	<i>372 286</i>	<i>507 215</i>	<i>512 914</i>	<i>516 059</i>	<i>648 918</i>	<i>- 132 859</i>	<sup>3</sup> <i>21 226</i>
<i>13.03.01 Realisatieprogr. personenvervoer</i>	<i>0</i>	<i>315 090</i>	<i>470 440</i>	<i>479 183</i>	<i>490 627</i>	<i>624 209</i>	<i>- 133 582</i>	<i>19 957</i>
<i>13.03.02 Realisatieprogr. goederenvervoer</i>	<i>529 395</i>	<i>30 750</i>	<i>36 775</i>	<i>33 731</i>	<i>25 432</i>	<i>24 709</i>	<i>723</i>	<i>1 269</i>
<i>13.03.03 Uitg. leenfaciliteit versnelde aanleg</i>	<i>72 593</i>	<i>26 446</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>		<i>47 524</i>	<i>145 896</i>	<i>145 172</i>	<i>133 760</i>	<i>138 383</i>	<i>- 4 623</i>	<i>- 192</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>19 956</i>	<i>8 905</i>	<i>6 071</i>	<i>2 903</i>	<i>17 172</i>	<i>320 711</i>	<i>- 303 539</i>	<i>1 753</i>
<i>13.05.01 Planstudieprogr. personenvervoer</i>	<i>8 247</i>	<i>5 274</i>	<i>5 469</i>	<i>2 805</i>	<i>16 424</i>	<i>294 256</i>	<i>- 277 832</i>	<sup>4</sup> <i>1 560</i>
<i>13.05.02 Planstudieprogr. goederenvervoer</i>	<i>9 709</i>	<i>1 131</i>	<i>602</i>	<i>98</i>	<i>748</i>	<i>26 455</i>	<i>- 25 707</i>	<sup>5</sup> <i>193</i>
<i>13.05.03 Verkenningenprogramma</i>	<i>2000</i>	<i>2 500</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- <i>Apparaatsuitgaven</i>			<i>2 090</i>	<i>1 740</i>	<i>2 651</i>	<i>500</i>	<i>2 151</i>	
- <i>Apparaatskosten ProRail aanleg</i>			<i>79 185</i>					
- <i>Restant</i>			<i>1 945 265</i>	<i>1 833 724</i>	<i>2 074 674</i>	<i>2 741 343</i>	<i>- 666 669</i>	
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24 869</b>	<b>184 255</b>	<b>179 448</b>	<b>4 807</b>	<b>165 207</b>
HSA			<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>72 329</i>	<i>- 72 329</i>	<sup>6</sup> <i>- 1</i>
Overig	<i>21 344</i>	<i>1 047</i>	<i>30 666</i>	<i>24 869</i>	<i>184 255</i>	<i>17 119</i>	<i>167 136</i>	<sup>7</sup> <i>165 208</i>
Mandje spoor					<i>0</i>	<i>90 000</i>	<i>- 90 000</i>	<sup>8</sup> <i>0</i>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

#### Financiële toelichting

- De voornaamste oorzaak van de lagere realisatie is dat, als gevolg van nader overleg over het Beheerplan 2010 van ProRail, pas in de loop van januari 2010 ingestemd is met de betreffende onderdelen van het Beheerplan 2010. Hierdoor is de subsidie voor 2010 pas in januari 2010 is verleend en beschikbaar.
- Het overschot is ontstaan doordat het budget niet geheel in overeenstemming was met de financieringsbehoefte 2009 van ProRail. In het afgelopen jaar is de Tweede Kamer hier regelmatig over geïnformeerd, onder andere met brieven van 9 april en 25 november 2009 waarin o.a. is ingegaan op vitaliteit van de spoorsector in relatie tot de onderbesteding bij ProRail. Zie ook punt 7.
- Voor een toelichting op de hogere uitgaven bij Aanleg wordt verwezen naar de toelichtingen zoals opgenomen bij de projectenoverzichten: tabel 13.03.01/02.
- De onderuitputting is grotendeels veroorzaakt door het project Zuidas. Voor subsidie aan de Zuidas is met het ministerie van Financiën de

## Productartikel 13

- principeafspraken gemaakt dat VenW het geld voor dit project zou storten op een zogenaamde schatkistrekening voor de Zuidasonderneming. Dit kan echter pas gebeuren wanneer de onderneming daadwerkelijk is opgericht. Er is gebleken dat de beoogde veiling van de aandelen geen doorgang kon vinden. Door een Rijksvertegenwoordiger wordt thans onderzocht hoe het project doorgang kan vinden. Voor een verdere toelichting van het verschil op Verkenningen en planstudies wordt verwezen naar de toelichtingen bij de projectoverzichten: tabel 13.05.01/02.
- De lagere realisatie is voornamelijk veroorzaakt door een tweetal planstudies. Het moment van starten van de planstudie Goederenroute Rotterdam-Noord Nederland is afhankelijk van de ontwikkeling van de plannen van OV SAAL. Ook de planstudie van Aslasten Cluster III is nog niet opgestart. De werkzaamheden die binnen dit cluster worden uitgevoerd, worden gecombineerd met grootschalige herstelwerkzaamheden die in 2012 worden uitgevoerd. Door het combineren van werkzaamheden wordt de overlast voor de reizigers beperkt. Daarnaast zijn de uitgaven 2009 voor het project Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) die waren geraamd op 13.05.02, overgeheveld naar 13.03.02 in verband met het afgeven van een realisatiebeschikking.
  - Deze vertraagde ontvangsten houden verband met de verschuiving van de contractuele aanvangsdatum van de HSL-Zuid Zuid van oktober 2008 naar juli 2009 en de regeling waarbij is afgesproken dat de HSL-heffing voor de eerste drie jaar later wordt betaald.
  - Bij de subsidievaststelling (beheer en instandhouding van het spoorwernet) voor het jaar 2007 is een bedrag van € 137 mln. teruggevorderd in verband met gerealiseerde efficiency. Dit bedrag is verrekend met de betaling van de subsidie voor 2009. Hiermee was netto reeds rekening gehouden in de beschikbare middelen voor de uitgaven in 2009. Deze verrekening moet echter bruto worden verantwoord, waardoor de realisatie van zowel de uitgaven als de ontvangsten € 137 mln. hoger is dan begroot. Ten slotte gaat het om bruto/netto boekingen op diverse aanlegprojecten (waaronder spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht). Verder zijn niet geraamde inkomsten gerealiseerd van de provincie Overijssel (Hanzelijn) en uit een afspraak tussen Rijk en provincie inzake het Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam –Almere – Lelystad (OV SAAL). Ook is hierin de concessievergoeding NS begrepen.
  - Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Hierbij is aangegeven dat € 2 mld. grotendeels wordt gevonden door een vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail. De rentevrijval die zodoende bij ProRail ontstaat levert tot en met 2020 het merendeel van dit bedrag op. Voor het resterende deel wordt in volgorde van voorkeur eerst gekeken naar het via de leenfaciliteit van ProRail benutten van rentevrijval na 2020 a.g.v. de vermogensconversie en een concessievergoeding van NS voor exclusief recht op het hoofdtrilnet. Deze € 2 mld is in de begroting 2009 onder de noemer «Mandje spoor» kasmatig ingeschat en technisch verwerkt onder de ontvangstenraming. Dit ondermeer in afwachting van de uitkomst van de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS hierover. De bedragen in de begroting betroffen een eerste inschatting van de situatie op dat moment. Inmiddels is er overeenstemming bereikt tussen NS en de Staat (brief van 25 november 2009, kenmerk VENW/DGMO-2009/11 026) en is duidelijk in welke de jaren de € 2 mld aan de uitgaven- en ontvangstenkant van de begroting moet worden verwerkt. Dit zal geschieden bij Voorjaarnota 2010/Begroting 2011.

### 13.01.01 Railverkeersleiding

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

### 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.

Sinds 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van VenW 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 VenW moet jaarlijks instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan jaarlijks met de Tweede Kamer. In 2009 zijn de werkzaamheden uitgevoerd zoals opgenomen in het beheerplan 2009. Het gaat daarbij onder andere om:

- railverkeersleiding
- capaciteitsmanagement
- groot en klein onderhoud
- bovenbouwvernieuwingen

### Productartikel 13

- maatregelen in het kader van Stoptonend sein-passages en het Uitvoeringsprogramma Geluid op emplacementen
- kleine infrastructuur-wijzigingen
- 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

In het beheerplan zijn de in 2009 te realiseren prestaties afgesproken. In het vierde kwartaalrapport 2009 heeft ProRail gemeld dat alle afgesproken prestaties zijn gerealiseerd met uitzondering van de storingstijd. Deze is als gevolg van de storingen door het winterweer in december 2009 onder de norm gebleven. De situatie als gevolg van het winterweer wordt nader geëvalueerd.

#### 13.03 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer

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

##### Projectoverzicht bij 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project Beschrijving	Uitgaven 2009		In EUR mln.		Gereed
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Projecten nationaal</b>					
BB21(ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	5	6	1	divers	divers
Geluid (emplacementen en innov. ontwikkeling)	12	1	- 11	divers	divers <sup>1</sup>
Kleine projecten	11	11	0	divers	divers
Stationsstallingen (kwaliteit)				divers	divers
<b>A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen</b>					
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	15	13	- 2	2006/2007	2006/2007 <sup>2</sup>
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Kleine stations	11	1	- 10	divers	divers <sup>3</sup>
Overige projecten/lijdelen enz.					
Afdekking risico's spoorprogramma's	6	0	- 6		<sup>4</sup>
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	27	23	- 4	divers	divers <sup>5</sup>
Intensivering Spoor in steden I	15	8	- 7	divers	divers <sup>6</sup>
Intensivering Spoor in steden II	10		- 10	divers	divers <sup>7</sup>
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	6	3	- 3	divers	divers <sup>8</sup>
Ontsnippering	9	3	- 6	divers	divers <sup>9</sup>
Traject Oost (perronverbredingen)	0			2004/2008	2004/2011 <sup>a</sup>
Traject Oost Uitv Convenant DMB	15		- 15	2010/2015	2012/2019 <sup>10</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Arnhem sporen in Arnhem	43	23	- 20	2007/2012	2007/2011 <sup>11</sup>
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	21	9	- 12	2010	2010/2013 <sup>12</sup>
Spoorzone Oost Ede		1	1		<sup>13</sup>

Productartikel 13

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project	Uitgaven 2009		In EUR mln.	Gereed	
	Begroting	Realisatie		Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
<b>Rotterdam/Den Haag – Utrecht</b>					
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	0				
<b>Amsterdam – Utrecht – Maastricht/Heerlen</b>					
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	54	71	17	2005 EV	2005 EV <sup>14</sup>
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
A'dam CS spoor 10/15				2004/2007/2013	2004/2007/2013
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	18		- 18	2008/2011	2013 <sup>15</sup>
Den Haag emplacement	0			2006	2006
Den Haag CS; terugbouwen sporen 11/12	1	1		2012	2012/2015 <sup>b</sup>
Fietsenstalling Amsterdam CS	1		- 1	2008/2011	2008/2015 <sup>16</sup>
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	30	21	- 9	2011/2012	2011/2012 <sup>17</sup>
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	41	23	- 19	2009/2013	2014 <sup>18</sup>
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>					
Regionet (incl. verkeersmaatregelen Schiphol)	42	22	- 20	Divers	divers <sup>19</sup>
Rijswijk-Schiedam incl spoorcorridor Delft	66	26	- 40	2011	2013 <sup>20</sup>
Kosten HSA	13	7	- 6		<sup>21</sup>
<b>Projecten landsdeel west overig</b>					
Haarlemmermeer-Almere Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2e eilandperron	0			2006	2006
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>					
Hanzelijn	164	212	48	2012	2012 <sup>22</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Stations en stationsaanpassingen Breda Centraal (tbv NSP)	8	5	- 3	2011	2013 <sup>23</sup>
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>624*</b>	<b>490</b>	<b>- 154</b>		

\* Met het amendement Cramer/Koopmans (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 A, nr. 71) is € 20 mln ingezet als dekking voor het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer (13.05.01).

