

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

	Blz.
A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN	2
Wetsartikel 1	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	3

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaat voor het aangegeven jaar vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaat opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoudsopgave

	Blz.
1. Leeswijzer	4
2. De infrastructuuragenda	7
3. De productartikelen	13
4. De bijlagen	104
4.1 Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl	104
4.2 Begroting Beheer en Onderhoud	107
4.3 Lijst met afkortingen	111

Internetbijlage

Het verdiepingshoofdstuk

1. LEESWIJZER

Naast de beleidsbegroting van lenM, hoofdstuk XII van de rijksbegroting, kent lenM ook het Infrastructuurfonds. Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Infrastructuurfonds, te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Zo mag het fonds jaarlijkse saldi («meer of minder uitgaven in enig jaar») overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van lenM – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van lenM (artikelonderdeel 39.01). Deze bijdragen worden ondermeer ontvangen voor de investeringsimpuls in het kader van het regeerakkoord 1998, de Betuweroute, de HSL-Zuid, het Bereikbaarheids-offensief Randstad (BOR), prijsbeleid en Zuidas. Tenslotte wordt voor een aantal projecten de uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstaties en de Europese Unie.

lenM maakt bij de rijksinfrastructuur onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen, aansluitend bij de indeling van het Infrastructuurfonds. Daarnaast worden de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren (hoofdwegennet, spoorwegen, hoofdwatersystemen en hoofdvaarwegen) ook afzonderlijk zichtbaar. Bij transportinfrastructuur is het doel 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. Daarbij wordt gewerkt aan gezonde en veerkrachtige watersystemen als basis voor een duurzame samenleving. lenM financiert niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten.

De indeling van de begroting 2012 komt grotendeels overeen met die van 2011. Net als het afgelopen jaar, beperkt de infrastructuuragenda zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2012 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2012 begint. Belangrijkste wijziging is dat het project HWBP vanaf deze begroting wordt verantwoord op artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer. Daarnaast is in lijn met de VJN 2011 de bekostiging van RWS ook doorvertaald in deze begroting.

Een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten is te vinden in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2012. Bij de realisatie van het MIRT moeten rijkspartijen onderling en het Rijk en de decentrale overheden intensiever samenwerken en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar afstemmen. Daarom is gekozen voor een integrale gebiedsgerichte benadering waarbij het Rijk, regionale partners en andere partijen worden betrokken. Daarom is sinds 1 januari 2009 het MIRT Spelregelkader van kracht en worden onder andere de gebiedsagenda's opgesteld.

Vervolgens worden de productartikelen behandeld. De projectoverzichten zijn achter de producten opgenomen. Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan tien procent van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln. of meer dan een jaar afwijken van de eerder afgesproken oplevering¹. De begroting kent verder een verdiepingshoofdstuk, waarin de overzichten met de opbouw van de beschikbare bedragen zijn opgenomen. Mits politiek relevant is er een ondergrens van € 2 mln. gehanteerd voor het toelichten van begrotingsmutaties.

Het verkeersmanagement en beheer en onderhoud van het hoofdwatersystemen (artikel 11), het hoofdwegennet (artikel 12) en de hoofdvaarwegen (artikel 15) wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken met de beleidsdiensten. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het beheer en onderhoud zich moet bevinden. De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q).

Ten behoeve van de inzichtelijkheid ten aanzien van de gerealiseerde uitgaven en beschikbare budgetten op de afzonderlijke artikelonderdelen versus de programmering van de aanleg programma's, is in de betreffende projectoverzichten een analyse opgenomen. In deze analyse wordt inzichtelijk gemaakt op welke artikelonderdelen de gerealiseerde programma-uitgaven zijn verantwoord.

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

Als bijstuk bij de begroting van het IF wordt ook jaarlijks het MIRT-projectenboek (www.mirtprojectenboek.nl/) meegestuurd.

Toezegging Minister (AO MIRT 29 juni 2011): meebetalen door regio's

Uitgangspunt is dat het Rijk verantwoordelijk is voor de rijksinfrastructuur, te weten het hoofdwegennet, -spoorweg, -vaarwegen en -watersysteem. Dit betekent dat kosten voor aanleg, beheer en onderhoud aan deze systemen in beginsel voor rekening van het Rijk komen. In de volgende gevallen wordt derde partijen, veelal provincies en gemeenten, gevraagd bij te dragen (meebetalen) aan de bekostiging van rijksprojecten:

- **Bovenwettelijke inpassing:** wanneer er op verzoek van de regio inpassingsmaatregelen in projecten worden opgenomen die niet wettelijk verplicht zijn dan dient de regio deze meerkosten te betalen. Hiervan is sprake bij bijvoorbeeld de projecten A13/16/20 Rotterdam, de spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven en Spoorbrug Zuidhorn.
- **Werk met werk/ extra functionaliteit:** het kan efficiënt zijn dat wanneer er ergens een schop de grond in gaat andere, door de regio geplande, werken in de planning en uitvoering door het Rijk worden meegenomen. Te denken valt aan de verbreding van een rijksweg in combinatie met de aanleg van een busbaan of parallelstructuur voor langzaam verkeer of het onderhoud aan een spoorweg in combinatie met de aanleg van een fietstunnel. De kosten voor dergelijke additionele werkzaamheden zijn voor rekening van de regio. Hiervan is sprake bij bijvoorbeeld de projecten A9 Omleiding Badhoevedorp, de grote stationsprojecten in bijvoorbeeld Den Haag en Rotterdam, de spoortunnel in Delft en de Meppelerdiep Keersluis te Zwartsluis.

¹ In het MIRT projectenboek is per aanlegproject beschreven welk probleem met het betreffende project wordt opgelost. Hierin zijn de belangrijkste beslismomenten van de infrastructuurprojecten vastgelegd. De onzekerheidsmarge van de raming neemt af naarmate het project verder wordt uitgewerkt.

- **Kosten versus baten:** in sommige situaties wegen in de landelijke prioritering van het rijk de kosten van een project niet op tegen de beoogde baten. Echter voor een regio kan de problematiek dermate groot zijn dat zij bereid is financieel bij te dragen om het project toch mogelijk te maken. Hiervan is sprake bij bijvoorbeeld het knooppunt Joure, het Programma Kleine Stations, de Wilhelminasluis in de Zaan en sluzen 4, 5 en 6 in de Zuidwillemsvaart.

Daarnaast bestaat de situatie van voorfinanciering door een regio. Hiervan is sprake wanneer op verzoek van de regio een project eerder wordt uitgevoerd dan wanneer de rijksmiddelen hiervoor beschikbaar zijn. De regio schiet feitelijk het benodigde budget voor aan het Rijk. De bijbehorende rentekosten zijn voor rekening van de regio.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

De infrastructuuragenda beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2012 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2012 begint.

A. Mijlpalen en resultaten 2012

Beheer en onderhoud

In 2012 wil IenM onder meer de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud uitvoeren:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	Verhardingsonderhoud Levensduurproblematiek stalen bruggen aanpakken. Aanleggen van ecoducten en uitvoeren andere ontsnipperingsmaatregelen rondom het hoofdwegenet Uitvoeren maatregelen in het kader van de impuls verkeersveiligheid autosnelwegen
Hoofdwatersystemen	Zandsuppleties basiskustlijn Opstellen leggers waterwet (afronding eind 2012) Levensduur verlengend onderhoud aan stuwen Lek. Programma stroomlijn ten behoeve van de beheersing van de hoogwaterveiligheid in het rivierengebied.
Hoofdvaarwegen	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen) Renovatie Havenhoofden IJmuiden Achterstallig basisonderhoud diverse regio's Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied Onderhoud Oevers en bodems Maasroute Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal/Meppelediep en Zwarte Water Renovatie sluizen en in- en afslaatwerken Twentekanal Delden/Hengelo en Spooldersluis Renovatie stalen boogbruggen Utrecht Afronden project «Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer» Afronden project «Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers» Afronden project «Maas: baggeren en kunstwerken» Afronden project «Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren» Baggeren zeetoegangen Bediening op afstand in Zeeland

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer en onderhoud wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2012.

Aanleg en benutting

Hieronder volgen de mijlpalen die lenM in 2012 wil halen binnen de sectoren van het Infrastructuurfonds.

Hoofdwatersystemen

Mijlpaal	Project
Oplevering	Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR) Innovatie Delta Technologie Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water
Start realisatie	Delen van NURG (w.o. Afferdense en Deelse waarden)

Naast deze mijlpalen wordt in 2012 voortvarend gewerkt aan Ruimte voor de Rivier, het HWBP, Maaswerken en het Deltaprogramma.

Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	N2 Meerenakkerweg–Noord Brabantlaan A12 Zoetermeer–Zoetermeer centrum A74 Venlo A9 Alkmaar–Uitgeest
Start realisatie	A4 Delft–Schiedam A1/A27 Utrecht–Hilversum–Amersfoort A7/6 Knooppunt Joure A12 Bypass Nootdorp N31 Traverse Harlingen N61 Hoek–Schoonedijke N33 Assen–Zuidbroek A9 Omlegging Badhoevedorp

Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	Hanzelijn (incl. stations Dronten en Kampen Zuid) Groningen Europapark Regionet (Station Halfweg, Station Almere Poort) Vleuten-Geldermalsen div. onderdelen Hanzelijn (incl. stations Dronten en Kampen Zuid)
Start realisatie	Station Nijmegen Lent OV SAAL KT cluster a (Flevolijn) Versnelling emplacement Zwolle (PHS) Sporendriehoek/Motie Koopmans Uitbreiding emplacement Maasvlakte West Herinrichting emplacement Waalhaven Zuid Station Nijmegen Lent OV SAAL KT cluster a (Flevolijn) Versnelling emplacement Zwolle (PHS) Sporendriehoek/Motie Koopmans

Beleidsagenda

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	Walradar Noordzeekanaal
Start realisatie	Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes) Wilhelminakanaal Tilburg Capaciteit Julianasluis Gouda De Zaan (Wilhelminasluis) Verbreding Maasgeul

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT/SNIP Projectenboek 2011.

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

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger dan € 112,5 resp. € 225 mln.) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenM kan een bijdrage leveren in de aanlegkosten van zo'n project als nut en noodzaak zijn aangetoond en het project van (boven)regionaal belang is. Voorbeelden van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten zijn projecten zoals de N201, de Noord-Zuidlijn en de Rijn-Gouwe lijn. In artikel 14.01 van het Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting zijn de grote regionale /lokale projecten nader aangeduid.

B. Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2011.

	art	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stand ontwerp-begroting 2011		8 321 857	8 203 477	7 995 536	8 541 553	7 598 464	8 165 966
Amendementen		21 600					
Nota's van Wijziging 2011		61 413	28 518	6 877	- 40 000	- 50 000	- 50 000
Mutaties 1e suppletoire wet 2011		- 103 265	- 354 161	- 15 021	- 70 402	- 344 324	- 73 789
Stand Voorjaarsnota 2011		8 301 605	7 877 834	7 987 392	8 431 151	7 204 140	8 042 177
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 49 946	109 931	133 995	10 600	174 570	345 872
1. Desalderingen	Div.	- 8 119	15 360	53 227	4 242	- 32 728	67 000
2. Tolinkomsten	12			- 51 000	- 51 000	- 119 000	- 119 000
3. Aanvullende post: extra wegen	12/13			100 000	200 000	500 000	500 000
4. Van hfdst XII: NSP	13			135 000			
5. Van/naar BDU	Div.	- 24 211	- 61 919	- 39 505	- 19 000	- 36 000	- 26 499
6. Kasschuiven	Div.	- 99 977	124 346	- 33 791	- 54 766	- 27 170	9 860
7. Amendement	19	- 21 600					
8. Naar EL&I: diversen	Div.	- 3 711	- 3 962	- 4 604	- 2 797	- 3 456	- 3 597
9. Van hfdst XII: BES	Div.	740	700	770	770	820	770
10. Van vhVROM: deltaprogramma	11			2 975	3 020		
11. Naar hfdst XII: ikv centraal artikel apparaat	Div.		- 7 573	- 6 356	- 5 056	- 4 596	- 4 596
12. naar hfdst XII: HRN	13	- 4 250	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
13. naar hfdst XII: Taakuitvoering overbelading	12	- 2 027	- 2 540	- 2 588	- 2 598		
14. Prijs- en loonbijstelling	Div.	114 462	75 484	54 814	77 205	73 307	98 958
15. Rentevrijval verkoop Structon	13		- 8 610	- 8 610	- 8 610	- 8 610	- 8 610
16. Taakstelling apparaat	Div.	- 1 253	- 14 987	- 56 572	- 121 550	- 158 716	- 166 414
17. Naar GF: Den Haag World Forum	14.			- 7 259	- 7 260	- 7 281	
18. Naar PF: Den Haag World Forum	14.		- 4 368	- 506			
II Diversen		- 1 898	- 1 087	- 8 569	- 9 604	- 4 574	1 066
Totale mutaties		- 51 844	108 844	125 426	996	169 996	346 938
Stand ontwerp-begroting 2012		8 249 761	7 986 678	8 112 818	8 432 147	7 374 136	8 389 115

Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het verdiepingshoofdstuk.