NB: In de in 2009 aangeboden suppletioire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletioire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

Mutaties verwachte realisatie

- Het onderdeel Brug Westervoort is doorgeschoven naar 2011 als gevolg van een langere doorlooptijd van het vrijgavetraject raildempers op bruggen en de benodigde buitendienststellingen.
- De scope van het project is verbreed tot een compleet emplacementsproject waardoor doorlooptijd is verlengd tot en met 2015. De sporen 11

## Productartikel 13

en 12 zullen in het kader van het emplacementsproject worden heraangetrokken aan het emplacement (tbv de zware rail) in 2012 en zijn met ingang van de diensregeling 2013 (december 2012) weer terug in dienst.

### Toelichting

1. Het IPG programma is afgerond en er worden geen nieuwe deelprojecten meer opgestart. Besloten is om de resterende middelen in te zetten voor het pre-nomo programma Geluidsanering Spoorwegen waarvoor inmiddels een beschikking is afgegeven. In de begroting 2010 is een nadere toelichting op dit programma beschreven.
2. De indienststelling van ERTMS level 2 stond gepland voor eind 2009. Dit is verschoven naar de eerste helft van 2010 als gevolg van problemen bij de softwareontwikkeling bij de leverancier. De tot nu ontwikkelde producten voldoen nog niet aan de vereiste criteria. Verder zijn in 2009 meer bijdragen van derden financieel afgewikkeld dan in de prognose was voorzien (oorspronkelijk gepland in 2008). Deze 2 redenen zijn de oorzaak van de lagere realisatie dan dan begroot.
3. De voor 2009 geplande Halte Groningen Europapark is vertraagd als gevolg van scope discussies (voorbereiding 4-sporigheid, verkleining breedte eilandperron en de inrichting van de stationsomgeving). De uitvoering van het in 2009 beschikte station Sassenheim is vertraagd als gevolg van het later beschikbaar komen van de bouwlocatie en door diverse bestemmingsplan-procedures.
4. De betaalbaarstelling van deze post vindt plaats op de megaprojecten verkeer en vervoer Betuweroute en HSL (artikel 17). Over de budgetoverboekingen van artikel 13 naar artikel 17 wordt de kamer geïnformeerd. In het infrastructuurverslag is dit in paragraaf 4.1. nader toegelicht.
5. De (financiële) afhandeling van enkele projecten, met name Almelo verdiept en uitrol VVO (verbeteren veiligheid op overwegen), hebben vertraging ondervonden ten gevolge van overleg/discussie met aannemers over schade en boetebedingen.
6. De in de begroting opgenomen kasreeks is een inschatting van de te declareren bedragen door de gemeenten. Door gemeenten is in 2009 minder gedeclareerd dan begroot.
7. Op basis van de Circulaire Spoorse Doorsnijdingen 2e tranche heeft de minister vastgesteld welke aanvragen in aanmerking komen voor een decentralisatie-uitkering uit het gemeentefonds. De bijbehorende middelen zijn hiertoe overgeheveld naar BZK, waarna het verder aan de betreffende gemeenten is om de bijbehorende projecten uit te voeren.
8. Deze post bestaat uit een grote verzameling van resterende werkzaamheden, schadeclaims etc. van in dienstgestelde projecten waarbij het gelet op de aard van de werkzaamheden moeilijk is een exacte uitgavenprognose op te stellen.
9. De daadwerkelijke opstart van de realisatie is vertraagd als gevolg van het 2 keer mislukken van de aanbesteding Vloedgraaf, een langere doorlooptijd dan voorzien van een bestemmingsplanwijziging en meer overleg dan gepland om tot besluitvorming rondom de projectonderdelen te komen
10. Het aanbrengen van geluidvoorzieningen aan de brug Westervoort is vertraagd tot 2011. De toe te passen raildempers voor stalen bruggen zijn pas eind 2008 vrijgegeven. Het vrijgave proces heeft een aantal jaren geduurd omdat verschillende versies raildempers niet voldeden aan de eisen voor toepassing op stalen bruggen. De discussie over de scope van het project heeft niet geleid tot voldoende duidelijkheid om de plannetudie in 2009 te kunnen af te ronden en de realisatie te starten. De Provincie is gevraagd voortgang in de besluitvorming te bewerkstelligen. Realisatie is nu gepland in 2011.
11. De beschikking kon pas worden aangevraagd nadat het tracébesluit was genomen. Naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp Tracébesluit is het spoorontwerp aangepast en zijn onderzoeken naar de gevolgen voor de omgeving en de maatregelen om deze gevolgen te beperken opnieuw uitgevoerd. Als gevolg daarvan is het Tracébesluit later dan oorspronkelijk gepland vastgesteld. Dit heeft echter geen nadelige consequenties voor de geplande datum van indienststelling, de verwachting is dat deze in 2011 kan worden gerealiseerd.
12. De lagere uitgaven zijn het gevolg van het mislukken van de aanbesteding van het gehele project. Besloten is om het project in 2 fasen te knippen. In fase 1 wordt de perrontunnel afgebouwd en de ondergrondse fietsenstalling aangelegd. Na de bouw van fase 1 kan het tijdelijk station en de tijdelijke traverse uit dienst worden genomen, waarmee een betere situatie voor de reiziger ontstaat met minder te overbruggen hoogteverschillen en een directere toegang tot het station. Fase 1 is in uitvoering genomen en wordt in het 1e kwartaal 2011 opgeleverd. Voor fase 2 is door de betrokken overheden additionele financiering toegezegd en is de business case van het project sluitend gemaakt. Hierdoor is de realisatie van fase 2 mogelijk geworden. De engineering van fase 2 is opgestart en fase 2 zal aansluitend op fase 1 gerealiseerd. Als gevolg van het mislukken van de aanbesteding en het zoeken naar de oplossing voor het tekort is de oplevering van het toale project vertraagd naar 2013.
13. Eind 2009 is een samenwerkingspilot gestart tussen VenW, ProRail, NS-Poort en de gemeente Ede om door een andere manier van samenwerken tot een betere risicobeheersing te komen voor het project Spoorzone Ede. Door de totstandkoming van deze samenwerkingspilot bleek het mogelijk nog voor de MIRT-behandeling 2010 de bijbehorende beschikking ad € 40,9 mln (pp 2009) af te geven en een 1e betaling van 1,5 mln te doen
14. De afronding van het onderbouwcontract was voorzien in 2010. Deze afronding heeft echter plaatsgevonden in 2009 waardoor ook de uitgaven eerder zijn gedaan.
15. Als gevolg van het mislukken van de aanbesteding in 2008 is voor het project een andere contractvorm gekozen (op basis van bestek in plaats van engineering & construct). Begin 2010 zal er opnieuw worden aanbesteed waarna een aanvang kan worden gemaakt met de bouwactiviteiten nadat er overeenstemming is tussen V&W en de gemeente Den Haag inzake de financiering.
16. Het Postzakkengebouw is aanbesteed, echter door uitvoering van het Postzakkengebouw zal er tijdelijk minder stallingcapaciteit op Amsterdam CS aanwezig zijn. De gemeente Amsterdam heeft als gevolg hiervan en van de vertraagde aanleg van de NZ-lijn opgedragen dat het Postzakkengebouw gefaseerd moet worden uitgevoerd. Dit brengt hogere kosten met zich mee waardoor het budget overschreden zou worden. Tevens heeft de gemeente Amsterdam de randvoorwaarden opgesteld m.b.t. de grote stalling (Open Havenfront). Deze randvoorwaarden zijn bepalend voor de totale fietsenstallingproblematiek op Amsterdam CS. In gezamenlijk overleg is besloten de problematiek integraal te beschouwen en het Postzakkengebouw nu niet uit te voeren.
17. Begin 2009 is vertraging opgelopen als gevolg van een langer durend aanbestedingsproces dan vooraf aangenomen waarna medio 2009 overeenstemming is bereikt tussen V&W en de gemeente Rotterdam over aanvullende financiering. De bouw is hierdoor later gestart dan aangenomen en om die reden zijn ook de uitgaven 2009 achter gebleven bij de prognose. Voorgaande heeft geen effect op de verwachte indienststelling van het project.
18. De voortgang van het project is in 2009 ernstig belemmerd door de langere doorlooptijd van de artikel 19 procedure als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek en externe veiligheid. De verlening van vrijstellings- en bouwvergunning zijn inmiddels vergoed in de procedure. De aanbesteding en gunning van de bouw van de hal vindt naar verwachting plaats in het 1e kwartaal van 2010.
19. In het Bestuurlijk Overleg wordt bekeken op welke manier het gewenste programma inpasbaar is binnen het programmabudget. Om die reden is een aantal wel voorziene projecten nog niet in uitvoering genomen. Daarnaast bleek voor de projecten Westhaven weg en Aziëhavenweg een milieuvergunning noodzakelijk waardoor de start vertraagd is.

## Productartikel 13

20. De lagere uitgaven zijn het gevolg van vertraging tijdens de startperiode van het hoofdcontract, met name als gevolg van conditioneringswerkzaamheden (o.a. door vertraging bij verleggen kabels en leidingen en afronden bestek spoorwerk, als ook door ontwerperstandaarden tunnel-aannemer).
21. Een reservering voor een vergoeding aan HSA t.b.v. het tijdelijk rijden in de periode oktober 2008 t/m juni 2009 is opgenomen, waarop in 2009 een voorschot is uitbetaald. In 2009 is nog geen definitief akkoord met HSA gesloten. Na het sluiten van een definitief akkoord zal algehele uitbetaling plaats vinden, onder verrekening van het verleende voorschot.
22. De hogere uitgaven zijn met name het gevolg van de aanpassing van het betalingsregime van zowel de diverse onderbouwcontracten als het bovenbouwcontract. Daarnaast is als gevolg van instabiliteitsproblematiek van de ondergrond een grote wijziging opgedragen die na goedkeuring door V&W ten laste van het projectonvoorzien is gebracht.
23. Het overleg tussen de opdrachtgevers ProRail, NS Poort en gemeente Breda over de samenwerking, de afronding van het definitief ontwerp en het bestek, additionele bijdragen voor extra ontwerpeisen, de verdeling van de financiële risico's en een oplossing voor het tekort als gevolg van vertraging kostte meer tijd dan vooraf aangenomen. Hierdoor is de aanbesteding van het hoofdcontract uitgesteld en zijn de kasuitgaven later op gang gekomen dan eerder gepland. De planning is bijgesteld van gereed medio 2012 naar gereed eind 2013.

### Projectoverzicht bij 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (13.03.02)					
Project Beschrijving	uitgaven 2009 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Aslasten Cluster II	1	0	-1	Div/2010	Div/2010 <sup>1</sup>
PAGE risicoreductie	6	3	-3	2009	divers <sup>2</sup>
Pilot Fluistertreinen	1		-1	2009	2009/ 2010 <sup>3</sup>
Kleine projecten goederen		1	1		
Nazorg lijnen		1	1		
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Elst-Deventer-Twente		7	7		divers <sup>4</sup>
<b>Projecten landsdeel West – Overig</b>					
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte				2007	2007
Verbindingssporen ECT				2005	2005
Electr. Maasvlakte West en passeerspoor Botlek		6	6		<sup>5</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Sloelijn	17	8	-9	2009	2009 <sup>6</sup>
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>1</b>		

NB: In de in 2009 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.

#### Toelichting

1. Er is vertraging ontstaan in de uitvoering van de resterende werkzaamheden. Project wordt medio 2010 afgesloten en de resterende werkzaamheden worden ondergebracht bij Nazorg gereedgekomen lijnen en halten.
2. De realisatie van de blusvoorzieningen in Roosendaal heeft vertraging opgelopen vanwege het ontbreken van de benodigde vergunningen voor de onttrekking van grondwater. Sas van gent is vertraagd vanwege grondverwervingsproblematiek. Hengelo is conform de planning opgeleverd.
3. Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de kunststofremblokken heeft het project een kleine uitloop naar 2010
4. De totale uitgaven (planstudie + realisatie) voor het uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) waren begroot op 3 mln, deze uitgaven waren in de begroting 2009 geraamd op het planstudieartikel. In 2009 is voor dit project een beschikking afgegeven. De hogere uitgaven betreffen met name het onderdeel Rijssen, dat volop in uitvoering is. Bij de opstelling van de begroting 2009 waren de uitgaven voor 2009 lager ingeschat.
5. Project was niet opgenomen in de begroting 2009 en is opgenomen in de begroting 2010 nadat uit de 1e resultaten van de verkenning Spoor-aansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding is gebleken dat ten behoeve van een vlottere verkeersafwikkeling de emplacementen Maasvlakte 1 en het wachtspoor bij de Botlekbrug moesten worden voorzien van bovenleiding.



## Productartikel 13

6. In afwachting van de uitkomsten van het onderzoek om te komen tot een nieuw maatregelenbesluit voor de Zeeuwse lijn en de vertraagde besluitvorming van de gemeente Goes m.b.t. de bakconstructie is besloten de hiermee samenhangende gelden door te schuiven naar latere jaren.

### 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.

Realisatieprogramma Railwegen (Geïntegreerde contractvormen spoor) (art 13.04)					
Project Beschrijving	uitgaven 2009 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
Reeks infraprovider (IP) beschikbaarheidsvergoeding (13.04) Reeks infraprovider IP onderhoud (13.02)	138	134	4		1
<b>Totaal categorie 0</b>					
<b>Totaal realisatieprogramma</b>		<b>138</b>	<b>134</b>		

#### Toelichting

1. De realisatie in 2009 valt € 4 mln lager uit dan geraamd. Dit wordt nagenoeg volledig veroorzaakt door de lage rentestand in 2009.

### 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 2009	Realisatie 2009
Bedrag in € mln		
<b>Projectomschrijving</b>		
<b>CATEGORIE 1</b>		
<b>Project nationaal</b>		
Traject Oost		
Programma Hoogfrequent Spoor	Pb 2010/ uo 2013	Pb 2010/ uo 2013
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>		
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)	Tb 2010	U 2010 – pm
Amsterdam Zuidas-WTC/4sporig + keersporen 1)	Tb 2010	Tb 2011
OV Schiphol-Amsterdam-Almere -Lelystad	Tb 2009	Tb/uo 2010 <sup>1</sup>

#### Toelichting

1. Om de indienststeldingsdatum van OV SAAL KT cluster c (maatregelen op het traject Hoofddorp – Diemen) die in het OTB is opgenomen te kunnen halen, is met ProRail afgesproken dat zij een aantal werkzaamheden parallel uitvoert en niet volgtijdig. De voornaamste maatregel betrof het reeds opstarten van het aanbestedingstraject. Normaliter wordt met de aanbesteding gestart, zodra het TB onherroepelijk is. Dit betekent dat ProRail in 2009 reeds kosten heeft gemaakt voor realisatie van het project. Deze zullen door het ministerie worden vergoed op basis van een beschikking voor voorbereidingskosten.

### Productartikel 13

In maart 2008 heeft het kabinet een besluit genomen over het opstarten van een planstudie korte termijn maatregelen OV SAAL. De destijds verwachte publicatiedatum voor het TB bleek niet haalbaar. Dit is eerder gemeld aan de Tweede Kamer in de voortgangsrapportages over het project OV SAAL. Het OTB voor cluster c is gepubliceerd in september 2009, het TB zal gepubliceerd worden in april 2010, de uitvoering van dit deel van OV SAAL (inclusief de spoorse onderdelen van het project Zuidas) start in de tweede helft van 2010.

#### Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

					Gereed
Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Begroting	Realisatie
Projectomschrijving	min.	max.	taakstellend	2009	2009
<b>CATEGORIE 1</b>					
<b>Project nationaal</b>					
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua			pm	Pb/uo 2009–2013	Pb/uo 2010–2013 <sup>1</sup>

#### Toelichting

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

#### Projectoverzicht bij 13.05.03 Verkenningen programma spoorwegen goederenvervoer

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
<b>Landsdeel Randstad</b>			
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europese spoorwegennet	PKB Tweede maasvlakte	

#### Toelichting

De haven van Rotterdam is een belangrijke mainport. Het vervoer per spoor groeit jaarlijks, en na ingebruikneming van de Tweede maasvlakte vanaf 2013) wordt een versnelling van die groei verwacht. De huidige spoorcapaciteit is dus hoogstwaarschijnlijk onvoldoende om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer op langere termijn te kunnen opvangen. Om dit te probleem op te lossen zijn zowel verbeteringen van het vervoersproces (logistiek) als uitbreidingen van de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Door recente studies in het Rotterdams Havengebied is het inzicht gegroeid dat er sprake is van een samenhangend logistiek proces op het spoor, dat infrastructuur door het hele «havenspoorcomplex» heen benut (vanaf de Maasvlakte tot en met Kijfhoek). Voor het analyseren van de problematiek en het vinden van de goede oplossingen zal gewerkt worden met een integrale aanpak, waarbij gekeken moet naar het totale «spoorcomplex» in het havengebied. Dus niet alleen die oplossingen welke liggen in de sfeer van infrastructuuruitbreiding of -aanpassing. De geografische (infrastructurele) scope betreft de spoorweginfrastructuur in het Rotterdams havengebied; grofweg van Maasvlakte 2 tot en met Kijfhoek. De logistieke scope gaat zover als noodzakelijk dan wel mogelijk is. Aanvankelijk zal dat tussen railterminals en de Nederlandse grens zijn; later indien mogelijk en noodzakelijk verder de logistieke keten in. De scope van de verkenning betreft zowel logistiek onderzoek als infrastructuur. Hierbij worden ook RAILSERVICECENTRA en emplacements betrokken om die reden zijn de eerder separaat opgenomen verkenningen nu samengevoegd.

## 14. Regionaal, lokale infrastructuur

## Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) verantwoord.

De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting 2009 (XII) bij beleidsartikelen

- Artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid;

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)								
14. Regionale, lokale infrastructuur					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>76 567</b>	<b>297 339</b>	<b>122 439</b>	<b>193 199</b>	<b>131 247</b>	<b>61 952</b> <sup>1</sup>	<b>- 190 414</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>460 728</b>	<b>275 263</b>	<b>189 614</b>	<b>285 713</b>	<b>182 976</b>	<b>288 355</b>	<b>- 105 379</b>	<b>- 7 683</b>
<i>14.01 Grote regionaal/ lokale projecten</i>	<i>366 401</i>	<i>256 122</i>	<i>146 091</i>	<i>175 516</i>	<i>141 849</i>	<i>242 838</i>	<i>- 100 989</i>	<i>- 16 643</i>
14.01.01 Verkenningen				0	0	0	0	0
14.01.02 Planstudieprogramma reg/lok	478	2 983	1 831	591	1 089	22 378	- 21 289	- 5 463
14.01.03 Realisatieprogramma reg/lok	365 923	253 139	144 260	174 925	140 760	220 460	- 79 700	- 11 180
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>94 327</i>	<i>19 141</i>	<i>43 523</i>	<i>110 197</i>	<i>40 591</i>	<i>0</i>	<i>40 591</i> <sup>4</sup>	<i>8 858</i>
14.03 RSP – ZZL: rijksbijdrage	0	0	0	0	536	45 517	- 44 981	102
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten					536	15 222	- 14 686	536
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob. Fondsen					0	20 295	- 20 295	- 434
14.03.03 RSP – ZZL: REP projecten					0	10 000	- 10 000	0
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven		102	249	42	0	6	- 6	
- Bijdrage aan baten-lastendienst		729	782	505	668	651	17	
- Restant			144 795	285 166	182 308	287 698	- 105 390	
<b>14.09 Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>29 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

## Financiële toelichting

1. Het verschil ten onzichte van de raming is enerzijds ontstaan doordat BOSE Eindhoven en de verplichtingen in het kader van de Regio Specifieke Projecten Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) niet zijn aangegaan in 2009. Anderzijds zijn de betalingsverplichtingen ten behoeve van de Sluiskiltunnel ad ca. € 135 mln. reeds aangegaan en vastgelegd.
2. Doordat er geen nieuwe planstudies zijn gestart in 2009 en er ook vrijwel geen overloop was uit 2008 voor lopende planstudies is er een overschot ontstaan.
3. De lagere realisatie wordt m.n. verklaard doordat de afgesproken mijlpalen bij de projecten NZ lijn WTC en Randstadrail 1e fase niet zijn gehaald.
4. Op de Mobiliteitsfondsen is een tekort ontstaan van ca. 41 mln. Dit is inclusief een betaling ten laste van dit artikelonderdeel ten behoeve van

## Productartikel 14

de Kanaalkruising Sluiskil van ruim 5 mln. Het betreft grotendeels betalingen die oorspronkelijk in 2008 al waren voorzien; dekking vindt derhalve plaats uit het voordelig saldo uit 2008

5. De lagere realisatie tov de ontwerpbegroting zijn ontstaan doordat er nagenoeg geen uitgaven zijn gedaan in afwachting van de uitwerking van de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de bijdrage ten behoeve van het regionaal economisch pakket beschikbaar wordt gesteld.

### 14.01 Grote regionaal/lokale projecten

#### Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale lokale infrastructuur; planstudie

Bedrag in € mln	Gereed	
	Begroting	Realisatie
Projectomschrijving	2009	2009
<b>CATEGORIE 1 voor tracébesluit)</b>		
<b>Projecten landsdeel West</b>		
Parallelstructuur Gouweknoop	Pb 2009 / uo 2011	Pb 2009 / uo 2011
Den Haag Trekvljettracé	Pb 2010 / uo 2011	Pb 2010 / uo 2011
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Maaskruisend verkeer	Pb 2009 / uo 2012	Pb 2010 / uo 2012 <sup>1</sup>
Eindhoven BOSE		
<b>Categorie 2</b>		
Projecten nationaal		
Projecten in voorbereiding	2010ev.	2010 ev.

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

#### Legenda

Pb projectbesluit

Uo uitvoeringsopdracht

#### Toelichting

1. Het projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces in Maastricht nog niet is opgestart. De projectramingen zijn aangepast op basis van de concept planstudie.

#### Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale lokale infrastructuur; realisatie

Realisatieprogramma regionale lokale infra	Uitgaven in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Nijmegen 2e stadsbrug	–	–	–	2012	2013
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
Noord – Zuidlijn Noord WTC	153	101	– 52	2015	2017 <sup>1</sup>
N201	41	40	– 1	2012	2012
Randstadrail (incl voorbereidingskosten)	25	0	– 25	2006/2009	2006/2010 <sup>1</sup>
<b>Overig</b>					
Experimenteerprojecten	1	0	– 1		
<b>Totaal</b>	<b>220</b>	<b>141</b>	<b>– 79</b>		

NB: In de in 2009 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.

#### Toelichting

1. De afgesproken mijlpalen die tot betalingen leiden, zijn in beide gevallen niet gehaald. Hierdoor was het niet mogelijk betalingen ten laste van deze projecten te verrichten. De overschotten worden meegenomen naar 2010.