Ad 1. Dit bestaat enerzijds uit de verwerking van bijdragen van derden op de verschillende aanlegprojecten, met name op hoofdwegen- en hoofdvaarwegenprogramma. Anderzijds betreft dit het afboeken van de tolopbrengsten op het project A27 Lunetten-Hooipolder (153 mln.); dit project bestaat uit het verbreden van bestaande infrastructuur en komt dus niet in aanmerking voor tolfianciering. Door aanpassingen binnen het project kan het taakstellende budget worden verlaagd. Deze verlaging wordt benut voor het afboeken van de tolfianciering op dit project.

Ad 2. Ten behoeve van de financiële dekking van het aanlegprogramma uit de Nota Mobiliteit is destijds afgesproken dat € 1 mld. gefinancierd zou worden door middel van tolopbrengsten bij een aantal Infrastructuurprojecten. In het Regeerakkoord is opgenomen dat alleen de aanleg van additionele infrastructuur, zoals supersnelwegen, gefinancierd kan worden door tolheffing. Het gewone wegennet komt niet in aanmerking voor tolheffing. Dit is in overeenstemming met de huidige wetgeving die alleen op nieuwe infrastructuur/doorsnijdingen tolheffing mogelijk maakt. Dit betekent dat de ingeboekte tolinkomsten als dekking van het Infrastructuurfonds deels niet zullen worden gegenereerd. De resterende tolinkomsten (€ 507 mln.) zijn niet meer gekoppeld aan concrete projecten. Deze tolinkomsten worden hierom afgeboekt.

Ad 3. In het Regeerakkoord is voor lenM een stevige beleidsambitie geformuleerd. Met name het belang van een goede infrastructuur is onderstreept. Daarom is het jaarlijkse budget voor aanleg van wegen en spoor vanaf 2015 structureel met € 500 mln. verhoogd. Met deze begroting worden de betreffende middelen grotendeels toegevoegd. De projectmatige invulling sluit aan bij de Structuurvisie, de beleidsbrief Investerings en het plan Beter Benutten.

Ad 4. Met de samenvoeging van VROM en VenW zijn ook de departementale begrotingen samengevoegd. In dat kader wordt nu de bijdrage van VROM aan de Zuidas toegevoegd aan het spoorbudget. Ad 5. Het gaat om de overboeking van verschillende projecten, waarvan de betaalbaarstelling via de BDU zal verlopen. Met betrekking tot het wegenprogramma betreft dit de aansluiting A13/N209 Doenkadeviaduct, ruimtelijke mobiliteitsaanpak Maastricht-Noord, N62 Sloe- en tractaatweg, A58 Reconstructie kruispunt. Anderzijds verloopt het project A12 pilot spitsmijden niet meer via de BDU. Deze BDU reservering wordt teruggeboekt naar artikel IF/12 het project spitsmijden A12 corridor. Met betrekking tot het spoorprogramma worden met name projecten in het kader van het actieplan overgeboekt naar de BDU.

Ad 6. Met deze kasschuif wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering.

Ad 7. In december 2010 is door de Tweede Kamer een amendement van de heer De Rouwe aangenomen dat € 21,6 mln. toewijst aan de N23 (32 500 XII, nr. 12). Deze bijdrage is deels bestemd voor medefinanciering van een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis (Flevoland-Overijssel, € 10 mln.), deels voor de verbinding Hoorn-Enkhuizen (Noord-Holland, € 11,6 mln.). Amendement 32 500 A, nr. 13, waarin de dekking hiervan wordt geregeld, is echter door de Tweede Kamer verworpen. De programmering is nu in een latere fase voorzien.

Ad 8. De overboeking naar het ministerie EL&I betreft met name een bijdragen in de jaren 2011 t/m 2013 van € 3,6 mln. per jaar ten behoeve van het verdrogingsprogramma. Daarnaast wordt een bedrag olopende naar ca € 3 mln. in 2016 overgeboekt in verband met het aandeel van lenM uit hoofde van het opdrachtgeverschap in de taakstelling Rutte van EL&I. Het gaat dan vooral om de baten-lastendiensten van EL&I: AGNL (SenterNovem, Economische voorlichtingsdienst), Dienst Landelijk gebied en Agentschap Telecom en Dienst Regelingen. Vervolgens wordt een bedrag van € 0,6 mln. vanaf 2014 overgeboekt als bijdrage in de huisvestingskosten van de GTI NLR.

Beleidsagenda

Ad 9. Deze mutatie betreft de overboeking vanuit Hoofdstuk XII van de BES-budgetten welke aangewend worden voor activiteiten op het gebied van watermanagement en vaarwegen.

Ad 10. Deze overboeking betreft de bijdrage van voorheen VROM in de kosten van het deltaprogramma.

Ad 11. Deze mutatie heeft betrekking op de centralisatie van de apparaat-budgetten naar artikel 98 «Apparaatuitgaven van het Kerndepartement».

Ad 12. Dit betreft met name de overboeking naar Hoofdstuk XII artikel 34 voor spoorse problematiek.

Ad 13. Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII artikel 32 voor de inspectie van de taakuitvoering overbelading.

Ad 14. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2011.

Ad 15. Deze mutatie betreft de rente vrijval als gevolg van de verkoop van Structon.

Ad 16. Dit betreft de toedeling van de taakstelling «Rijk, Agentschappen en uitvoerende ZBO's uit het Kabinet Rutte» en de toedeling van de taakstellingen «bedrijfsvoering» en «augustusbrief 2010» van het kabinet Balkende IV.

Ad 17. Dit betreft de decentralisatie van het project Den Haag Internationale Stad: World forum naar het Gemeentefonds (GF).

Ad 18. Dit betreft de decentralisatie van een deel van het project Den Haag Internationale Stad: Scheveningen Boulevard naar het Provinciefonds (PF).

3. 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, verkenning en planstudie, staf deltacommissaris en netwerkgebonden kosten. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc.

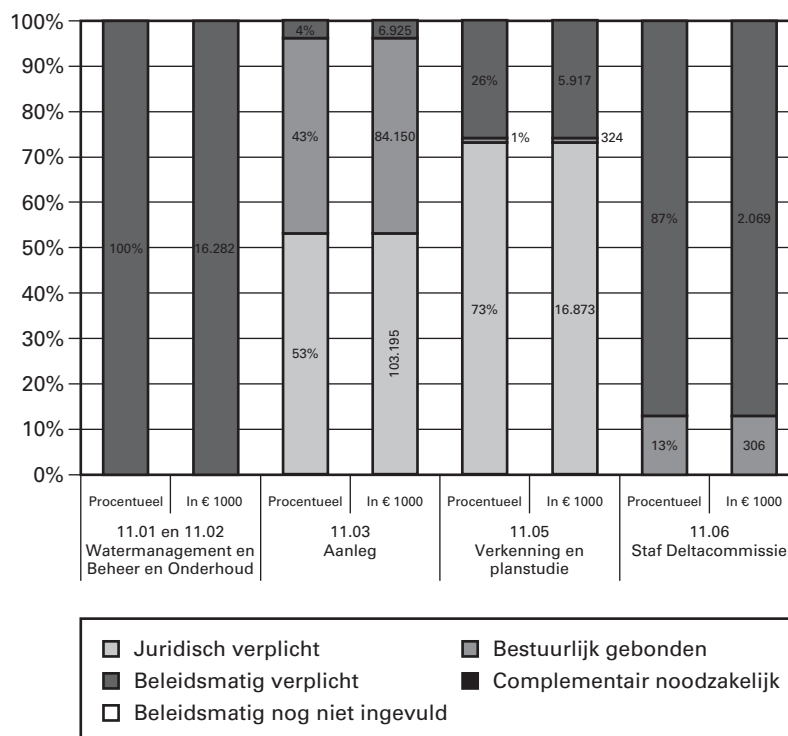
Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 31 (integraal waterbeleid) op de lenM begroting (XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
11 Hoofdwatersystemen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	719 027	983 799	588 136	597 387	528 757	557 365	568 203
Uitgaven	805 124	1 085 263	617 781	563 231	603 980	585 999	691 505
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>87 132</i>	<i>14 803</i>	<i>13 114</i>	<i>12 529</i>	<i>13 393</i>	<i>13 436</i>	<i>13 361</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 132	14 803	13 114	12 529	13 393	13 436	13 361
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>278 610</i>	<i>144 990</i>	<i>149 119</i>	<i>133 034</i>	<i>138 610</i>	<i>134 943</i>	<i>128 801</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	168 899	64 052	107 299	109 817	118 942	115 279	109 172
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	95 000	27 045	25 538	23 217	19 668	19 664	19 629
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	14 711	53 893	16 282				
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>425 097</i>	<i>638 254</i>	<i>194 271</i>	<i>164 398</i>	<i>184 641</i>	<i>194 196</i>	<i>159 892</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	322 921	362 906	106 668	97 702	129 834	145 576	143 576
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheeren	102 176	275 348	87 604	66 696	54 807	48 620	16 316
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>11 988</i>	<i>43 361</i>	<i>28 669</i>	<i>31 590</i>	<i>61 039</i>	<i>46 242</i>	<i>193 903</i>
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	7 007	21 898	22 094	27 849	16 504	400	400
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	585	7 703	3 256	1 344	39 439	40 746	191 360
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	4 396	13 760	3 319	2 397	5 096	5 096	2 143
<i>11.06 Staf Deltacommissaris</i>	<i>2 297</i>	<i>5 226</i>	<i>2 375</i>	<i>1 925</i>	<i>1 925</i>	<i>1 925</i>	<i>1 925</i>
11.06.01 Staf Deltacommissaris	2 297	5 226	2 375	1 925	1 925	1 925	1 925
<i>11.07 Netwerkgebonden kosten HWS</i>	<i>0</i>	<i>238 629</i>	<i>230 233</i>	<i>219 755</i>	<i>204 372</i>	<i>195 257</i>	<i>193 623</i>
11.07.01 Apparaatskosten RWS		189 350	183 903	176 689	165 402	158 884	157 320
11.07.02 Overige netwerkgebonden kosten		49 279	46 330	43 066	38 970	36 373	36 302
11.09 Ontvangsten	60 067	127 791	16 632	5 150	2 650	3 150	25 150

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 11



Toelichting:

11.01 en 11.02 Watermanagement en Beheer en Onderhoud

De voor beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht. Het gaat hier om de verwachte uitgaven voor het project Stuwen in de Lek.

11.03 Aanleg

Het artikelonderdeel Waterbeheer is voor 53% juridisch verplicht. Het beleidsmatig verplichte gedeelte betreft hoofdzakelijk de nog niet afgegeven beschikkingen op het Hoogwaterbeschermingsprogramma, alsmede de beleidsmatig afgesproken projecten SBW (Sterkte Belasting Waterkeren) en WTI (Wettelijk Toetsingsinstrumentarium).