**14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid**

Projectoverzicht regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn		Uitgaven in EUR mln.	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil
Concrete bereikbaarheidsprojecten <b>Begroting IF 14.03.01</b>	15 <b>15</b>	0 <b>0</b>	- 15 <b>- 15</b>
Regionaal mobiliteitsfonds <b>Begroting IF 14.03.02</b>	20 <b>20</b>	0 <b>0</b>	- 20 <b>- 20</b>
Ruimtelijk economisch programma <b>Begroting IF 14.03.03</b>	10 <b>10</b>	0 <b>0</b>	- 10 <b>- 10</b>
<b>Totaal 14.03</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>- 45</b>

**Toelichting**

Zie toelichting 5 bij Financiële toelichting bij Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering. Van het ruimtelijk economisch programma onder 14.03.03 is bij Miljoenennota 2010 € 150 mln overgeboekt naar het Ministerie van Economische zaken.

## 15 Hoofdvaarwegennet

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen 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 2009 (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 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: Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid;
- Artikel 35: Mainports en logistiek;
- Artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

### Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit artikel levert een bijdrage aan kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». De investeringen dragen bij aan de realisatie van een goede en betrouwbare bereikbaarheid voor goederenvervoer over water van de economische kerngebieden, mainports en binnenhavens in Nederland. Het gaat om beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)								
15. Hoofdvaarwegennet	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>461 754</b>	<b>626 117</b>	<b>838 121</b>	<b>874 005</b>	<b>764 508</b>	<b>109 497</b> <sup>1</sup>	<b>- 97 430</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>574 837</b>	<b>479 040</b>	<b>585 406</b>	<b>705 820</b>	<b>792 534</b>	<b>746 958</b>	<b>45 576</b>	<b>- 47 223</b>
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>92 608</i>	<i>72 209</i>	<i>75 041</i>	<i>88 879</i>	<i>91 120</i>	<i>88 935</i>	<i>2 185</i>	<i>0</i>
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	92 608	72 209	75 041	82 730	84 827	82 793	2 034	0
15.01.02 Servicepakket verkeersmanagement				6 149	6 293	6 142	151	0
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>432.545</i>	<i>296.072</i>	<i>406 940</i>	<i>520 543</i>	<i>576 155</i>	<i>497 213</i>	<i>78 942</i>	<i>- 2 397</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	352 787	187 541	303 654	393 629	427 840	307 097	120 743	0
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	63 662	20 353	25 341	31 672	27 059	29 908	- 2 849	- 1 802
15.02.04 Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen	16 096	88 178	77 945	95 242	121 256	160 208	- 38 952	- 595
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>44 152</i>	<i>92 239</i>	<i>88 201</i>	<i>85 652</i>	<i>102 733</i>	<i>126 443</i>	<i>- 23 710</i>	<i>- 1 892</i>
15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen	44 152	89 608	85 421	83 674	102 733	126 443	- 23 710	- 1 892
15.03.02 Planstudieprogramma na tracebesluit		2 631	2 780	1 978	0	0	0	0
<i>15.05 Verkenning en planstudies voor tracebesluit</i>	<i>5 532</i>	<i>18 520</i>	<i>15 224</i>	<i>10 746</i>	<i>22 526</i>	<i>34 367</i>	<i>- 11 841</i>	<i>- 42 934</i>
15.05.01 Verkenningen		6 371	6 284	7 690	7 988	8 069	- 81	- 5 000
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracebesluit	5 532	12 149	8 940	3 056	14 538	26 298	- 11 760	- 37 934
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven								
- Bijdrage aan baten-lastendienst		341.610	436 365	545 990	598 109	471 855	126 254	
- Waarvan 15.03 Aanleg en planst. na tb.				13 646	14 125	12 396	1 729	
- Restant		137 430	149 041	159 830	194 425	275 103	- 80 678	
<b>Ontvangsten</b>		<b>9 059</b>	<b>9 940</b>	<b>7 493</b>	<b>12 627</b>	<b>32 413</b>	<b>- 19 786</b> <sup>6</sup>	<b>- 15 515</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

#### Financiële toelichting

- De hogere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt door een toevoeging van begrotingsgelden in het kader van door het Kabinet besloten stimuleringsmaatregelen op het gebied van vaarwegen, sluisen en binnenhavens. Verder zijn door een verschuiving uit latere jaren gelden toegevoegd voor beheer en onderhoud. Anderzijds zijn meestal door vertragingen een groot aantal (deel)projecten niet (geheel) besteed.
- De hogere gerealiseerde begrotingsbijdrage wordt met name verklaard door de in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord (€ 65 mln. t.b.v. Kosmos en € 10 mln. t.b.v. baggeren) aan beheer en onderhoud toegevoegde middelen. Daarnaast heeft een aanpassing van de onderhoudsplanning plaatsgevonden ter compensatie voor de vertragingen bij het Groot Variabel Onderhoud.
- De lagere realisatie ten opzichte van de raming wordt o.a. verklaard door vertragingen op de projecten Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer en Rotterdam-België/Zeeland (renovatie van o.a. de Volkeraksluisen en baggeren). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar art. 15.02.04.
- De lagere realisatie op dit hoofdproduct is onder meer veroorzaakt door de projecten Walradar Noordzeekanaal (vertraging als gevolg van een mislukte aanbesteding) en de Maasroute, modernisering fase 2 (vertraging in het tracébesluit op het onderdeel Julianakanaal). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar art. 15.03.01).
- De lagere realisatie op dit hoofdproduct wordt enerzijds veroorzaakt door vertragingen bij de projecten Verruiming Eemsgeul en Waal (toekomstvisie) als gevolg van ingewikkeld natuuronderzoek in het kader van MER/Natura 2000-regelgeving en interactie met belanghebbenden. Anderzijds zijn niet in de begroting geraamde uitgaven verricht naar aanleiding van de in de Bestuursvereenkomst overeengekomen rijksbijdrage aan de provincie Noord-Holland ten behoeve van het project Vaart in de Zaan.
- Er zijn minder ontvangsten gerealiseerd doordat in de raming van de VBS (VerkeersBegeleidings Systeem) ontvangsten rekening is gehouden met een niet geëffectueerde tariefverhoging. Verder zijn de investeringen in de Schelderadarketen lager waardoor de inkomsten analoog daaraan ook minder zijn en vielen de overige ontvangsten lager uit dan begroot.

### 15.01 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 1/1/2009	Waarde 31/12/ 2009
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	1 372,5	608 <sup>1</sup>
	Bediende objecten in aantallen	108	216 <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

1. Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid zijn in het hierboven opgenomen areaal nog meegeteld. De vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat die met patrouillevaartuigen worden bestreken, zijn niet meer meegerekend. De begeleide vaarweg is hierdoor afgenomen (zie Begroting IF 2010, pag. 88)
2. Met ingang van de begroting 2010 worden afzonderlijke sluiscolken apart geteld in plaats van sluiscomplexen als geheel, waardoor het aantal bediende objecten hoger is dan de begroting (zie Begroting IF 2010, pag. 88).

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Streef- waarde 2009	Realisatie 2009
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%	75% <sup>1</sup>
		– Hoofdvaarweg	90%	75%	85% <sup>2</sup>
		– Overige vaarweg	85%	70%	90% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

1. In 2009 lag de prioriteit bij een verbetering van de prestaties op de hoofdtransportassen. De indicator voor de passeertijden op de hoofdtransportassen laat zien dat de prestatie in 2009 verbeterd is ten opzichte van 2008 (realisatie van 63%) maar onder de streefwaarde lag. Dit wordt met name veroorzaakt door de te lange passeertijden voor de sluisen Terneuzen en Volkerak omdat hier mogelijk een capaciteitsprobleem aan de orde is. In 2009 is de capaciteitsanalyse Scheldegebied opgeleverd.
2. De gerealiseerde scores op de prestatie-indicatoren voor de hoofd- en overige vaarwegen liggen ruim boven de streefwaarden.

### 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 1/1/2009	Waarde 31/12/2009
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	4 378	7 609 <sup>1</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

1. Het areaal bestaat enerzijds uit hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat (3 730 km) en anderzijds uit zeevaarwegen (3 879 km). Het aantal km zeevaarweg is in 2009 opnieuw bepaald en in de Beheerkaart nat vastgelegd. Het aantal km zeevaarweg is fors gestegen ten opzichte van de gegevens die in de begroting zijn gepresenteerd, oorzaken hiervoor zijn het opnemen van:

- de verkeersscheidingsstelsels als twee aparte routes;
- verbindingen tussen verkeersscheidingsstelsels en
- de verbindingen tussen verkeersscheidingsstelsels en de binnenwateren.

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
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%	75%	93% <sup>1</sup>
		– Hoofdvaarweg	90%	70%	82% <sup>2</sup>
		– Overige vaarweg	80%	70%	81% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

1. In het kader van het inlopen van achterstallig onderhoud en door de inzet van de middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord, zijn de prestaties in 2009 wat betreft de vaarbak bij de hoofdtransportassen sterk verbeterd (score 2008 was 82%). Dit is het gevolg van uitvoering van het plan van aanpak Beheer & Onderhoud (impuls) welke voornamelijk op de prioritaire hoofdtransportassen is gericht.
2. In de periode tot en met 2016 zal door middel van het NOMO Achterstallig Onderhoud Vaarwegen programma voornamelijk aan de achterstanden ten opzichte van de norm op de hoofd- en overige vaarwegen worden gewerkt.

## 15.02.02 Servicepakket Beheer en onderhoud

- Overdracht Brokx-Nat  
In 2009 heeft een gering aantal overdrachten plaatsgevonden. Dit is het gevolg van een vertraging van de baggerwerkzaamheden bij het

Noord-Hollandskanaal in verband met een munitievondst. Het laatste stuk van dit kanaal zal na sanering worden overgedragen in het kader van Broxx-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 bijdrage betreft de vaarweg Lemmer-Delfzijl alsmede het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. In 2009 is verder gewerkt aan de voorwaarden waaronder de afkoop van de verplichtingen ten aanzien van het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep aan beide provincies kan plaatsvinden. Inmiddels is in het voorjaar van 2010 besloten om een eventuele afkoop geen doorgang te laten vinden.

#### 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:

Projecten	Uitvoeringsperiode Begroting	Huidige planning
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2005–2010	2005–2010 <sup>1</sup>
Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer Baggeren IJssel	2004–2010	2004–2012 <sup>2</sup>
Vervanging vaartuigen	2008–2010	2008–2010
Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers	2006–2010	2006–2010 <sup>3</sup>
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/ 2012	2004–2010/ 2012
Noordzeekanaal baggeren	2004–2008	2004–2008
Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkerak- sluizen en baggeren	2005–2010	2005–2012 <sup>5</sup>
Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009	2005–2009
Wrakkenberging	2009–2010	2009–2010
Natte bruggen	2004–2010/ 2014	2004–2011/ 2016 <sup>6</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting:**

1. De renovatie van de Irenesluizen is in 2009 afgerond en opgeleverd. Het baggeren van het Amsterdam Rijnkanaal is in 2009 gestart en zal in 2010 zijn afgerond. De renovatie van de Bernardsluis is in volle gang en zal in 2010 worden afgerond. De afronding van de renovatie van de oevers zal naar verwachting in 2010 plaatsvinden.
2. De baggerwerkzaamheden aan het Buiten-IJ zijn in 2009 afgerond. De baggerwerkzaamheden aan het Zwolse Diep zullen, naar verwachting, in 2010 worden afgerond. Het Groot Onderhoud aan de Houtribsluizen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor ná 2010 aan

## Productartikel 15

- de Houtribsluizen waren gepland. Dit deel van het project zal daarom pas in 2012 worden opgeleverd.
- In de verantwoording 2008 was nog sprake van een versnelde bouw en daardoor oplevering in 2009. Nu is dat verschoven naar 2010. Dit komt doordat de aanbesteding onderdeel is gemaakt van een groter aanbestedingstraject met meerdere schepen. Het ontwerptraject heeft hierdoor langer geduurd. Het laatste schip zal nu in 2010 worden opgeleverd.
  - Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. Het deelproject «Bewegingswerken West- en Midden-sluis» zal in 2011 worden opgeleverd. Om dit project met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren, bleek een langere uitvoeringsduur noodzakelijk. Overige deelprojecten zullen naar verwachting in 2010 volledig worden opgeleverd.
  - De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluizen en de Haringvlietssluis zal, naar verwachting, in 2010 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.<sup>6</sup>
  - 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.
- **NOMO achterstallig onderhoud**  
Het NOMO Achterstallig Onderhoud Vaarwegen programma is opgebouwd uit volgende projecten:

### *NOMO: Groot Variabel Onderhoud*

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

#### **Toelichting:**

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 staat nog steeds voor 2014 gepland.