11.05 Verkenning en planstudie

De verkenningen en planstudies zijn grotendeels juridisch verplicht. De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben betrekking op de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. Het overige deel is beleidsmatig verplicht.

11.06 Staf Deltacommissaris

De programmautgaven van de staf Deltacommissaris zijn grotendeels beleidsmatig verplicht. Het deel bestuurlijk gebonden betreft de inzet van gemeenteamassadeurs. Per gebiedsgericht deelprogramma is er één gemeenteamassadeur (afspraak is gemaakt met de VNG).

11.01 Watermanagement

Motivering

Met Watermanagement streeft lenM naar:

- het waarborgen van de bescherming tegen de gevolgen van zowel extreem hoog als laag water.

- het reguleren van de hoeveelheid water in het hoofdwatersysteem.
- een duurzaam watersysteem, dat voorziet in de beschikbaarheid van voldoende water van goede kwaliteit voor de gebruiker.

Producten

Basispakket Watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

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 zowel wateroverlast als watertekort bestreden.
- Het kunnen beschikken over voldoende water in de rijkswateren, zodat kan worden voldaan aan de behoeften die voortvloeien uit de gebruiksfuncties. Om dit te realiseren worden peilbesluiten nageleefd, worden de waterakkoorden geactualiseerd en uiteraard nageleefd. Het waterpeil is zoveel mogelijk afgestemd op de gebruiksfuncties.

Daarnaast wordt zorggedragen voor een adequate informatievoorziening over de reguliere waterkwantiteit en waterkwaliteit. Dit houdt de vergaring en beschikbaarstelling in van interne- en externe informatie over het watersysteem. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om berichtgeving over hoog en laagwater, naderende stormen, verontreinigingen en ijsvorming.

Meetbare gegevens bij watermanagement

Omvang areaal				
Basispakket	Areaaleenheid	omvang 2010	2011	2012
Watermanagement	Km ² water	65 250	90 042	90 042

Toelichting

In 2010 zijn de Caribische eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba als gemeenten bij Nederland gevoegd. De bij deze eilanden behorende kuststrook valt daarmee onder de (beheers)verantwoordelijkheid van lenM. Deze beheerstaak is belegd bij Rijkswaterstaat. De omvang van het areaal neemt hierdoor toe met circa 25 131 km² (6 271 km² territoriale zee en 18 860 km² exclusieve economische zone).

Indicatoren					
Basispakket	Indicator	Eenheid	realisatie 2010	streefwaarde 2011	streefwaarde 2012
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.	%	90%	80%	80%
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	%	100%	90%	90%

Toelichting

Om te weten of Rijkswaterstaat haar taken op het gebied van watermanagement goed uitvoert, zijn de indicatoren geënt op het optreden van bijzondere omstandigheden. Het op orde hebben van de calamiteitenorganisatie en de informatievoorziening voor maatschappelijk vitale processen ten tijde van hoogwater, laagwater, ijsgang of calamiteuze lozingen zijn zaken die gemeten worden. Dit betekent dat Rijkswaterstaat minimaal tien keer per jaar deelneemt aan multidisciplinaire oefeningen, opgetreden grote calamiteiten evalueert en de afgesproken verbeteracties uitvoert. De streefwaarden zijn berekend op basis van de scores op drie prestatiekenmerken (participatie, afhandeling en verbeteracties). De waarde wordt dus niet alleen bepaald door de score op participatie maar ook door de scores op de onderdelen afhandeling en verbeteracties. Ook verstrekt Rijkswaterstaat informatie binnen de afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen (m.n. ijsberichtgeving, berichtgeving over hoogwater en stormvloed).

11.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Het zodanig in conditie houden van het hoofdwatersysteem dat de primaire functie van zowel het waterkeren als het waterbeheeren vervuld kan worden.

Producten

In de begroting 2010 en 2011 is opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. In het afgelopen jaar is deze spanning tussen ambities en budgettaire mogelijkheden in kaart gebracht en zijn oplossingsmogelijkheden verkend, dit mede op basis van de uitgevoerde audits op de netwerken. Dit heeft in deze begroting geresulteerd in een oplossing van de problematiek door een structurele verhoging van het budget, aanvullende efficiencymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 4.2.

Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

1. Kustlijnhandhaving (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990).
2. Beheer en Onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de waterkering).

ad 1. Kustlijnhandhaving

Het handhaven van de kustlijn wordt gerealiseerd door het suppleren van zand op het strand of in de vooroever (onder water). Het Nederlandse kuststelsel kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Vanaf 2001 wordt er ook zand gesuppleerd om de zandverliezen op dieper water te compenseren. Daarmee wordt de zandhoeveelheid in het kustfundament op peil gehouden en wordt het effect van de zeespiegelstijging tenietgedaan. Ook zijn er lokale activiteiten zoals onderhoud van dammen en strandhoofden, eveneens met het doel om structurele kusterosie te bestrijden.

ad 2. Beheer en Onderhoud Rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

• Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 249,3 km primaire waterkeringen. Er wordt vast onderhoud gepleegd, bijvoorbeeld maaien van dijken. Daarnaast wordt er variabel onderhoud gepleegd. Dat betekent dat de waterkeringen periodiek worden geïnspecteerd en dat zo nodig tekortkomingen worden verholpen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Waterwet vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat met name 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 ook 829 km niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Waterwet omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater. Ze bieden bescherming tegen het binnenwater.

• Stormvloedkeringen

Om ons land tegen de zee te beveiligen is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Ook de stormvloedkeringen zijn primaire waterkeringen (welke vallen onder de Wet op de waterkering). Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Oosterscheldekering, de Maeslantkering, de Hartelkering en de Hollandsche IJsselkering. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen en het onderhoud aan het besturingssysteem. Naast deze onderhoudsactiviteiten vindt de bediening van deze objecten plaats en worden er periodiek inspecties uitgevoerd.

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheer

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn om het hoofdwatersysteem op een zodanig kwaliteitsniveau te houden dat dit voldoet aan de vigerende regelgeving. Hierbij valt te denken aan beheer en onderhoud van:

- rijkswateren ten behoeve van maatgevend hoogwater (MHW).
- stuwende en spuiende kunstwerken.
- rijkswateren ten behoeve van waterkwaliteit.
- oevers en bodems.
- vergunningverlening en handhaving.

Onder het basispakket valt ook de voorbereiding van respectievelijk WB21, de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de Waterwet, alsmede de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. Voor de KRW zijn stroomgebiedbeheersplannen opgesteld. Die bepalen welke maatregelen

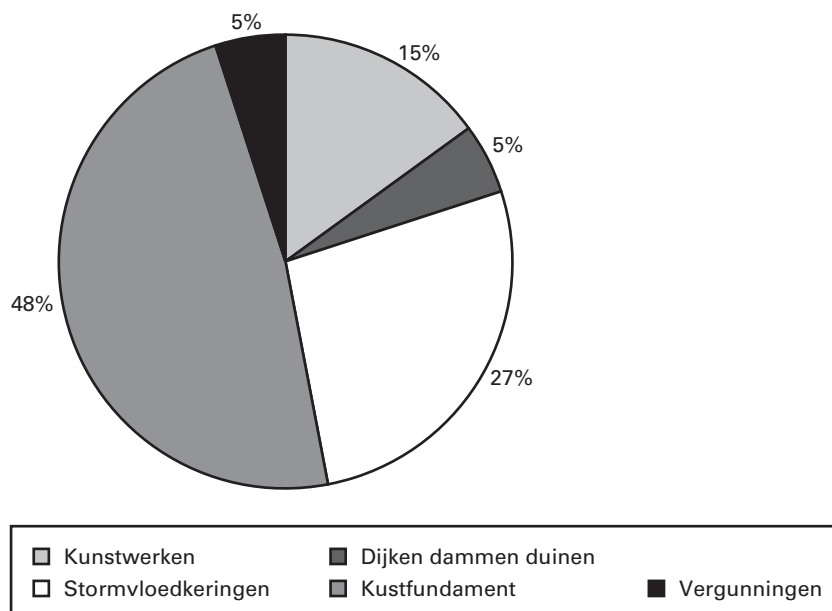
op het terrein van beheer en onderhoud genomen worden om aan de KRW te blijven voldoen. Tevens vallen onder het basispakket beheer en onderhoud waterbeheren de maatregelen gericht op het op orde krijgen en houden van de vegetatie in de uiterwaarden.

Groot variabel onderhoud waterbeheren

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die per project groter zijn dan € 30 mln. (vervangingen, mid-life onderhoud, etc.).

Meetbare gegevens bij Beheer en Onderhoud

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud (Kamerstukken 2006–2007, 30 800 XII, nr. 57) is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Ter invulling daarvan is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over dijken, dammen en duinen, over stormvloedkeringen, over kunstwerken, over kustlijnzorg en over vergunningen. Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.



• Waterkeren

Omvang Areaal		Eenheid	Omvang 2012	Budget 2012
B&O waterkeren	Kustlijnzorg	Mln. m ³	11 190 000	55,9
	Stormvloedkeringen	stuks	4	43,9
	Dammen, dijken en duinen w.o.:			7,5
	– dijken primaire waterkeringen	km	249,3	
	– niet primaire waterkeringen	km	829	
Totaal				107,3

Toelichting

1. Ten opzichte van de begroting 2011 is de areaalomvang met 18 km afgenomen. Deze daling is veroorzaakt doordat er keringen in Zeeland zijn overgedragen aan de waterschappen.
2. Vanwege de gewenste normering van niet-primaire waterkeringen is in 2010 het areaal opnieuw in kaart gebracht. Met de daaruit voortgekomen inzichten is ook de areaalomvang opnieuw vastgesteld. Het in eerdere begrotingen gepresenteerde areaal (396 km) had alleen betrekking op de lengte van dijken langs vaarwegen met tevens een waterkerende functie. Met de herijking van het areaal is inzicht verkregen in de totale omvang van niet-primaire waterkeringen (829 km). Deze waarde wordt met ingang van de begroting 2012 dan ook opgenomen

Indicatoren					
	Indicator	Eenheid	2010	2011	2012
B&O Waterkeren	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren voldoen aan de veiligheidsnormen uit de Wet op de waterkering.	%	62%	62%	62%
	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m ³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven.	m ³ per jaar	8 206 000	10 399 000	11 190 000

Toelichting:

1. De eerste indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Waterwet of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het in technische staat houden van de situatie 2006. Uit die zogenaamde «tweede toetsing» is gebleken dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de WOW-eisen. Het beheer en onderhoud programma is er vooralsnog op gericht dit percentage vast te houden. Het verbeteren van dit percentage richting 100% moet worden gerealiseerd via het aanlegprogramma.
2. De tweede indicator geeft de gerealiseerde en verwachte jaarlijkse hoeveelheid zand aan die RWS suppleert voor de Nederlandse kust volgens een vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn en het kustfundament op orde te houden.
3. De opgenomen waarde voor het jaar 2012 (11 190 000) is het verwachte minimale suppletievolume gebaseerd op het totaal van het verwachte suppletievolume uit de lopende suppleties van het programma 2011 (3 190) en de benodigde suppletie om de basiskustlijn in stand te houden uit de programmering 2012–2015 (8 000). Daar bovenop kan nog een deel van het flexibele deel in 2012 gesuppleerd worden.

Suppleren voor kustlijn­zorg

Om de Basiskustlijn en het kustfundament te kunnen handhaven dient jaarlijks gemiddeld 12 miljoen m³ te worden gesuppleerd. Hiertoe wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. Inhoud en omvang van dit programma kan jaarlijks variëren naargelang specifieke behoefte en budgettaire mogelijkheden. Bij de aanbesteding van de suppletieprogramma's hebben de aannemers de vrijheid om de suppletiewerkzaam-

Productartikel 11

heden over meerdere jaren te spreiden. De afgelopen jaren is steeds gewerkt met tweejaarlijkse uitvoeringstermijnen voor de aannemers. Met ingang van 2012 wordt overgegaan op vierjarige contracten (voor de periode 2012–2015).

Verwachte realisatie lopende programma's (t/m 2011) (x 1 000 m ³)			
	2010	2011	2012
Onderwater strand	4 340 3 866	5 499 4 900	1 800 1 390
totaal	8 206	10 399	3 190

* de gepresenteerde verwachte realisatie 2012 is nog exclusief het deel van het programma 2012 dat door de aannemer gespreid over de jaren 2012 en 2013 zal worden gesuppleerd.

Toelichting

In bovenstaande tabel zijn de suppleties opgenomen van de programma's 2009 t/m 2011. Hierbij moet worden opgemerkt dat er tussen het jaar 2011 en 2012 nog verschuivingen kunnen plaatsvinden in verband met de vrijheid van de aannemer om de suppleties binnen twee jaar uit te voeren.

Programmering 2012–2015 (x 1 000 m ³)				
	2012	2013	2014	2015
Basiskustlijn (BKL) Kustfundament en BKL correcties	8 000	8 000	8 000	8 000 16 000
Totaal				48 000

Toelichting

Om te bereiken dat voor het beschikbare budget de maximale hoeveelheid zand wordt gesuppleerd is een innovatieve benadering gekozen.

Het nieuwe programma 2012–2015 zal bestaan uit een basis van (gemiddeld) 8 mln. m³ per jaar ten behoeven van het in stand houden van de Basiskustlijn (BKL) en een meer flexibele hoeveelheid van 16 mln. m³ (of gemiddeld 4 mln. per jaar) dat wordt ingezet voor BKL onderhoud ten gevolge van niet voorspelde erosie en ten behoeve van het kustfundament. Hiermee zal het gemiddelde suppletievolume over de periode 2012–2015 rond de 12 mln. m³ per jaar bedragen. Het is de intentie om voor de basis van 8 mln. Per jaar (32 mln. m³) vierjarige contracten af te sluiten. Het meer flexibele deel zal daarnaast aanvullend in de markt worden gezet.

• Waterbeheren

Omvang Areal				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2012	Budget 2012
B&O waterbeheren	Spuiende en stuwende kunstwerken	aantal	98	25 538

Productartikel 11

Indicatoren:

Indicatoren						
	Indicator	Eenheid	realisatie 2010	streefwaarde 2011	streefwaarde 2012	
B&O Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	100%	100%	100%	
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in voldoet aan de wettelijke termijnen.	%	86%	90%	95%	

Toelichting:

1. Altijd werkende spuiende kunstwerken, stuwen en gemalen is een noodzakelijke voorwaarde om de water af- en aanvoer goed te kunnen reguleren en een adequaat peilbeheer uit te voeren.
2. Vergunningverlening en handhaving zijn belangrijke wettelijke instrumenten om de kwaliteit van het hoofdwatersysteem te beïnvloeden. Het betreft hier alle wetten, dus zowel de milieu- als niet-milieu wetten. Het streven is erop gericht om uiterlijk in 2012 aan de gestelde norm (in minimaal 95% van de gevallen voldaan aan de wettelijke termijnen) te voldoen.

• Groot variabel onderhoud

Het betreft beheer en onderhoudsactiviteiten die voortvloeien uit het Plan van Aanpak achterstallig onderhoud 2003, welke was bijgevoegd bij de begroting 2004. In het kader van dit plan is een aantal projecten gedefinieerd.

Groot variabel onderhoud

Projecten	Uitvoeringsperiode
Stuwen Lek	2010–2016

Toelichting:

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

11.03 Aanleg

Motivering

Om een bijdrage te leveren aan het voldoen aan de wettelijke normen van de primaire waterkeringen in beheer bij het rijk én een bijdrage te leveren aan het beheer van de rijkswateren.

Realisatieprogramma waterkeren

Rivierverruiming, niet zijnde Ruimte voor de Rivier

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden rivierverruimingsprojecten uitgevoerd om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen, de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. De realisatie moet uiterlijk 2015 afgerond zijn. Voorbeelden van projecten die worden uitgevoerd zijn de projecten Afferdense en Deetse waarden, Heesseltsche uiterwaarden en Rijnwaardense uiterwaarden.

Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

Verbetering van dijken bestaat uit verhoging en/of versterking van de dijk of uit vervanging van de bestaande steenbekleding. Het herstel van de steenbekledingen in Zeeland wordt in 2015 opgeleverd. In totaal zal dan langs de Wester- en Oosterschelde 321 kilometer steenbekleding zijn vervangen.

2e Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

De procedureregeling grote projecten is in 22 maart 2011 op (Kamerstukken 2010–2011, 32 698, nr. 1) op het HWBP2 van toepassing verklaard. Dit betekent dat dit project onder artikelonderdeel 16.05 is opgenomen.

3e Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Vanaf 2012 wordt gestart met de voorbereiding van een volgende hoogwaterbeschermingsprogramma voortvloeiende uit de resultaten van de 3e toetsing. Daarbij zullen ook de aanbevelingen van de Taskforce Ten Heuvelhof worden benut.

Zandmotor

In het kader van de Pilot Zandmotor wordt een grote hoeveelheid zand aangebracht voor de Delflandse kust. Door wind, golven en zeestroming verspreidt het zand zich en groeit de kust op natuurlijke wijze aan. Zo levert de Zandmotor een bijdrage aan de kustveiligheid op langere termijn. De Pilot Zandmotor Delflandse Kust is een gezamenlijk project van IenM en de provincie Zuid-Holland. De Zandmotor, als object, komt ten noorden van de plaats Ter Heijde te liggen, ter hoogte van natuurgebied Solleveld. De functie zal natuur en recreatie zijn, zolang de Zandmotor bestaat. De natuurlijke afbraak is voorzien. De Zandmotor gaat er uitzien als een haak die 1,5 kilometer de zee in steekt. Op het strand ligt dan een basis van twee kilometer breed welke aansluit op het natuurgebied Solleveld. In het kader van het project Pilot Zandmotor Delflandse Kust wordt circa 20 miljoen m³ zand gesuppleerd. De uitvoering van het project is begin 2011 gestart. De kosten voor IenM zijn begroot op € 69 mln. De provincie Zuid-Holland draagt € 14 mln. bij. De uitvoering loopt zeer spoedig, oplevering is voorzien in de tweede helft van 2011.

De belangrijkste mutaties in het realisatieprogramma waterkeren zijn:

- Over het Hoogwaterbeschermingsprogramma zijn in het Bestuursakkoord Waterafspraken gemaakt over de financiering: met ingang van 2014 betalen Rijk en waterschappen ieder de helft van de kosten van het programma. Uit hoofde van de Spoedwet en het Bestuursakkoord Water wordt van de Waterschappen een bijdrage ontvangen van € 81 mln. oplopend tot € 131 mln. in 2014 en vanaf 2015 structureel € 181 mln. Voor de Rijksmiddelen is met een kasschuif € 1,2 mld. uit het Deltafonds naar voren gehaald.

- Het HWBP-2 is op 22 maart door de Tweede Kamer als Groot Project aangemerkt (Kamerstukken 2010–2011, 32 698, nr. 1). Dit betekent dat dit project wordt verantwoord op artikelonderdeel 16.05.
- Om een representatief beeld te krijgen van de waterveiligheidssituatie in Nederland moeten nog een aantal dijkringen, bijv. langs de Waddenzee en het IJsselmeer worden onderzocht. Daarom is voor de verdere ontwikkeling van VNK-2 (MIRT –project «kleine projecten») € 8 mln. toegevoegd.
- Op basis van het Regeerakkoord is een taakstelling Vereenvoudiging omgevingsrecht verwerkt op het Hoogwaterbeschermingsprogramma (bijna € 3,4 mln.) en de uitvoeringskosten van de Afsluitdijk (€ 0,4 mln.).
- De in het Regeerakkoord opgenomen taakstelling subsidies op het gebied van water is groter dan de daadwerkelijke subsidies in de afgelopen jaren. Deze taakstelling wordt deels op het IF ingevuld op het innovatieprogramma Delta Technologie (€ 5,2 mln.) en (vanwege het karakter van het programma) ook deels op het HWBP (€ 30,1 mln.).
- De taakstelling PPS uit het regeerakkoord is voor € 3,3 mln. verwerkt op het project Afsluitdijk.
- Het taakstellend budget voor de steenbekledingen Ooster- en Westerschelde is met € 48,5 mln. neerwaarts bijgesteld vanwege te verwachten lagere kosten in de uitvoering.
- Daarnaast zijn de projectbudgetten geschoond voor de agentschapbijdragen in verband met de nieuwe bekostigingswijze van Rijkswaterstaat.

Realisatieprogramma waterbeheren

Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast

De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water. De projecten moesten uiterlijk op 1 juli 2010 zijn afgerond. Een beperkt aantal projecten bleek op die datum nog niet te zijn voltooid. De verwachting is dat eind 2011 de laatste vaststellingen kunnen plaatsvinden.

Innovatie KRW

Er is € 75 miljoen beschikbaar voor de bevordering van innovaties bij de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water. Dit geld is verdeeld over twee tenderregelingen. Van de ruim 160 ingediende innovatievoorstellen krijgen er circa 65 een financiële bijdrage. De regelingen worden in 2012 geëvalueerd.

Synergie KRW/WB21

In 2009 zijn de eerste subsidiemiddelen uitgegeven. Het merendeel van de middelen is in het ILG opgenomen en is, overeenkomstig het afgesproken kasritme, aan de provincies verstrekt. De overige middelen zijn op grond van een specifieke uitkeringsregeling aan gemeenten en waterschappen beschikbaar (voorschot). De projecten moeten uiterlijk op 31 december 2012 zijn gestart en uiterlijk op 31 december 2015 zijn afgerond.

Verruiming vaargeul Westerschelde inclusief natuurcompensatie Perkpolder

De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Nederland financiert maximaal € 30 mln. op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming en vaargeulwand-

verdediging. Daarnaast wordt in verband met EU-verplichtingen natuurcompensatie uitgevoerd bij Perkpolder op basis van de vorige (2e) verdieping van de Westerschelde.

Natuurlijker Markermeer/IJmeer

Het water in het Markermeer en het IJmeer is door de Houtribdijk afgesloten van het IJsselmeer. Het kan niet meer vrij stromen en bij harde wind wordt er veel slib van de bodem losgemaakt. Dat maakt het water troebel waardoor waterplanten niet goed aanslaan. Door het gebrek aan voedingsstoffen neemt ook het aantal dieren af. De waterkwaliteit voldoet dan ook niet meer aan de Europese normen. In een voortraject heeft een inventarisatie plaatsgevonden waaruit meerdere maatregelen naar voren zijn gekomen die de waterkwaliteit kunnen verbeteren. De pilot dient ertoe om die maatregelen in het klein uit te proberen door middel van verschillende experimenten. De resultaten zullen in 2015 leiden tot een advies aan het Kabinet over welke mogelijke maatregelen in de toekomst nodig zijn voor het op peil brengen en houden van de waterkwaliteit van het Markermeer en IJmeer.

Belangrijkste mutaties in het Realisatieprogramma Waterbeheren zijn:

- Op het verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren is op basis van het Regeerakkoord een taakstelling verwerkt van € 20 mln. per jaar vanaf 2011 oplopend tot structureel € 50 mln. per jaar vanaf 2015. Hierdoor worden KRW-maatregelen getemporiseerd. Voor de uitvoering van het bijgestelde pakket aan lopende KRW-maatregelen is het noodzakelijk om de middelen conform de uitvoeringsplanning van RWS beschikbaar te stellen. Hiervoor is een kasschuif uitgevoerd.
- Daarnaast is op het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren, op basis van het Regeerakkoord, een taakstelling Vereenvoudiging omgevingsrecht verwerkt van bijna € 0,5 mln.
- Verder zijn vanuit het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren de KRW-maatregelen Lent (€ 5 mln.), Nederrijn (€ 2,5 mln.) en Hengforderwaarden (€ 0,5 mln.) overgeheveld naar het project Ruimte voor de Rivier, vanwege de synergie tussen de waterveiligheids- en waterkwaliteitsmaatregelen.
- Daarnaast zijn de projectbudgetten geschoond voor de agentschapbijdragen in verband met de nieuwe bekostigingswijze van Rijkswaterstaat.