## NOMO: Overig achterstallig onderhoud

Projecten	Indicatief budget (mln €)	Uitvoeringsperiode 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	2007–2015
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	2011–2015
Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	90	2009–2016	2009–2016
Renovatie sluizen en in- en aflaatwerken Twentekanalen Delden/ Hengelo en Spooldersluis	16	2009–2013	2009–2013
Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	38	2011–2014	2011–2016 <sup>1</sup>
<b>Totaal</b>	<b>617</b>		

**Toelichting:**

1. Om te voorkomen dat gelijktijdige aanpak van de geplande bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal voor de omgeving onacceptabele verkeershinder zal opleveren, 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.

**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 2009.

Productartikel 15

Realisatieprogramma Vaarwegen realisatie (IF art. 15.03.01)	Uitgaven in EUR mln			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	10	9	- 1	2013	2013
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Twentekanalenverruiming (fase 1)	0	3	3	2009	2010 <sup>1</sup>
Meppel-Rampspol Zwart	0	0	0	n.v.t.	n.v.t. <sup>a</sup>
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	5	0	- 5	2012	2013 <sup>2</sup>
<b>Projecten landsdeel West overig</b>					
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	1	1	0	2010	2012 <sup>3</sup>
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	6	2	- 4	2009	2009 <sup>4</sup>
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	2	0	- 2	2007	2010 <sup>5</sup>
Walradar Noordzeekanaal	16	2	- 14	2010	2012 <sup>3</sup>
Waal, Toekomstvisie	0	0	0	n.v.t.	n.v.t. <sup>a</sup>
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	0	1	1	n.v.t.	n.v.t. <sup>a7</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	0	1	1	2007	2008
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	0	0	0	2004	2004
Maasroute, modernisering fase 2	34	31	- 3	na 2012	2017 <sup>8</sup>
Tweede Sluis Lith	1	1	0	2002	2010 <sup>9</sup>
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	3	1	- 2	2008	2009 <sup>10</sup>
Wilhelminakanaal	6	3	- 3	2012	2015 <sup>11</sup>
Zuid-Willemsvaart; vervangen sluis 4,5,6	22	27	5	2011	2011 <sup>12</sup>
Burgemeester Delenkanaal Oss	0	0	0	2008	2010
Verd. Westerschelde	0	0	0	n.v.t.	n.v.t. <sup>a</sup>
Z-Willemsv. Maas-Dung	0	10	10	n.v.t.	n.v.t. <sup>a13</sup>
<b>Overig</b>					
Walradarsystemen	5	1	- 4	2013	2013 <sup>14</sup>
Kleine projecten	2	3	1	n.v.t.	n.v.t.
Ligplaatsvoorzieningen	0	1	1	2007	2007
Quick Wins vaarwegen FES (Amendement Anker-binnenhavens)	15	6	- 9	2011	2013 <sup>15</sup>
TBBV/SBV	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
Afronding	- 2	0	2	n.v.t.	n.v.t.
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>126</b>	<b>103</b>	<b>- 23</b>		<b>16</b>

NB: In de in 2009 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.

**Toelichting:**

1. Claims van de aannemers en tegenvallers, als gevolg van aangetroffen explosieven, hebben geleid tot niet voorziene kosten in 2009.
2. Het project is vertraagd door onderzoek naar de mogelijkheid om dit project, uit het oogpunt van efficiency, samen met een ander project aan te besteden.
3. Het project «Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer» bestaat uit een aantal deeltrajecten. Bij deeltraject VAL4 is vertraging opgetreden doordat het taakstellend budget ontoereikend was om de hogere kosten te dekken vanwege de afwijking van de samenstelling van de waterbodembodem.
4. De laatste kwartaalafrekening van het project Vaarroute Ketelmeer is aanzienlijk lager dan eerder verwacht als gevolg van de onderhandelingen met de aannemer over het nieuwe considerans.
5. De afrondende werkzaamheden met betrekking tot de renovatie van de Noordzeesluizen IJmuiden worden in 2010 uitgevoerd.
6. Vertraging als gevolg van een afgebroken aanbesteding (onduidelijkheid over de specificaties). Inmiddels is dit opgelost. Naar verwachting zal het project in 2010 starten.
7. Betreft voorbereidingskosten (o.a. grond- en woningaankoop).
8. In de begroting van het Infrastructuurfonds over 2009 was nog geen concrete mijlpaal opgenomen. Naar verwachting wordt dit 2017.
9. Door een andere visie van de gemeente op de uitvoering is het verlenen van de vergunning vertraagd en zullen de werkzaamheden later uitgevoerd worden. De verwachte oplevering is 2010.

## Productartikel 15

10. De lagere realisatie komt door vertraging in de financiële afrekening met de provincie. Het project is wel opgeleverd.
11. De gemeente Tilburg die als opdrachtgever voor het project fungeert heeft, in tegenstelling tot eerdere plannings, besloten dat er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is, inclusief een Milieu-Effect-Rapportage (MER). Hierdoor zal de oplevering naar verwachting enkele jaren vertraging oplopen.
12. Vanwege het voorspoedige verloop van de aanbesteding, is de uitvoering van het project versneld.
13. Ten tijde van het opstellen van de begroting over 2009 bevond het project Zuid-Willemsvaart (Maas Den Dungen) zich nog in de planstudiefase. De in 2009 gerealiseerde uitgaven hebben betrekking op de aankoop van onroerend goed.
14. De onderuitputting bij het project Walradarsystemen is met name veroorzaakt doordat het deelproject «Schelderadarketen» stil ligt in verband met aanvullend onderzoek.
15. Het budget uit het Amendement van het lid Anker c.s. (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200A, nr. 25) is gekoppeld aan de quick win regeling binnenhavens. Bij Voorjaarsnota is het totaal budget verhoogd. Het verloop van de uitgaven bij Quick Wins binnenhavens is afhankelijk van de mate waarin de regionale plannen klaar zijn voor uitvoering. In 2009 is € 38 mln aan verplichtingen met decentrale overheden aangegaan, waarvan 6 mln aan kasrealisatie is gerealiseerd.
16. In 2009 is de noodstroom-voorziening Kreekrak definitief opgeleverd en betaald. Daarmee is voldaan aan het amendement van het lid Van der Staaij (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200A, nr. 20).

### 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)		
Projectomschrijving	Begroting 2009	Gereed
		Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 1 (na tracébesluit)</b>		
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	uo	2010 <sup>1</sup>
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen-Veghel	uo	uo
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)</b>		
<b>Projecten landsdeel Noord</b>		
Verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee		2009 <sup>2</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>		
Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	pn	2010 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal		2009 <sup>4</sup>
<b>Projecten landsdeel West-overig</b>		
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	pb	2011 <sup>5</sup>
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil		2010 <sup>6</sup>
De Zaan		2009 <sup>7</sup>

#### Legenda

uo uitvoeringsopdracht

pb projectbesluit

pn projectnota

#### Toelichting.

1. Door vertraging van de projectleiding in België wordt de uitvoeringsopdracht in 2010 voorzien.
2. In 2009 is het tracébesluit genomen.
3. Door extra onderzoek en capaciteitsproblemen wordt de projectnota in 2010 voorzien.
4. In december 2009 is het tracébesluit genomen en vervolgens is deze ter inzage gelegd.

## Productartikel 15

5. Vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is de planstudie vertraagd.
6. De projectnota is in 2009 opgeleverd. Het projectbesluit is in 2010 voorzien.
7. Door ondertekening van de bestuursovereenkomst met de regio op 14 oktober 2009 is het projectbesluit over de rijksbijdrage aan de Wilhelminasluis genomen.

### 15.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)				
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed	
			Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>Nationaal</b> Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	Ven W en Vlaanderen	2008	2009 <sup>1</sup>
<b>Landsdeel Noord</b> Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Nota Mobiliteit	Provincies Friesland en Groningen	2008	2010 <sup>2</sup>
<b>Landsdeel Randstad</b> Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Nota Mobiliteit	VenW	2008	2010 <sup>3</sup>
Verbreiding Maasgeul	Havenmeesterconvenant 2003	VenW	2008	2010 <sup>4</sup>
Zeetoeegang IJmond	Nota Zeehavens	VenW	2008	2009 <sup>5</sup>
<b>Landsdeel Zuid</b> Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Nota Mobiliteit	VenW	2008	2009 <sup>6</sup>
<b>Landsdeel West-overig</b> Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedebos	Nota Mobiliteit VenW	2008	2009 <sup>7</sup>	

#### Toelichting

1. De verkenning is gereed.
2. Door vertraging in oplevering bij de provincies wordt de afronding nu in 2010 voorzien.
3. Door verbreding van de scope van het onderzoek en capaciteitsgebrek is er vertraging ontstaan. Oplevering is voorzien in 2010.
4. Vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is de verkenning vertraagd. Oplevering is voorzien in 2010.
5. Met de ondertekening van een convenant met de regio in november 2009 is besloten tot de start van een planstudie.
6. De verkenning is gereed.
7. De verkenning is gereed.

Ten behoeve van de verdieping van de regionale vaarweg de Boontjes is door middel van een amendement van het lid Cramer (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474A, nr. 7) € 5 mln. aan de begroting van het Hoofdvaarwegennet toegevoegd als basis voor bestuurlijke afspraken met de regio en vooruitlopend op de uitvoeringsplanning. Op basis van dit amendement zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de planstudie en de uitvoering van de Boontjes. Die afspraken zijn uitgewerkt in een bestuursovereenkomst die op 19 juni 2009 door VenW en de regio is ondertekend. De provincie is nu bezig met de planstudie/MER. Start van de uitvoering is voorzien in 2011

*15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit*

Ten behoeve van de ombouw van de keersluis in Zwartsluis naar een schutsluis en de vervanging van het huidige sluishoofd is door middel van een amendement van de leden Cramer en Van Hijum (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474A, nr. 9) € 10 mln. aan de begroting van het Hoofdvaarwegennet toegevoegd. Op basis van dit amendement is op 13 november 2008 een bestuursovereenkomst ondertekend, waarmee de Staatssecretaris en de bestuurders van de provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland ingestemd hebben met één oplossingsvariant en de bijbehorende kostenverdeling. Daardoor kon in 2009 de voorbereiding van de uitvoering worden gestart. De oplevering wordt voorzien in 2014.



**16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer****Omschrijving van de samenhang in het beleid**

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

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);
- Ruimte voor de Rivier;
- Maaswerken. De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2009 van Verkeer en Waterstaat (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.

**Relatie met de kabinetsdoelstellingen**

Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen».

**Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)								
16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>923 593</b>	<b>149 527</b>	<b>249 389</b>	<b>212 487</b>	<b>532 103</b>	<b>- 319 616</b> <sup>1</sup>	<b>- 335 152</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>87 962</b>	<b>78 786</b>	<b>125 857</b>	<b>186 390</b>	<b>237 144</b>	<b>288 105</b>	<b>- 50 961</b>	<b>- 12 830</b>
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>	<i>5 406</i>	<i>36 123</i>	<i>3 143</i>	<i>42 199</i>	<i>49 547</i>	<i>31 441</i>	<i>18 106</i>	<i>- 6 186</i>
16.01.01 Planstudie PMR		0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	5 406	36 123	3 143	42 199	49 547	31 441	18 106	- 6 186
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>57 784</i>	<i>16 160</i>	<i>76 270</i>	<i>100 640</i>	<i>149 437</i>	<i>197 184</i>	<i>- 47 747</i> <sup>3</sup>	<i>12 760</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>24 772</i>	<i>26 503</i>	<i>46 444</i>	<i>43 551</i>	<i>38 160</i>	<i>59 480</i>	<i>- 21 320</i> <sup>4</sup>	<i>- 19 404</i>
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven				69	282	0	282	
- Bijdrage aan batenlastendienst		19 910	24 430	20 932	26 786	21 834	4 952	
- Restant		58 876	101 427	165 389	210 076	266 271	- 56 195	
<b>Ontvangsten</b>		<b>1 629</b>	<b>13 478</b>	<b>26 202</b>	<b>330</b>	<b>0</b>	<b>330</b> <sup>5</sup>	<b>- 468</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

**Financiële toelichting**

1. In de begroting is rekening gehouden met een verplichtingenraming ten behoeve van de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte (Botlekbrug/A15). Deze raming is in de Miljoenennota 2010 overgeboekt naar artikel 12 (Hoofdwegen) in het Infrastructuurfonds.
2. De hogere uitgaven op het realisatieprogramma van PMR zijn zichtbaar op het deelproject Voorfinanciering FES Natuurcompensatie en hebben

## Productartikel 16

- betrekking op de sneller dan verwachte betaling van de kosten voor de duincompensatie (ter hoogte van de Delflandse kust en de Zeereep langs de Brouwersdam) en anderzijds de latere vaststelling van het Monitoring- en Evaluatieprogramma Duincompensatie (MEP).
- De lagere uitgaven worden verklaard door een kasritme aanpassing naar aanleiding van een getekende programmaoverdracht.
  - De lagere uitgaven worden verklaard door een aanbestedingsmeevaller bij maatregel Lateraal Kanaal West, vertraging van de betalingen aan Waterschappen vanwege niet tijdig door hen ingediende facturen en een meevaller door strakke sturing op claimafwikkeling.
  - De gerealiseerde ontvangsten worden verklaard door ontvangsten bij Maaswerken (grondruil tussen Staat en particulier waarbij de Staat een toegift ontvangt) en ontvangsten bij Ruimte voor de Rivier (EU-subsidies).

### 16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Realisatieprogramma PMR	Uitgaven in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
Projectomschrijving					
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Uitvoeringsorganisatie	2	3	1	pm	pm
Groene verbinding	7	8	1	2011	2011
<b>Landaanwinning</b>					
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	22	39	17	pm	pm <sup>1</sup>
Landaanwinning	0	0	0	2013	2013
<b>Totaal categorie 0 realisatieprogramma</b>	<b>31</b>	<b>50</b>	<b>19</b>		

NB: In de in 2009 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.

#### Toelichting

- De hogere uitgaven op het realisatieprogramma van PMR zijn zichtbaar op het deelproject Voorfinanciering FES Natuurcompensatie en hebben betrekking op de sneller dan verwachte betaling van de kosten voor de duincompensatie (ter hoogte van de Delflandse kust en de Zeereep langs de Brouwersdam) en anderzijds de latere vaststelling van het Monitoring- en Evaluatieprogramma Duincompensatie (MEP).

### 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 rivierengebied tegen overstromingen en daarnaast een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. 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. De meeste maatregelen bevinden zich nog in de planstudiefase.

Het vereiste veiligheidsniveau in het rivierengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende afvoer van 16 000m<sup>3</sup>/s bij Lobith.

Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie	Uitgaven in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
Projectomschrijving					
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Uitvoeringskosten	179	123	- 56	2015	2015 <sup>1</sup>
Planstudiekosten	8	11	3	2010	2010 <sup>2</sup>
Projectorganisatie en projectmanagement	10	15	5	2015	2015 <sup>3</sup>
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>197</b>	<b>149</b>	<b>- 48</b>		

NB: In de in 2009 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.

#### Toelichting

- De onderuitputting wordt verklaard door het aanpassen van het kasritme aan de voortgang van de werkzaamheden voor Ruimte voor de Rivier. De projectbeslissing heeft voor een aantal maatregelen vertraging opgelopen ten opzichte van de prognose in de Planologische Kernbeslissing uit 2006. Zie bijlage 3 in de achtereenvolgende voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer ([www.ruimtevoorderivier.nl](http://www.ruimtevoorderivier.nl)) Op basis van de huidige verwachting lijkt, door inzet van versnellingsmogelijkheden, de einddatum van 2015 gehaald te worden.
- De planstudie van Lent is vertraagd van 2008 naar 2009 omdat het plan van aanpak te laat gereed was. Hierdoor is er in 2009 meer gerealiseerd dan was voorzien.
- De hogere realisatie vloeit voort uit de nieuwe getekende programmaopdracht. Hierbij is de capaciteit aangepast op grond van de geactualiseerde planning van de realisatie.

### 16.03 Maaswerken

De doelstelling om in 2015 een beschermingsniveau te hebben van 1:250 voor de Zandmaas en in 2017 voor de Grensmaas ligt op schema, met uitzondering van de lopende discussie over de sluitstukkaden.

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming Natuurontwikkeling	70% in 2008/100% in 2015 556 ha (plus 60 ha compensatie)	100% in 2017 tenminste 1000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln. ton

Bron: DGW

#### Zandmaas

Voor 70% van de bewoners langs de Zandmaas wordt de hoogwaterbescherming met voorrang gerealiseerd. Over een totale lengte van ca. 40 km worden daartoe kaden in de stedelijke gebieden van Roermond, Venlo, Gennep en Mook en Middelaar aangelegd en verhoogd. Het streven was om de resterende 10% kaden in 2009 te realiseren, bij voorkeur voor de start van het hoogwaterseizoen 2010. Dit is vrijwel geheel gerealiseerd. De laatste twee kademaatregelen worden onder verantwoordelijkheid van de gemeente Venlo gerealiseerd.

#### Grensmaas

In 2005 is er voor de uitvoering van het Grensmaasproject een overeenkomst gesloten tussen de Staat (VenW en LNV) en de provincie Limburg enerzijds en de private partij Consortium Grensmaas BV anderzijds. In dit Consortium hebben aannemers, grindproducenten (die in het projectgebied veel gronden in bezit hebben) en de vereniging Natuurmonumenten zich verenigd.

Productartikel 16

Kern van deze overeenkomst is dat het Consortium Grensmaas BV op grond van het zelfrealisatieprincipe het Grensmaasproject binnen door de Staat gestelde (tijds)kaders uitvoert voor eigen rekening en risico. In 2008 is de eerste schop de grond ingegaan op de locatie Itteren.

Realisatieprogramma Maaswerken realisatie (IF art. 16.03.01 en 16.03.02) Uitgaven in EUR mln.				Gereed	
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Zandmaas	50	27	- 23	2017	2017 <sup>1</sup>
Grensmaas	9	11	2	2022	2022 <sup>2</sup>
<b>Totaal Categorie 0</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	<b>- 21</b>		

NB: In de in 2009 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.

**Toelichting**

1. Zie de financiële toelichting bij tabel budgettaire gevolgen van uitvoering (punt 4.)
2. De hogere realisatie ten opzichte van het Grensmaasbudget is met name veroorzaakt door tegenvallers als gevolg van kosten opruiming explosieven en permanent rivierkundige werken.

## 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
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid
- Anders betalen voor Mobiliteit.
- Zuiderzeelijn

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen:

- Artikel 32: Bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- 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	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>315 069</b>	<b>213 388</b>	<b>116 126</b>	<b>68 515</b>	<b>140 025</b>	<b>- 71 510</b>	<sup>1</sup> <b>- 180 031</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>882 646</b>	<b>705 924</b>	<b>341 871</b>	<b>275 348</b>	<b>121 519</b>	<b>140 010</b>	<b>- 18 491</b>	<b>- 46 136</b>
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	242	72	123	614	1 140	0	1 140	<sup>2</sup> - 5 600
<i>17.02 Betuweroute</i>	347 831	377 496	154 260	124 180	44 754	10 <sup>3</sup>	44 744	- 9 311
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	530 227	318 444	178 436	135 536	32 881	0	32 881	- 18 970
<i>17.03.01 Realisatie HSL-Zuid</i>	523 307	288 461	166 378	135 536	32 881	0	32 881	<sup>4</sup> - 11 577
<i>17.03.02 Realisatie HSL-Zuid spoorwegen</i>		2 932	1 421	0	0	0	0	- 2 168
<i>17.03.03 Realisatie HSL-Zuid hoofdwegen</i>	6 920	27 051	10 637	0	0	0	0	- 5 225
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>		3 414	7 468	14 832	42 726	140 000	- 97 274	<sup>5</sup> - 12 273
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	4 346	6 498	1 584	186	18	0	18	18
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- <i>Apparaatsuitgaven</i>					32 407	0	32 407	
- <i>Bijdrage aan baten-lastendienst</i>		1 569	17 125	55 302	5 716	0	5 716	
- <i>Restant</i>			324 746	220 046	83 396	140 010	- 56 614	
<b>17.09 Ontvangsten</b>		<b>45 252</b>	<b>8 347</b>	<b>45 851</b>	<b>14 714</b>	<b>0</b>	<b>14 714</b>	<sup>7</sup> <b>13 902</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

## Financiële toelichting

1. De lagere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt door dat lopende het jaar bleek dat het budget niet in overeenstemming was met de projectplanning van Anders Betalen voor Mobiliteit.
2. Dit betreft de afhandeling van schadeclaims.
3. De hogere uitgaven ten opzichte van de ontwerpbegroting 2009 zijn ontstaan door de toevoeging van het voordelig saldo uit 2008 en een toevoeging voor de BTW.
4. De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op werkzaamheden die in 2008 naar 2009 zijn doorgeschoven. Dit betreft voornamelijk

## Productartikel 17

de afwikkeling van onderbouw infrastructuur en spoortechnische systemen en indienststelling van het vervoerssysteem. Deze werkzaamheden lopen ook nog door in 2010.

5. In de ontwerpbegroting 2009 was oorspronkelijk 140 mln beschikbaar voor ABvM.. Lopende het jaar is het beschikbare budget via kasschuiven naar latere jaren meer in overeenstemming met de actuele projectraming gebracht.
6. Het betreft hier geringe najleffecten van eerder gestarte activiteiten ten aanzien van de Zuiderzeelijn.
7. Op het project HSL-Zuid is € 7,4 mln. aan ontvangsten geboekt. Dit bedrag bestaat uit: € 2,0 mln. (EU-subsidie t.b.v. ERTMS), € 1,8 mln. (opbrengst werkzaamheden voor ProRail en Randstadrail) en € 3,6 mln. (opbrengst grondverkopen). Het restant heeft betrekking op de Betuweroute, dit betreft €2,25 mln. EU subsidie ERTMS Havenspoorlijn en €5,1 mln. BTW ontvangsten.

### 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 Kamer wordt gezonden.

### 17.02 Betuweroute

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute				Uitgaven in EUR mln	
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Betuweroute</b>				<b>2007</b>	<b>2007</b>
- Regulier SVV middelen		45	45		
- FES-middelen			0		
- Privaat			0		
- Financiering ProRail			0		
- Bijdrage Gelderland			0		
- Bijdrage VROM			0		
- EU-ontvangsten			0		
<b>Totaal Categorie 0</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>45</b>		

#### Toelichting

Het tekort is ontstaan door overlopende kaseffecten/werkzaamheden uit voorgaande jaren. In de begroting 2009 waren geen uitgaven meer voorzien voor dit project. De hogere uitgaven ten opzichte van de ontwerpbegroting 2009 worden derhalve verklaard door de toevoeging van het voordelig saldo uit 2008 alsmede een toevoeging voor de BTW.