Projectoverzicht behorende bij 11.03.01: Realisatieprogramma Waterkeren

Productartikel 11

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Deltaplan grote rivieren	679	667	676	3							2010	2010
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	187	202	120	24	9	5	17	12			2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1 011	1 105	654	62	57	54	63	77	44		2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma 3	558				4	5	5	6	50	457		
Deltares Deltafaciliteit	26	25	9	9		7					2013	2013
IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	30	30	0			16	4	5	5		2015	2015
IJsseldelta Kampen (Hoogwatergeul)	51	50	0				31	20			2015	2015
Pilot Zandmotor	82	69	2	68	10					1	2011	2012
Overige onderzoeken en kleine projecten	337	369	183	72	26	9	9	9	9	20	2020	2020
Afrondingen				1	1	2		2	1			
Sub-totaal categorie 0	2 961		1 644	239	107	98	130	146	144	478		
Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma			524	124								
Totaal categorie 0			2 168	363	107	98	130	146	144	478		
Begroting (IF 11.03.01)				363	107	98	130	146	144			

Projectoverzicht behorende bij 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	97	107	86	11							2011	2011
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	491	1 012	234	119	17	37	33	34	15	2	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	95	100	58	37							2011	2011
Projecten Noordwest-Nederland												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	35	47	24	11							2011	2011
Natuurlijker Markermeer/IJmeer	22	26	2	10	8	3					2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta												
Natuurcompensatie Perkpolder	32	32	11	5	9	2	4				2015	2014
Verruiming vaargeul Westerschelde	28	31	1	9	4	4	6	4			2010/2011	2011
Projecten Oost-Nederland												
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	43	49	15	21	7						2012	2012
Overige projecten												
Innovatie KRW/WB	76	76	16	33	26						2012	2012
Synergie KRW/WB	117	117	38	19	16	21	12	10	1		2015	2015
Afrondingen					1			1				
Totaal categorie 0	1 036		485	275	88	67	55	49	16	2		
Begroting (IF 11.03.02)				275	88	67	55	49	16			

Art 11.04 Geïntegreerde contractvormen

Bij infraprojecten waarbij sprake is van publiek-private samenwerking bestaat de betaling uit een geïntegreerd bedrag voor aanleg, onderhoud én financiering gedurende een langdurige periode. De meest toegepaste vorm is Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) waarbij de overheid betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van een product. Deze contractvorm garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren.

Op dit moment zijn er nog geen geïntegreerd projecten bij de hoofdwatersystemen afgerond zodat er op dit artikel nog geen uitgaven hoeven te worden verantwoord. De PCC-meerwaardetoets voor het project «Zwakke Schakels (NH)» is inmiddels afgerond. De keuze voor de contractvorm zal binnenkort worden genomen.

Geplande PPC's (2011–2012):

- Capaciteitsuitbreiding Volkeraksluizen;
- Volkerak Zoommeer;
- Verkenning Grevelingen;
- Toekomst Afsluitdijk;
- Zwakke Schakels (NH).

11.05 Verkenning en planstudie

Motivering

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.

Producten

Op dit artikelonderdeel worden diverse projecten en programma's uitgevoerd. Deze projecten en programma's hebben betrekking op MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen en planstudies.

De MIRT-onderzoeken op dit artikelonderdeel zijn:

1. Deltaprogramma: het deltaprogramma is een programma van maatregelen en voorzieningen, gericht op de lange termijn veiligheid en zoetwatervoorziening van Nederland. Vooruitlopend op het van kracht worden van de Deltawet, wordt gewerkt met negen deelprogramma's. De drie generieke en zes regionale deelprogramma's zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Deelprogramma's deltaprogramma	
programma	Verantwoordelijkheid
<i>Generiek</i>	
– Veiligheid	lenM
– Zoetwatervoorziening	lenM
– Nieuwbouw en herstructurering	lenM
<i>Regionaal</i>	
– IJsselmeer	lenM
– Rivieren	lenM
– Rijnmond	lenM
– Kust	lenM
– Zuidwestelijke Delta	EL&I en lenM
– Wadden	EL&I

De deelprogramma's Zuidwestelijke Delta en Wadden worden verantwoord op de begroting van het ministerie van EL&I.

Voor ieder deelprogramma is een plan van aanpak gemaakt in 2010, dat in 2011 ter hand is genomen. In het Deltaprogramma 2012 staan de verdere analyses en toekomstige opgaven per deelprogramma centraal. Het betreft onderzoeken en studies, gericht op de volgende vragen:

- **Veiligheid:** actualisering nieuwe normen voor waterveiligheid, buitendijks beleid, deltadijken en gebiedspilots; mogelijke oplossingsstrategieën.
- **Zoetwatervoorziening:** In verband met klimaatverandering en de ontwikkeling in de zoetwatervraag ontwikkelen van een lange termijn strategie voor de beschikbaarheid van zoetwater; mogelijke oplossingsstrategieën.
- **Nieuwbouw en Herstructurering:** Het ontwikkelen van een lange termijn visie en een nationaal beleidskader voor de ontwikkeling van bebouwd gebied met condities voor tenminste binnendijks, buitendijks, en in, op en rond waterkerings- en reserveringszones vanuit waterveiligheid en wateroverlast.
- **IJsselmeergebied:** In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een integrale korte- en lange termijn strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeer. In 2013 wordt geen peilbesluit voor het IJsselmeergebied genomen voor de korte termijn tot 2035, zoals in het NWP was aangekondigd.
- **Rivieren:** In verband met verwachte hogere rivierafvoeren van Maas en Rijn takken zal voor het rivierengebied een integrale lange termijn opgave worden geformuleerd en een strategie wordt uitgewerkt vanuit veiligheid, natuurdoelen, ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.
- **Rijnmond-Drechtsteden:** In verband met de verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extreme rivierafvoeren ontwikkelen lange termijn oplossingsrichtingen voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.
- **Kust:** Onderzoek naar een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust voortbouwend op het Nationaal kader kust.
- **Zuidwestelijke Delta:** In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren ontwikkelen van een lange termijn strategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen.

- Wadden: Een onderzoek naar de veiligheid op lange termijn van het Waddengebied en het opstellen van een monitoringsplan om de gevolgen van klimaatverandering op de Waddenzee vast te stellen.

De deelprogramma's van het Deltaprogramma zijn bedoeld om Nederland op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening op de toekomst voor te bereiden. Daarnaast blijft het van belang de huidige veiligheid op orde te krijgen en te houden. Dat gebeurt via lopende uitvoeringsprogramma's, zoals het HWBP, RVR, MW. Daarom maken deze uitvoeringsprogramma's onderdeel uit van het Deltaprogramma.

2. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium:

Het betreft hier de uitvoering van het Scheldeverdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Hierin zijn de projecten opgenomen waarmee het Vlaams Gewest en Nederland de toegankelijkheid (3^e vaargeulverruiming; afgerond in 2010), natuurlijkheid (natuurherstel i.k.v. Vogel- en Habitatrichtlijn) en veiligheid van het Schelde-estuarium bevorderen.

3. Innovatie Haaglanden:

Er worden studies verricht naar de wateropgave in de glastuinbouw via zogenaamde proeftuinen en in nieuwbouwwijken (Rijswijk-Zuid) en bestaand stedelijk gebied. Verder wordt gekeken naar de bestuurlijke en participatieprocessen, communicatie en visualisatie en alternatieve financiële constructies t.a.v. de wateropgave in Haaglanden. Naar verwachting vindt eind 2011 de afronding plaats.

4. Deltamodel:

Het Deltamodel wordt in opdracht van IenM ontwikkeld door Rijkswaterstaat en Deltares tezamen met andere kennisinstituten en adviesbureaus in samenwerking met andere departementen. Het Deltamodel heeft als doel om de waterhuishoudkundige onderbouwing van het Deltaprogramma te leveren. Het is een modelinstrumentarium, dat wordt ontwikkeld voor de beleidsanalyse (opgave, maatregelen, effecten) met lange(re) tijdshorizon voor de besluitvorming in het Deltaprogramma. Het Deltamodel wordt gebruikt door deelprogramma's van het Deltaprogramma bij het uitvoeren van hun onderzoeken. Het Deltamodel berekent daarbij onder meer de effecten van maatregelen in het ene deelprogramma op de opgave en maatregelen van andere deelprogramma's. Het zorgt er tevens voor dat de effecten van maatregelen op een vergelijkbare manier worden bepaald, waardoor een integrale afweging binnen het deltaprogramma mogelijk is. Het definitieve modelinstrumentarium zal eind 2012 gereed zijn.

5. TBES-Markermeer:

Het Integraal Afspraken Kader (IAK) bevat de wederzijdse werkafspraken tussen het Rijk, de gemeente Almere en provincie Flevoland voor de Schaalsprong Almere. In het IAK is de oprichting van een drietal werkmaatschappijen geregeld die de gebiedsontwikkelingen zullen operationaliseren. Een van de kernwerkzaamheden is het komen tot een ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES); conform de besluiten in de RRAAM-brief. In de RRAAM-brief is nadere besluitvorming in 2012 aangekondigd onder meer over de rijkstructuurvisie.

De verkenningen op dit artikelonderdeel zijn:

1. Toekomst Afsluitdijk.
2. Grevelingen.
3. Zandhonger Oosterschelde.

4. Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling.

De planstudies op dit artikelonderdeel zijn:

1. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk.
2. Volkerak-Zoommeer.

De MIRT-verkenningen en planstudies zijn opgenomen in het MIRT-projectenboek.

Verkenningen waterkeren en beheren

Wijzigingen in de verkenningentabel zijn:

- Voor de uitvoering van de plannen van aanpak van de deelprogramma's van het Deltaprogramma is een kasschuif uit latere jaren verwerkt.
- Voor de uitvoering van het Deltamodel zijn structureel middelen (in totaal ruim € 4 mln.) overgeheveld vanuit de reservering Deltaprogramma.
- Voor de bijdrage van lenM aan het deelprogramma Zuid Westelijke Delta heeft een budgetoverheveling naar EL&I van bijna € 1 mln. plaatsgevonden.
- Voor het deelprogramma Wadden heeft lenM een voorfinanciering aan EL&I verstrekt van € 2 mln. in de jaren 2011 en 2012. De middelen worden in de jaren 2013 en 2014 terugbetaald.
- Door DG-Ruimte (vmVROM) is een bijdrage geleverd voor de deelprogramma's Kust (€ 3 mln.) en Rijnmond en Drechtsteden (€ 3,1 mln.).
- De verkenning Grevelingen is met een jaar vertraagd, omdat de voorkeursbeslissing is gekoppeld aan de integrale besluitvorming in 2012 over de toekomst van Grevelingen en Volkerak Zoommeer.

Planstudieprogramma waterkeren

De belangrijkste mutaties in de planstudietabel waterkeren zijn:

- Het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA) zal naar verwachting in de periode 2014–2017 worden uitgevoerd. Het Projectbesluit/Uitvoeringsbesluit zal hierdoor verschuiven naar 2013. Daarnaast is het budget aangepast als gevolg van de bekostiging van RWS en de taakstelling PPS uit het Regeerakkoord.
- Uit het planstudiebudget worden middelen ingezet voor VNK-2 en de pilot Oesterdam. Het is de intentie om de overige steenzettingen mee te nemen in de toetsronden van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Planstudieprogramma waterbeheren

De belangrijkste mutaties in de planstudietabel waterbeheren zijn:

- Volkerak Zoommeer (VZM): de kostenschattning voor het maken van doorlaatmiddelen en aanpassingen van sluisen bedraagt € 70 miljoen. De bijkomende maatregelen ten behoeve van zoetwatervoorziening € 95 à € 140 miljoen. Dit uitgaande van een situatie waarin het lukt om met innovatieve maatregelen de zoutlek door Volkeraksluisen naar het Haringvliet–Hollandsch Diep afdoende terug te dringen. Hiertoe is in 2010 een pilot uitgevoerd.
- Het project Ecologisch Herstel Eem- en Gooimeer maakt onderdeel uit van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren en vervalt als aparte planstudie.