## 17.03 Hogesnelheidslijn

Projectoverzicht 17.03 Hogesnelheidslijn				Uitgaven in EUR mln	
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>HSL Zuid (17.03.01) incl. FES/BOR</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>2008/2009</b>	<b>2008/2010</b>
– Regulier SVV middelen	0	33	33		
– FES regulier	0				
– Privaat	0				
– EU-ontvangsten	0				
– Ontvangsten derden	0				
– Risicoreservering	0				
<b>HSL Zuid spoorwegen (17.03.02)</b>					
<b>HSL Zuid Hoofdwegen (17.03.03)</b>					
<b>Totaal Categorie 0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>33</b>		

**Toelichting:**

De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op werkzaamheden die in 2008 naar 2009 zijn doorgeschoven. Dit betreft voornamelijk de afwikkeling van onderbouw infrastructuur en spoortechnische systemen en indienststelling van het vervoerssysteem. Deze werkzaamheden lopen ook nog door in 2010.

## 17.04 Anders betalen voor mobiliteit

In de ontwerpbegroting 2009 was oorspronkelijk 140 mln beschikbaar voor AbvM.

Lopende het jaar is bij Voorjaarsnota 2009, Voorbereiding 2010 en Najaarsnota 2009 het beschikbare budget via kasschuiven naar latere jaren meer in overeenstemming met de actuele projectraming gebracht. Het dan nog resterende overschot wordt via het voordelige saldo meegenomen naar latere jaren.

## 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 (18.5) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de begroting van V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

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 € 1000)								
18. Overige uitgaven	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Verplichtingen</b>		<b>44 082</b>	<b>43 713</b>	<b>43 159</b>	<b>43 564</b>	<b>51 552</b>	<b>- 7 988</b> <sup>1</sup>	<b>1 106</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>117 116</b>	<b>75 688</b>	<b>42 934</b>	<b>44 193</b>	<b>45 417</b>	<b>53 754</b>	<b>- 8 337</b>	<b>- 2 860</b>
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>			0	0	0	0	0	0
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	2 042	423	0	680	1 313	2 219	- 906	- 505
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	301	1 012	1 853	2 145	2 170	1 737	433	- 1 883
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	109 946	68 397	35 089	34 987	35 142	35 142	0	0
<i>18.06 Externe veiligheid</i>				0	0	7 912	- 7 912	0
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	4 827	5 856	5 992	6 381	6 792	6 744	48	- 472
<i>18.07.01 Nationale basisinformatievoorziening en ov. uitgaven</i>	4 827	5 856	5 992	6 381	6 792	6 744	48	- 334
<i>18.07.02 Subsidies</i>				0	0	0	0	- 138
<b>Van totale uitgaven:</b>								
- Apparaatuitgaven		44	92	1 332	1 237	606	631	
- Baten-lastendiensten		5 856	5 992	6 380	6 792	6 629	163	
- Restant		69 788	36 850	36 481	37 388	46 519	- 9 131	
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>108 261</b>	<b>68 397</b>	<b>35 323</b>	<b>34 987</b>	<b>35 142</b>	<b>35 142</b>	<b>0</b>	<b>234</b>
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>0</b>	<b>231 178</b>	<b>469 655</b>	<b>783 542</b>	<b>248 723</b>	<b>0</b>	<b>248 723</b> <sup>5</sup>	<b>0</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

## Financiële toelichting

- De lagere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de lagere uitgaven bij Externe veiligheid (zie toelichting 4)
- Voor RSC Maasvlakte werden geen betalingen verricht in 2009, in afwachting van het formuleren van nieuw beleid omtrent goederenemplacementen.
- Ten opzichte van de ontwerpbegroting 2009 is een tekort ontstaan van 0,4 mln. Het betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2008 aan 2009.
- Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen Na toevoeging van het voordelige saldo 2008 en een compensatie binnen het Infrastructuurfonds is 24 mln overgeboekt naar VROM ivm de uitvoering van het Convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden. Verder zijn er geen activiteiten gerealiseerd ten laste van Externe veiligheid.
- Dit betreft de boeking van het saldo IF over 2008.



**18.03 Intermodaal vervoer**

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)		uitgaven in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2009	Realisatie 2009	
Multi- en modaalvervoer SOIT	1	1		divers	divers	
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>			
Ruimte voor planstudies	1	0	- 1			
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>- 1</b>			

**Toelichting**

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

**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 Verkeer en Waterstaat 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 € 1000)								
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
<b>Ontvangsten</b>			<b>6 485 308</b>	<b>6 226 227</b>	<b>7 077 473</b>	<b>7 395 258</b>	<b>- 317 785</b>	<b>- 34 255</b>
19.09 Bijdragen t.l.v. de begroting van VenW			5 041 955	4 747 940	6 290 754	6 217 356	73 398	14 464
19.10 Bijdragen ten laste van het Fes			1 443 353	1 478 287	786 719	1 177 902	- 391 183 <sup>1</sup>	- 48 719

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

**Financiële toelichting**

1. Het verschil op artikel 19.10 is een saldo van verlagingen en verhogingen. Het verschil betreft hoofdzakelijk: een kasschuif met betrekking tot de f 12 miljard-impuls van 2009 naar 2011 ad € 402 mln. Daarnaast hebben verhogingen plaatsgevonden ten behoeve van de projecten Noordveugel, Benutting hoofdwegennet: programma filevermindering, Synergie KRW/WB21 (pijler 3). Daarentegen zijn de bijdragen voor de projecten ABvM, Innovatie KRW (pijler 3) 1e tender, praktijkproef verbetering doorstroming A10 Amsterdam, Benutting Spoor: Moordrecht en Quick Wins vaarwegen neerwaarts bijgesteld.

## **5. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2009 INFRASTRUCTUURFONDS**

### **Rechtmatigheid**

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat de financiële verantwoording over 2009 van het Infrastructuurfonds geen rechtmatigheidsfouten dan wel -onzekerheden bevat die de rapportagegrenzen op artikel- en totaalniveau overschrijden.

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

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

**DEEL C. DE JAARREKENING**  
**6. VERANTWOORDINGSSTAAT 2009 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS**

Bedragen in EUR1000		(1)		(2)		(3)=(2)-(1)	
Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Uitgaven	Verplichtingen	Uitgaven
	<b>TOTAAL</b>	<b>7 753 572</b>	<b>7 753 572</b>	<b>7 753 572</b>	<b>7 352 211</b>	<b>401 361</b>	<b>- 2 9105</b>
11	Hoofdwatersystemen	720 949	813 582	33 065	986 690	173 108	- 4 881
12	Hoofdwegennet	4 139 934	2 680 965	78 246	2 908 606	227 641	44 773
13	Spoorwegen	2 195 375	2 741 843	179 448	2 077 325	- 664 518	4 807
14	Regionale, lokale infrastructuur	131 247	288 355	0	182 976	- 105 379	0
15	Hoofdvaanwegennet	764 508	746 958	32 413	792 534	12 627	- 19 786
16	Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	532 103	288 105	0	237 144	- 330	330
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	140 025	140 010	0	121 519	- 18 491	14 714
18	Overige uitgaven en ontvangsten	51 552	53 754	35 142	45 417	- 7 988	248 723
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			7 395 258	7 077 473	- 317 785	

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

### 7.3 Saldibalans per 31 december 2009 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 7 352 207 803,05
Extra-comptabele vorderingen	€ 45 304 863,07
Deelnemingen	€ 159 875 354,00
Leningen u/g	€ 709 000 000,00
Voorschotten	€ 2 519 819 456,62
Tegenrekening leningen o/g	€ 709 000 000,00
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 15 436 528 238,65
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 1 195 369 449,70
Sluitrekening met VenW (XII)	€ 372 259 361,54
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 28 499 364 526,63</b>
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 7 724 467 164,59
Leningen o/g	€ 709 000 000,00
Openstaande verplichtingen	€ 15 436 528 238,65
Openstaande garantieverplichtingen	€ 1 195 369 449,70
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 45 304 863,07
Tegenrekening deelnemingen	€ 159 875 354,00
Tegenrekening leningen u/g	€ 709 000 000,00
Tegenrekening voorschotten	€ 2 519 819 456,62
<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 28 499 364 526,63</b>

#### 7.3.1 Inleiding

#### Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval 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 Verkeer en Waterstaat (XII).

Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

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

#### 7.3.2 Activa

7.3.2.1 *Begrotingsuitgaven* € 7 352 207 803,05

#### Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

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

## De saldibalans

### 7.3.2.2 Extra-comptabele vorderingen

€ 45 304 863,07

#### De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 1 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2007 en 2008 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	25	40 727	25	11 642	45	39 199
posten > 1 jaar	15	4 578	30	6 354	60	5 776
<b>Totaal</b>	<b>40</b>	<b>45 305</b>	<b>55</b>	<b>17 996</b>	<b>105</b>	<b>44 975</b>

#### Toelichting

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 viertal vorderingen is vermeldenswaardig. Zo staan vorderingen open op de provincie Noord-Brabant (ruim € 29 mln.) voor met name de vervanging van de sluizen 4, 5 en 6 in de Zuid Willemsvaart, op de gemeente Middelburg (circa € 5 mln.) voor de aanleg van de N57, op de gemeente Utrecht (circa € 3 mln.) voor diverse projecten en tenslotte op de Dienst der Domeinen (circa € 2 mln.) voor de grondverkoop Lexkesveer.

### 7.3.2.3 Deelnemingen

€ 159 875 354,00

#### Grondslag

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

#### De cijfers

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

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

In 2006 nam het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. toe door de aankoop van één aandeel met een nominale waarde van € 450. Daarop is voor circa € 60 mln. aan agio betaald. Het bedrag aan agio is destijds door Railinfratrust B.V. aangewend ter aflossing van uitstaande leningen. Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2008 heeft zich geen wijziging voorgedaan.

## De saldibalans

### 7.3.2.4 Leningen u/g € 709 000 000,00

#### Grondslag

De door VenW 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.

#### De cijfers

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.	709 000
<b>Totaal</b>	<b>709 000</b>

#### Toelichting

Tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW zijn in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten ter grootte van € 483 mln. en € 323 mln. voor de financiering van investeringen. Daar het ministerie van Financiën voornemens is tot het afkopen van de bestaande leningen bij banken, is het aantrekken van de benodigde middelen bij derden niet wenselijk. Zodoende heeft VenW in 2001 een lening ontvangen ter grootte van € 483 mln. die per gelijke datum aan ProRail is verstrekt.

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

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

### 7.3.2.5 Voorschotten € 2 519 819 456,62

#### Grondslag

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

#### De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2009 en in voorgaande jaren zijn verstrekt en verdeelt in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	235	905 238	260	1 209 043	100	877 815
posten > 1 jaar	255	1 614 581	270	1 074 179	285	1 221 368
<b>Totaal</b>	<b>490</b>	<b>2 519 819</b>	<b>530</b>	<b>2 283 222</b>	<b>385</b>	<b>2 099 183</b>

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2009 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	2 283 222
In 2009 vastgelegde voorschotten	2 373 307
	4 656 529
In 2009 afgerekende voorschotten	- 2 136 710
Openstaand per 31 december 2009	2 519 819

### Toelichting

Voor het project Betuweroute worden per kwartaal voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2009 stond nog voor een bedrag van ruim € 719 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling vindt in 2010 plaats.