Projectoverzicht behorende bij 11.05.01: Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

Productartikel 11

Gebied	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Projecten Noordwest-Nederland Toekomst Afsluitdijk	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2011
Projecten Zuidwestelijke Delta Grevelingen	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Waterbeheren	Watervisie	2012
Zandhonger Oosterschelde	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterkeren	Waterwet en Natura 2000	2013
Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2012

Projectoverzicht behorende bij 11.05.02: Planstudieprogramma waterkeren

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering	
	min.	max.		taakstel- lend	2011	2012	2013	2014	2015		2016
CATEGORIE 1 Projecten Noordwest-Nederland											
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			203			pb/uo					2014–2017
Totaal categorie 1			203								

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht behorende bij 11.05.03: Planstudieprogramma waterbeheren

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering	
	min.	max.		taakstel- lend	2011	2012	2013	2014	2015		2016
CATEGORIE 1 Projecten Zuidwestelijke Delta											
Volkerak Zoommeer	165	210				pb/uo					2012–2017
Totaal categorie 1		210									

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

11.06 Staf Deltacommissaris

Motivering

De staf deltacommissaris ondersteunt de deltacommissaris in zijn taak om, via de coördinerend bewindspersoon, het Kabinet te adviseren over het Deltaprogramma en in zijn taak om te sturen op samenhang en integraliteit, op voortgang en op draagvlak voor maatregelen en het Deltaprogramma als geheel.

Producten

Om deze doelstelling te bereiken worden door de staf DC de volgende hoofdtaken verricht:

1. Jaarlijks voorbereiden en herzien van het Deltaprogramma, inclusief de financiële consequenties en zorgen voor de planning voor het maken en begeleiden van de jaarlijkse herziening.

Productartikel 11

2. Rapporteren over de voortgang in uitvoering van het Deltaprogramma.
3. Bewaken van de samenhang van de voorstellen; en beoordelen wat nodig is om de samenhang en consistentie te waarborgen.
4. Bevorderen van draagvlak via contacten met overheden en maatschappelijke organisaties.
5. Signaleren en oplossen van eventuele knelpunten en aandragen van oplossingsrichtingen.

De belangrijkste mutatie is de centralisatie van de apparaatbudgetten naar artikel 98 «Apparaatuitgaven van het Kerndepartement».

11.07 Netwerkgebonden kosten Hoofdwatersystemen

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5).

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, planstudie en netwerkgebonden kosten. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2011 (XII). Het Infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32 (bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit), 34 (betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd) en 36 (bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving).

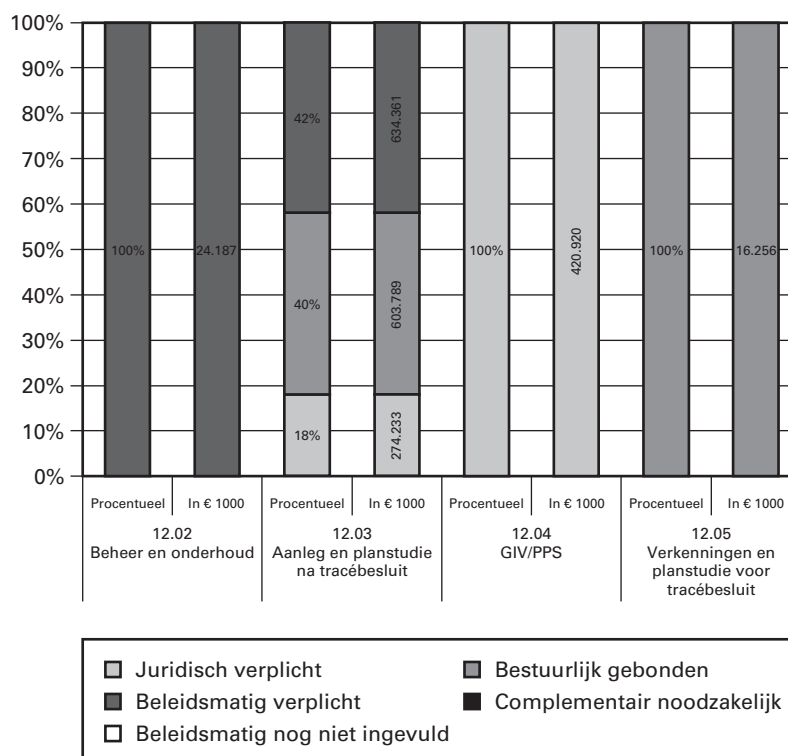
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	5 072 103	3 706 181	2 451 568	4 325 854	2 104 593	2 849 221	2 566 125
Uitgaven	3 269 934	2 590 360	2 457 595	2 692 288	3 200 950	2 175 266	3 439 143
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>57 150</i>	<i>50 137</i>	<i>43 993</i>	<i>27 340</i>	<i>23 304</i>	<i>23 273</i>	<i>23 228</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	57 150	50 137	43 993	27 340	23 304	23 273	23 228
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement							
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>1 209 404</i>	<i>275 325</i>	<i>343 137</i>	<i>549 956</i>	<i>471 665</i>	<i>331 765</i>	<i>419 595</i>
12.02.01 Basispakket B&O	1 031 823	139 882	267 409	342 029	340 025	310 381	402 462
12.02.02 Servicepakket B&O	80 592	72 115	59 194	32 787	2 991	21 384	17 050
12.02.04 Groot variabel onderhoud	96 989	63 328	16 534	175 139	128 750	0	83
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>1 709 262</i>	<i>1 517 133</i>	<i>1 512 384</i>	<i>1 189 519</i>	<i>938 479</i>	<i>542 239</i>	<i>145 746</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	1 699 800	1 517 133	1 512 384	1 189 519	938 479	542 239	145 746
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	9 462						
<i>12.04.01 GIV/PPS</i>	<i>225 341</i>	<i>166 897</i>	<i>354 075</i>	<i>384 106</i>	<i>171 962</i>	<i>145 777</i>	<i>147 252</i>
<i>12.05 Verkenningen en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>68 777</i>	<i>133 997</i>	<i>-233 744</i>	<i>122 506</i>	<i>1 203 574</i>	<i>753 818</i>	<i>2 328 262</i>
12.05.01 Verkenningen	4 371	21 164	13 661	11 700	0	0	0
12.05.02 Planstudie voor tracébesluit	64 406	12 833	2 595	185 806	1 128 574	603 818	2 328 262
Overprogrammering*		100 000	-250 000	-75 000	75 000	150 000	
<i>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</i>	<i>0</i>	<i>446 871</i>	<i>437 750</i>	<i>418 861</i>	<i>391 966</i>	<i>378 394</i>	<i>375 060</i>
12.06.01 Apparaatskosten RWS		387 074	381 498	365 999	342 619	329 117	325 878
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten		59 797	56 252	52 862	49 347	49 277	49 182
12.09 Ontvangsten	217 125	112 569	232 114	263 591	205 850	107 337	505 954

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 12



Toelichting:

12.01 en 12.02 Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

De onder beheer en onderhoud opgenomen bedragen hebben betrekking op het groot variabel onderhoud en zijn volledig beleidsmatig verplicht. De middelen zijn noodzakelijk om de renovatie van de stalenbruggen uit te kunnen voeren.

12.03 en 12.05 Aanleg en planstudie na tracébesluit en verkenning en planstudie voor tracébesluit

De categorie bestuurlijk gebonden houdt dat gedeelte in dat in afspraken met de regio aan planstudies wordt uitgevoerd. De categorie beleidsmatig verplicht betreft lopende c.q. te starten projecten die nog niet volledig tot juridische verplichten hebben geleid.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Het hiervoor geraamde budget is juridisch verplicht.

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft lenM naar optimaal gebruik van en informatie over de beschikbare infrastructuur en draagt bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Met verkeersmanagement draagt lenM concreet bij aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid

Producten

Basispakket Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt in de volgende maatregelcategorieën:

Productartikel 12

- Verkeersgeleiding bij grote drukte, inclusief crisissituaties (o.a. weeralarm).
- Hulpverlening ten behoeve van doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
- Reistijd- en route-informatie, zowel voorafgaand als tijdens de rit.
- Maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, zoals bumperkleven en negeren van rode kruizen.
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

De meeste van deze maatregelen worden ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet steeds vaker in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. Goed voorbeeld hiervan is de Mobiliteitsaanpak waarmee in de periode 2010–2012 in totaal 17 pakketten met regionale benuttingsmaatregelen worden gerealiseerd met de intentie om ook na 2012 deze vorm van regionale samenwerking structureel voort te zetten. Naast deze 17 regionale pakketten wordt vanuit dezelfde mobiliteitsaanpak een extra impuls gegeven aan Incident Management waarbij het gehele netwerk in beschouwing wordt genomen. Dit geldt ook voor het beschikbaar krijgen van de data om betrouwbare reis- en route-informatie te verstrekken en het tonen van de vertraging uitgedrukt in minuten in plaats van in kilometers. De mobiliteitsaanpak maakt onderdeel uit van het realisatieprogramma wegen. Dat geldt ook voor de Praktijkproef Amsterdam, waarbij door middel van het gecoördineerd netwerkbreed inzetten van maatregelen een bijdrage wordt geleverd aan de beleidsdoelen zoals reistijd en bereikbaarheid in de regio Amsterdam. In deze proef zullen zowel wegwaktersystemen als dynamische navigatiesystemen worden ingezet op het hoofd – en onderliggend wegennet in de regio Amsterdam.

Zeventien publieke wegbeheerders (landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal) hebben in de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) de krachten gebundeld om verkeersgegevens van goede kwaliteit te verzamelen en te distribueren. In 2012 zullen de actuele verkeersgegevens van de belangrijkste stroomwegen van het Hoofdwegennet en het Onderliggend wegennet in Nederland in de databank zijn opgenomen. In totaal is dit meer dan 5 850 strekkende km wegen van de 10 000 km wegen die hiervoor in aanmerking komen.

Meetbare gegevens bij Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal:

Omvang areaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	omvang 2010	2011	2012
Verkeerssignalering op rijbanen ¹	km	2 587	2 613	2 645
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	192	322	319

¹ de presentatie van het areaal verkeerssignalering is aangepast t.o.v. de voorgaande begroting. Met ingang van deze begroting wordt aangesloten bij de gehanteerde definitie bij de presentatie van de areaalomvang.

Toelichting

Binnen het totale aanlegpakket is een belangrijke rol weggelegd voor de uitbreiding van spits- en plusstroken. Dit verklaart dan ook de forse toename van het aantal km in de periode 2009 t/m 2011. De toename van 2009 naar 2011 wordt met name verklaard door de afronding van een groot aantal Spoodwet wegaanpassingen.

Indicatoren:

Indicatoren					
Basispakket	Indicator	Eenheid	realisatie 2010	streefwaarde 2011	streefwaarde 2012
	Op minimaal 95% van de bemeten wegvakken levert RWS betrouwbare reis en route-informatie	% van bemeten rij baanlengte	96%	95%	95%
	Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	79%	80%	80%
	Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	92%	80%	80%

Toelichting

Voor verkeersmanagement wordt gebruik gemaakt van een indicator die een duiding geeft van de effecten van het uitgevoerde programma. Deze indicator geeft aan in welke mate Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) zet en die informatie beschikbaar stelt voor serviceproviders. Daarnaast is er een indicator, die aangeeft hoe snel Rijkswaterstaat na een ongeval ter plekke is om de weg zo snel mogelijk weer vrij te kunnen geven voor het verkeer. Op de drukste trajecten wordt het ieder jaar moeilijker om de streefwaarde van 80% te halen, dit heeft met name te maken met de toename van het verkeer en het «inleveren» van de vluchtstrook voor spitsstroken.

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering

Het rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is (het faciliteren van vlot en veilig vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

Producten

Het beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, bruggen, tunnels en viaducten, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie.

In de begroting 2010 en 2011 is opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. In het afgelopen jaar is deze spanning tussen ambities en budgettaire mogelijkheden in kaart gebracht en zijn oplossingsmogelijkheden verkend, dit mede op basis van de uitgevoerde audits op de netwerken. Dit heeft in deze begroting geresulteerd in een oplossing van de problematiek door een structurele verhoging van het budget, aanvullende

efficiëncymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 4.2.

Basispakket beheer en onderhoud

Een voorwaarde voor optimaal gebruik van het wegennet is beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales, verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van het landschap en het milieu rond de rijkswegen als randvoorwaarden. Deze kunnen het best worden gegarandeerd indien de infrastructuur zoveel mogelijk preventief beheerd en onderhouden wordt. Dit in tegenstelling tot correctief onderhoud, waarbij de beheerder geconfronteerd wordt met functieverlies en de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen wordt geplaatst. Zowel het preventief als het correctief onderhoud vallen onder het basispakket.

De uitgaven voor het basispakket beheer en onderhoud bestaan in hoofdlijn uit:

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan.
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken.
- Uitgaven voor onderhoud aan DVM-systemen.
- Klein variabel en vast onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.

Servicepakket Beheer en Onderhoud

• Servicepakket Meer veilig-2

Er is gestart met de uitvoering van een nieuw pakket verkeersveiligheidsmaatregelen op rijkswegen. Daar waar het eerdere pakket Meer Veilig-1 zich richtte op rijks-N-wegen, heeft deze nieuwe impuls betrekking op het gehele rijkswegennet. Met dit pakket wordt een bijdrage geleverd aan het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en files door incidenten. Uitvoering van de maatregelen is gepland tot en met 2014. Voor 2012 is uitvoering van onder meer de volgende maatregelen gepland:

- aanleggen rotondes op aansluitingen met het onderliggend wegennet (A2, A28 en A59);
- reconstructie van aansluitingen (A27), kruispunten (N9) en wegvakken (A35);
- bermverharding (N35 en A50) en obstakelbeveiliging (A2).

• Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjarenprogramma Ontsnippering en het meerjarenprogramma Bodemsanering. De geplande werkzaamheden binnen het ontsnipperingsprogramma lopen door tot 2018. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden. In 2012 zullen de volgende ecoducten worden opgeleverd: de A12 bij de Zuid Veluwe (oplevering eind 2011/begin 2012), A35 bij Nijverdal, A28 bij Huis ter Heide en bij Hulshorst en de A50 bij Heerde. Tevens zal de passage over de A2 bij het Geuldal in 2012 worden opgeleverd. In 2012 zal naar verwachting worden begonnen met de aanleg van een extra Natuurbrug (ecoduct) over de A50 bij Oss (valt formeel echter niet onder ontsnipperingsprogramma maar de uitgaven worden wel ten laste van het servicepakket gebracht) en

wordt tevens begonnen met de aanleg van het ecoduct over de A28 bij Dwingelo.

Met het meerjarenprogramma Bodemsanering wordt sinds 2005 uitvoering gegeven aan de in 2009 herziene gedragslijnen inzake bodemverontreiniging in Staatseigendommen. In 2012 zijn er werkzaamheden gepland voor een drietal bodemonderzoeken, 14 saneringen en een viertal monitoring of nazorgwerkzaamheden. Verwacht wordt dat in 2015/16 de saneringswerkzaamheden grotendeels afgerond zullen zijn.

Groot Variabel onderhoud

De werkzaamheden in verband met de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken wordt ook in 2012 voortgezet. Van de 274 bruggen met een stalen rijdek in het hoofdwegennet is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming in de stalen rijdekken. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien.

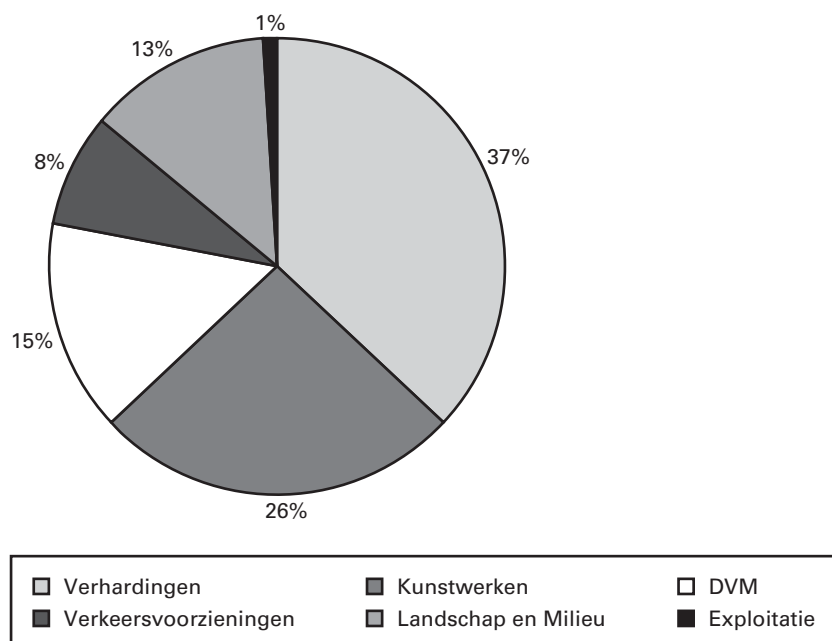
De volgende stalen bruggen worden aangepakt:

Groot variabel onderhoud – stalen bruggen			
In de programmering t/m 2014			
Vaste bruggen	Beweegbare bruggen	Afgerond	Geprogrammeerd na 2014
Scharberg (Elsloo)	Gideonbrug	Scharsterrijnbrug	Brienoordbrug (westelijke boog)
Galecopperbrug	Ketelbrug	Muiderbrug	Suurhoffbrug
Beek (Geleen)	Kruiswaterbrug		Wantybrug
	Calandbrug		
Ewijk			
Kreekrak			

Meetbare gegevens

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud (Kamerstukken 2006–2007, 30 800 XII, nr. 57) is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Ter invulling daarvan is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten voor verhardingen, bruggen en viaducten (kunstwerken), systemen voor DVM, verkeersvoorzieningen, arealen voor landschap en milieu en exploitatie. Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Productartikel 12



• **Basispakket Beheer en Onderhoud**

Areaal rijkswegen					
		Eenheid	2010	2011	2012
Rijbaanlengte	Hoofddrijbaan	km	5 695	5 698	5 721
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1 408	1 427	1 451
Areaal asfalt	Hoofddrijbaan	km ²	74	74	75
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	12	12	12
Groen areaal	stuks	km ²	204	204	204

Omvang Areaal				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2012	Budget 2012
B&O	Oppervlakte wegdek	km ²	87	259 180

Indicatoren					
	Indicator	Norm	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	streefwaarde 2012
B&O	Voldoen van wegen aan de normen	95%	97%	95%	95%
B&O	Voldoen van buggen en viaducten aan de normen	90%	85%	84%	82%

Toelichting

Voor het jaar 2012 hanteert lenM dezelfde twee indicatoren als in de begroting 2011, namelijk een indicator die de conditie van de wegen aangeeft en één die de kwaliteit van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. Hiermee wordt inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud.

• **Servicepakket Beheer en onderhoud**

De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Specificatie servicepakket (x € 1 000,-)		
		2012
Servicepakket		
	Meer veilig-2	20 217
	Meer kwaliteit leefomgeving	38 977
	Totaal	59 194

– *Groot variabel onderhoud*

Groot variabel onderhoud (x € 1 000,-)	
Projecten	2012
Kunstwerken	16 534

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Motivering

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 kaders van veiligheid en leefbaarheid.

Producten

Dynamisch Verkeersmanagement

In 2007 heeft voormalig VenW een start gemaakt met een investeringsprogramma voor DVM. In de periode 2009–2012 wordt een bedrag van € 200 mln. geïnvesteerd. Het gaat daarbij met name om een betere benutting van de wegen, vooral op de file top-50 en om het verbeteren van aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen. Bij dit investeringsprogramma houdt lenM ook rekening met het groot onderhoud om de hinder voor de weggebruiker te beperken.

Daarnaast voert lenM met het oog op de langere termijn een aantal proeven uit die het effect van meer innovatieve verkeersmaatregelen moeten aantonen. Zo wordt vanaf 2012 op de ring Amsterdam een proef met sturend verkeersmanagement opgezet gericht op een meer gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van regionaal verkeersmanagement. Hiervoor is € 50 mln. uitgetrokken.

In 2012 experimenteert lenM met de mogelijkheden van coöperatieve systemen van in-car technologie en wegwant. Een nieuwe generatie wegwantsystemen wordt voorbereid. Nederland levert hiermee een bijdrage aan proeven die in Europees verband zijn gestart.

De proeven met dynamische snelheden op de A1, A12 (Den Haag), A58 en A12 (Woerden) zijn afgerond en geëvalueerd. De resultaten van deze proeven zijn in februari 2011 aan de Tweede Kamer verzonden. In 2011 is een experiment met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h gestart op acht trajecten. Daarnaast is een proef gestart waarbij de

snelheid in de 80 km zone op de A20 Noordbaan wordt verhoogd naar 100 Km/h aan de randen van de spits en in de avond en nacht. De resultaten van alle proeven worden gebruikt om uitwerking te geven aan het kabinetsvoornemen om dynamische snelheden in te voeren en de maximumsnelheid te verhogen naar maximaal 130 Km/h. De Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd.

Op acht trajecten is bij wijze van experiment de maximumsnelheid (dynamisch) verhoogd naar 130 kilometer per uur. Dit najaar laten we weten hoe dat heeft uitgepakt en waar en wanneer we maximumsnelheden verhogen. De bedoeling is dat we gedurende deze kabinetsperiode op ten minste een derde van de autosnelwegen de snelheid naar 130 km/uur verhogen. Aankomend jaar willen we de snelheidsverhoging op de acht proeftrajecten definitief maken en ook elders toepassen. Uiteraard wordt een snelheidsverhoging alleen doorgevoerd waar dat volgens milieu- en veiligheidsnormen mogelijk is, dan wel door maatregelen te nemen zodat aan de eisen kan worden voldaan.

Spoedaanpak Wegen/Fileplan ZSM

De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 721, nr. A) maakt het mogelijk dertig wegprojecten met spoed op te pakken. Samen vormen deze projecten de Spoedaanpak Wegen. Doel van de spoedaanpak was om uiterlijk in mei 2011 bij 30 spoedaanpakprojecten de schop in de grond te hebben en er 10 te hebben opengesteld.

Naast de wetwijziging is ook de interne werkwijze geïntensiveerd en er zijn afspraken gemaakt met de GWW-sector om tot een snelle aanbesteding en realisatie van de projecten te komen.

Inmiddels is duidelijk dat er per mei 2011 28 schoppen de grond in zijn gegaan en er lintjes zijn doorgeknipt. De weggebruiker profiteert nu dus reeds maximaal van de extra wegcapaciteit op deze 16 trajecten.

Overige realisatieprojecten

De volgende projecten zijn opengesteld en worden opgenomen onder de kleine projecten/afrondding projecten:

- A12 Den Haag–Gouda benutting;
- A73 Venlo–Maasbracht ism A74, N68 en OTR;
- A2 Everdingen–Deil en Zaltbommel–Empel;
- A7 Rondweg Sneek.