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 € 723 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals voor het traject Hanzelijn (ruim € 212 mln.), het traject Vleuten-Geldermalsen (ruim € 71 mln.), schadevergoeding aan HSA wegens wijziging opleveringsdatum HSL (circa € 40 mln.), de randweg Zaanstad (ruim € 35 mln.), een fiets- en voetgangerstunnel te Tilburg (circa € 29 mln.), voor de Nieuwe Sleutelprojecten Rotterdam (ruim € 29 mln.), Utrecht (circa € 23 mln.) en Breda (ruim € 6 mln.), de spoorzone Delft (circa € 26 mln.), het AKI-plan (ruim € 23 mln.), het project Sporen Arnhem (circa € 23 mln.), het project Parkstad in Rotterdam (circa € 20 mln.), de randweg Den-Bosch-Vught (circa € 15 mln.), het project Loenen-Maarssen (circa € 13 mln.), perrontunnel Arnhem Centraal (ruim € 11 mln.), opheffen van het knelpunt Larenseweg (ruim € 8 mln.), Project Elst centraal (ruim € 7 mln.), uitvoering NaNOV-maatregelen (circa € 7 mln.), de onderdoorgang Vaillantlaan (€ 8 mln.), de spooronderdoorgang Alphen aan de Rijn (ruim € 7 mln.), het project Sloelijn (ruim € 7 mln.), halte Watergraafsmeer (ruim € 6 mln.), voor het programma Beter Benutten 21 (circa € 6 mln.), Maasvlakte West passeerspoor Botlek (circa € 6 mln.), het spoorproject Augustapolder (circa € 6 mln.), de halte Krommenie Assendelft (circa € 5 mln.) en het Masterplan spoorzone Deurne (ruim € 5 mln.).

Tot slot is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 16 mln. voorschotten aan ProRail verstrekt voor het monitoringssysteem verkeersleiding. De verwachting is dat de voorschotten in 2010 worden afgerekend.



## *De saldibalans*

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 € 526 mln., zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (ruim € 126 mln.), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 105 mln.), de Stadsregio Rotterdam (circa € 101 mln.), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ruim € 77 mln.), diverse provincies (circa € 73 mln.), de regio Twente (circa € 16 mln.), regio Eindhoven (ruim € 14 mln.) en het samenwerkingsverband KAN (circa € 13 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.

In het kader van het realisatieprogramma waterbeheren zijn in 2009 aan Senter Novem bedragen verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 19 mln. met als doel de waterproblematiek aan te pakken. De afwikkeling wordt in 2010 verwacht.

Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van ruim € 10 mln. voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2013 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 het Project Mainportontwikkeling Rotterdam een voorschot verstrekt van € 9 mln. en zal in 2014 worden afgewikkeld.

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

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 2011 wordt afgewikkeld. Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma zijn voorschotten verstrekt aan het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (circa € 44 mln) voor het project Nederlek en Krimpenerwaard, aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (circa € 31 mln.) voor onder meer de projecten Andijk en Petten (€ 14 mln.), Zuiderdijk-Drechterland (circa € 11 mln.) en de Hondsbossche Zeewering (circa € 6 mln.), 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 voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 151 mln. zoals aan het Hoogheemraadschap Delfland (ruim € 70 mln.) voor het project Delflandse kust, het waterschap Zeeuws-Vlaanderen (circa € 31 mln.) voor onder andere het project Nieuwvliet-Groede, het waterschap Zeeuwse Eilanden (circa € 25 mln.) voor het project Nolle-

## *De saldibalans*

Westduin, aan het Hoogheemraadschap Rijnland voor het project Noordwijk (ruim € 13 mln.) en aan het waterschap Hollandse Delta (ruim € 12 mln.) voor de projecten Voorne en Flauwe Werk.

Aan de stichting Groenfonds zijn voorschotten verstrekt voor de aankoop van gronden in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier (circa € 45 mln.) en in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder (circa € 19 mln.).

Op het gebied van de droge infrastructuur is een aantal posten vermeldenswaardig zoals aan Prorail (ruim € 10 mln.) voor de spoortraverse Nijverdalen en de onderdoorgang Hedel, aan de provincie Utrecht (circa € 8 mln.) voor wegverbreding in het kader van de Spoedwet, aan de provincie Zuid-Holland (circa € 7 mln.) voor de verbreding van de Landscheidingsweg te Wassenaar en Den Haag en in het kader van mobiliteitsmanagement rondom de A2 zijn voorschotten verstrekt (€ 8 mln.) aan de stichtingen Wegwijs A2 en Utrecht Bereikbaar. 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 (circa € 11 mln.) voor het project Haringvliet De Kier, aan Deltares voor diverse projecten (ruim € 7 mln.), aan SenterNovem (ruim € 5 mln.) voor de regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied), aan de gemeente Arnhem (circa € 5 mln.) voor de bodemsanering Malburger haven en aan de provincie Overijssel (ruim € 5 mln.) voor bodemsanering project Olst-Wijhe.

*7.3.2.6 Tegenrekeningen* € 17 340 897 688,35

### Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.

Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

*7.3.2.7 Sluitrekening met VenW (XII)* € 372 259 361,54

### Grondslag

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

## **7.3.3 Passiva**

*7.3.3.1 Begrotingsontvangsten* € 7 724 467 164,59

### Grondslag

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* € 709 000 000,00

### Grondslag

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

## De saldibalans

### De cijfers

Tabel 6 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

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

### Toelichting

Onder deze balanspost is een tweetal leningen bij het ministerie van Financiën opgenomen. Ten eerste zijn, zoals vermeldt bij de balanspost Leningen u/g, tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten inzake de financiering van investeringen.

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

Op laatstgenoemde lening heeft ProRail in 2005 € 65 mln. vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie. In dat kader is in 2006, van het ontvangen agio ad. circa € 60 mln. (vermeld bij de balanspost Deelnemingen), circa € 35 mln. gebruikt om vervroegd af te lossen. Echter als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 3 mln. lager, zodat op de lening in 2006 € 32 mln. is afgelost. Het saldo is conform de saldobevestiging per 31 december 2009, welke met een brief, kenmerk BZ/2010/166 M van 26 januari 2010, aan VenW kenbaar is gemaakt.

7.3.3.3 Openstaande verplichtingen € 15 436 528 238,65

### Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2009 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2009 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2009 hebben geleid.

### De cijfers

Tabel 7 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weer.

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	17 548 063
Aangegaan in 2009	5 240 673
	<hr/>
	22 788 736
Tot betaling gekomen in 2009	- 7 352 208
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2009	<b>15 436 528</b>

In de stand «Aangegaan in 2009» is onder andere rekeninggehouden met een afboeking van de verplichting met betrekking tot de exploitatie van de Westerscheldetunnel ten bedrage van € 1,3 mld. Dit in verband met de overdracht van de exploitatie aan de provincie Zeeland.

## De saldibalans

Op basis van de gewijzigde Rijksbegrotingsvoorschriften dienen vanaf het huidige verantwoordingsjaar ook de «Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen» met een substantiële omvang te worden toegelicht.

Het betreffen hier met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten tussen het ministerie en decentrale overheden waarbij nog geen sprake is van juridische verplichtingen. Een bijzondere categorie vormen de overeenkomsten met koepelorganisaties (IPO, VNG en UvW) waarbij de uiteindelijke begunstigde nog niet bekend is en de verplichting derhalve niet is vastgelegd, maar het bedrag duidelijk blijkt en niet het karakter heeft van een raming. Ultimo 2009 is het bedrag aan niet uit de saldibalans blijkende verplichtingen uit hoofde van overeenkomsten met koepelorganisaties € 40 mln.

Daarenboven kent VenW afspraken, overeenkomsten en toezeggingen aan decentrale overheden waarbij de toegezegde bedragen variëren in hardheid. Deze zijn in het MIRT-boek opgenomen.

7.3.3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 195 369 449,70

### Grondslag

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.

### Toelichting

Een drietal wijzigingen ten opzichte van de saldibalans 2008 is vermeldenswaardig.

Ten eerste is, van het in 2003 gesloten convenant ad. € 368 mln. inzake de verstrekking van een geldlening aan Prorail waarvoor VenW garant staat, de eerste leningstranche van € 166 mln. in 2009 conform de voorwaarden afgelost.

Ten tweede is bovenstaande aflossing gefinancierd met een in 2009 door het Ministerie van Financiën nieuw verstrekte geldlening aan Prorail van € 166 mln. waarvoor VenW garant staat.

Tenslotte is het convenant inzake de verstrekking van een rekeningcourantkrediet aan Prorail (voorheen Railinfrabeheer) van € 90 mln. (afgesloten in 2001), waarover VenW risico loopt, opgenomen

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2009 heeft betrekking op 16 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 4 mln. tot met € 522 mln.

De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 3% tot ruim 6%.

### De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2009.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	1 104 753
Nieuw verstrekt in 2009*	256 616
	<hr/>
	1 361 369
Afname van het risico in 2009	- 166 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2009	1 195 369

\* Hiervan heeft 90 mln. betrekking op een convenant die gesloten is in 2001 (zie toelichting).

*De saldibalans*

*7.3.3.5 Tegenrekeningen*

€ 3 433 999 673,69

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

<b>A.</b>	
AGB	= Agentschapsbijdrage
ABvM	= Anders betalen voor mobiliteit
ATB	= Automatische treinbeïnvloeding
<b>B.</b>	
B&W	= Burgemeester en Wethouders
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BPRW	= Beheerplan voor de Rijkswateren
BRG	= Bestaand Rotterdams Gebied
BTW	= Belasting Toegevoegde Waarde
<b>C.</b>	
CAU	= Corridor Amsterdam Utrecht
CW	= Comptabiliteitswet
<b>D.</b>	
DAD	= Departementale Audit Dienst
DB	= Decibel
DBFM	= Design-Build-Finance-Maintenance
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
<b>E.</b>	
EAT	= Engineering, Administratie en Toezicht
EBIT	= Energiebesparing in Transport
ERTMS	= European Rail Traffic Management System
EZ	= Ministerie van Economische Zaken
<b>F.</b>	
FES	= Fonds Economische Structuurversterking
<b>G.</b>	
GDU	= Gebundelde Doeluitkering
<b>H.</b>	
HSA	= High Speed Alliance
HSL	= Hogesnelheidslijn
HTA	= Hoofdtransportas
<b>I.</b>	
IBO	= Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IIVR	= Integrale Inrichting Veluwe Randmeer
IP	= Infraprovider
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPL	= Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPZ	= Investeringspremie Zeescheepvaart
IVM	= Integrale Verkenningen Maas
IWW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
<b>K.</b>	
KRW	= (Europese) Kaderrichtlijn Water

## Afkortingenlijst

### L.

LCC	=	Life Cycle Costs
LMCA	=	Landelijke Markt en Capaciteits Analyse
LNV	=	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVNL	=	Lucht Verkeersleiding Nederland

### M.

MER	=	Milieu Effect Rapportage
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MNP	=	Milieu en Natuurplan
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MTR	=	Midterm Review

### N.

NIS	=	Netwerk Informatiesysteem
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NoMo	=	Nota Mobiliteit
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe Sleutel Projecten
NURG	=	Nadere Uitwerking Rivieren Gebied

### O.

OLR	=	Overeengekomen Lage Rivierafvoer
OTB	=	Ontwerp Tracébesluit

### P.

PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
POK	=	Provinciaal Overleg Kustlijn zorg
PPC	=	Public Private Comparator
PPS	=	Publiek-private samenwerking
PVVP	=	Provinciaal Verkeers- en vervoersplan
PZH	=	Provincie Zuid-Holland

### R.

RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
ROA	=	Regionaal Orgaan Amsterdam
RWS	=	Rijkswaterstaat

### S.

SBB	=	Staatsbosbeheer
SBV	=	Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen
SLA	=	Service Level Agreement
SNIP	=	Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SOIT	=	Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SRE	=	Stadsregio Eindhoven
SSZ	=	Stil, Schoon en Zuinig
SUBBIED	=	Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	=	Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie

### T.

TB	=	Trace Besluit
----	---	---------------

### *Afkortingenlijst*

TBBV = Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen  
TCI = Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten

#### **U.**

USZO = Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs

#### **V.**

VBS = Verkeersbegeleidingssysteem

VenW = Ministerie van Verkeer en Waterstaat

#### **W.**

WAB = Wegaanpassingsbesluit

WBR = Wet Beheer Rijkwaterstaatwerken

WST = Westerschelde Tunnel

WVO = Wet Verontreiniging Oppervlakte Wateren

#### **Z.**

Zoab = Zeer Open Asphalt Beton

ZSM = Zichtbaar, Slim en Meetbaar