Daarnaast zijn de volgende projecten overgegaan naar het realisatieprogramma:

- A9 Alkmaar–Uitgeest.
- A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum.
- N31 Haak om Leeuwarden.
- A50 Ewijk–Valburg.
- A74 Venlo.
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom.
- A2 Passage Maastricht.
- A4 Delft–Schiedam.
- Innovatieprogramma Geluid en Lucht.

De belangrijkste budgettaire aanpassingen betreffen de volgende projecten:

- Algemeen: Door de nieuwe bekostigingssystematiek vervalt in de taakstellende budgetten de generieke opslag voor de apparaatskosten van Rijkswaterstaat. Hierdoor zal het weergegeven taakstellend budget

- in de begroting en het MIRT louter bestaan uit de programmagelden voor de specifieke projecten.
- A2 Holendrecht–Oudenrijn: toevoeging van regiobijdragen aan het taakstellend budget (+ € 26 mln.).
 - A4 Delft–Schiedam: overheveling kosten TTI naar B&O (– € 6 mln.) en toevoegen van extra budget t.b.v. uitbreiding scope t.b.v. geluidsschermen (+ € 2 mln.).
 - A73 Venlo–Maasbracht: verhoging taakstellend budget in verband met de tunnelproblematiek (+ € 15,5 mln., ook toegelicht in brief van 15 maart 2011, TK 29 296, nr. 20).
 - N35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal): verhoging taakstellend budget met bijdrage derden t.b.v. de stationsverplaatsing (+ € 8,5 mln.).
 - ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding): verlaging taakstellend budget in verband met overheveling budget t.b.v. A12 Lunetten–Veenendaal naar geïntegreerde contractvormen (– € 395,2 mln.).
 - A 15 Maasvlakte–Vaanplein: in het kader van de Rijksbrede PPS taakstelling is het budget verlaagd met € 125 mln.
 - A28 Utrecht–Amersfoort (spoedaanpak): het taakstellend budget wordt met € 33,9 mln. verlaagd vanwege een bijstelling van de totale projectraming.
 - A9 Alkmaar–Uitgeest (spoedaanpak): het taakstellend budget is met € 28,6 mln. verhoogd in verband met een bijstelling van de projectraming.

Planstudieprogramma na tracébesluit

Er zijn de volgende mutaties in de tabel planstudie na TB:

- Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL): beschikbaar budget is met € 190 mln. verlaagd in verband met de taakstelling omgevingsrecht.
- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere: verhoging taakstellend budget met € 190 mln. vanwege wijzigingen tussen OTB en TB en prijsontwikkelingen in de GWW-sector (ook toegelicht in brief aan Tweede Kamer met kenmerk TK 31 089, nr. 82).
- A50 Ewijk–Valburg: project is over gegaan naar de realisatietabel.
- N 31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden): project is overgegaan naar de realisatietabel.
- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere: project is overgegaan naar categorie 1 (planstudie na tracébesluit).
- A9 Alkmaar–Uitgeest: project is overgegaan naar de realisatietabel.

In 2012 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	N2 Meerenakkerweg–Noord Brabantlaan A12 Zoetermeer–Zoetermeer centrum A74 Venlo A9 Alkmaar–Uitgeest
Start realisatie	A4 Delft–Schiedam A1/A27 Utrecht–Hilversum–Amersfoort A7/6 Knooppunt Joure A12 Bypass Nootdorp N31 Traverse Harlingen N61 Hoek–Schoonedijke N33 Assen–Zuidbroek A9 Omlegging Badhoevedorp

Productartikel 12

Tabel Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	46	51	3	2	9	17	16				2011	2011
A9 Alkmaar Uitgeest	53		3	39	10						2012	
N9 Koedijk-De Stolpen	66	78	34	9	14	8					2011	2011
N50 Ramspol-Ens	126	134	31	22	31	21	21				2013	2013
Projecten Utrecht												
A28 Utrecht-Amersfoort	191	258	24	68	53	46					2013	2012
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1 199	1 366	1 015	73	59	45	8				2012	2012
A2 Oudenrijn-Everdingen	103	123	5	63	5	30					2012	-
Projecten Zuidvleugel												
A4 Burgerveen-Leiden	588	687	258	70	81	75	38	54	7	6	2014	2014
A4 Delft-Schiedam	869		15	13	120	163	260	240	46	12	2015	
A15 Maasvlakte Vaanplein ¹	1 185	1 428	129	191	239	229	287	109	0		2015	2015
A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum	24		5	20							2011	
Projecten Zuidwestelijke Delta												
N57 Veersedam-Middelburg	202	215	173	20	8						2010/2011	2011
Projecten Oost-Nederland												
A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel ²	424	512	398	6	21						2010	2011
N34 Omléiding Ommen	42	48	33	4	3	3					2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	212	245	90	40	65	18	0	0			2014	2013
N50 Viaduct Hanzelijn Toekomstvast	5		5	0								
A50 Ewijk-Valburg	268		28	50	130	54	6				2014	
Projecten Brabant												
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	269		49	22	40	46	44	45	22		2013	
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	6				6						2012	
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht-Geleen, 1e fase	169	185	21	64	61	23					2011/2013	-
A74 Venlo	130		17	44	22	44	3				2012	
A2 Passage Maastricht	565		160	49	79	95	98	48	36		2016	
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg ³	108	114	34	54	0	1	5		13		2010/2015	2011
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden (De Haak)	179		1	14	39	35	62	28			2014	
Projecten Nationaal												
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1 647	2 441	883	220	258	164	84	17	21		2014	2014
Dynamisch verkeersmanagement	165	212	74	53	37	1					2012	2012
Kleine projecten/Afronding projecten	173	227		96	59	13	5		0	0		
Programma aansluitingen	96	102	0	20	37	39					nvt	nvt
Quick Wins Wegen	45	51	1	10	15	19					2011	2011
Totaal uitvoeringsprogramma	9 156		3 489	1 337	1 501	1 188	937	541	146	18		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planstudieprojecten				180	11	2	1	2				
Begroting (IF 12.03.01)				1 517	1 512	1 190	938	542	146			

¹ Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

² Oplevering 2x3 in 2010; oplevering 2x4 Everdingen-Deil in 2011.

³ Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr. 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 en aanpassing aansluiting Nuth op A76 wordt opgeleverd in 2015.

Productartikel 12

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

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning					Uitvoering
	min.	max. taakstel- lend		2011	2012	2013	2014	2015	
Projectomschrijving									
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)									
Projecten Noordwest-Nederland									
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere ¹			4 094	tb					2011–2020
Projecten Zuidwestelijke delta									
N61 Hoek–Schoondijke ²			115	tb					2012–2014
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)									
Tracé-/projectbesluit t/m 2012									
Projecten Noordwest-Nederland									
A9 Omlegging Badhoevedorp			318		tb				2013–2017
Projecten Utrecht									
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten			252		tb				2013–2015
Projecten Zuidvleugel									
A12 Bypass Nootdorp					tb				2012–2014
Projecten Oost-Nederland									
A1 Beekbergen–Apeldoorn Zuid			35		tb				2013–2014
A12 Ede–Grijsoord			107	tb					2014–2015
N18 Varsseveld–Enschede			303		tb				2014–2016
N35 Zwolle–Wythmen			45		tb				2013–2014
Projecten Noord-Nederland									
A6/A7 Knooppunt Joure ³			76		tb				2012–2015
N31 Harlingen (traverse Harlingen) ³			143		tb				2012–2017
N33 Assen–Zuidbroek ³			190		tb				2013–2015
Tracé-/projectbesluit na 2012									
Projecten Noordwest-Nederland									
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)			301		tb				vanaf 2013
Projecten Utrecht									
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken			676			tb			2016–2020
A2/A12/A27 Ring Utrecht			1 065			tb			2016–2020
Projecten Brabant									
A27 Utrecht–Lunetten–Hooipolder									
Projecten Zuidvleugel									
A13/A16/A20 Rotterdam									
Projecten Oost-Nederland									
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen			800			tb			
Projecten Noord-Nederland									
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ⁴			575			tb			2014–2019
Totaal categorie 1			9 095						
CATEGORIE 2									
Projecten Limburg									
A2 Maasbracht–Geleen 2e fase						tb			2016–2018
Totaal uitvoeringsprogramma			13	3	186	1 129	604	2 328	
Overprogrammering			100	– 250	– 75	75	150		
Begroting (IF 12.03.02/12.05.02)			113	– 247	111	1 204	754	2 328	

¹ Hierin is opgenomen A6/A9, kruising natte as A1 en groene uitweg.

² Waarvan 4 mln groundbank.

³ Budget en financiering van deze projecten aan rijksinfrastructuur vinden gedeeltelijk plaats vanuit art. 14.03.

⁴ Exclusief 13% voorbereidingskosten.

Legenda

tb = tracébesluit

wab=wegaanpassingsbesluit

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waarbij sprake is van publiek-private samenwerking bestaat de betaling uit een geïntegreerd bedrag voor aanleg, onderhoud én financiering gedurende een langdurige periode. De meest toegepaste vorm is Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) waarbij de overheid betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van een product. Deze contractvorm garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden.

Producten

Eind 2010 zijn twee projecten via DBFM aanbesteed: A15 Maasvlakte Vaanplein en A12 Lunetten Veenendaal. Het budget voor het project A12 Lunetten Veenendaal is bij miljoenennota reeds omgezet in beschikbaarheidsvergoedingen en in deze begroting overgeheveld naar het artikel geïntegreerde contractvormen.

Het project N33 Assen–Zuidbroek wordt naar verwachting in 2011 via DBFM aanbesteed. De N33 is tevens een pilot project voor Index Linked financiering (inflatiegerelateerde vergoedingen voor verschaffers van vreemd vermogen zoals pensioenfondsen).

Het Project Schiphol–Amsterdam–Almere zal in 2011 een DB en een van de vier DBFM contracten op de markt zetten.

De budgetten voor deze projecten worden naar dit artikel overgeheveld vanuit de artikelen voor aanleg en onderhoud nadat de contracten zijn afgesloten

De voorbereiding van de aanbesteding van het project Schiphol–Amsterdam–Almere (opgeknipt in vier DBFM-deelcontracten en één DB-contract) is gestart.

Geplande PPC's (2011–2012)

- Driehoek A1–A28–A27.
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Ring Utrecht.
- Nieuwe Westelijke Oververbinding.
- Amsterdam Zuidas.
- A2 Maasbracht–Geleen.
- N35 – Nijverdal–Wierden.
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
- A27 Lunetten Hooipolder

Afgeronde PPC's – Aanbesteding na 2011

- N18 – Varsseveld–Enschede¹.
- A13/A16 Rotterdam¹.
- ViA15.
- A12 Ede–Grijssoord.
- A27/A1 Utrecht Noord–Knp Eemnes–Bunschoten^{1*}.

Tabel Projectoverzicht behorende bij 12.04 geïntegreerde contractvormen Hoofdwegennet

¹ Formeel besluit nog niet genomen.

Productartikel 12

Projectomschrijving	Totaal			Budgetten in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
Aflossing tunnels ¹	1 194	845	286	51	52	53	54	56	57	586		
A10 Tweede Coentunnel ²	2 016	2 173	337	88	160	224	78	51	51	1 028	2013	2012
Projecten Utrecht												
A12 Lunetten–Veenendaal	603		22	7	122	87	19	19	19	308		
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	283	288	139	15	14	14	14	14	14	57	2005	2005
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden–Drachten Afrondingen	146	127	90	5 1	6	6	5 2	6	6	22	2007	2007
Totaal categorie 0	4 241		874	166	354	384	170	146	147			

¹ Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.

² Verplichting loopt t/m 2037 en is incl. Westrandweg.

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

Om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde te verkennen en daarna, indien nodig, uit alternatieven de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden voor de uitvoering (planstudie voor tracébesluit).

Producten

Verkenningen

Wijziging in de verkenningentabel:

- As Leiden–Katwijk, in het BO MIRT voorjaar 2011 is besloten dat het rijk onder voorwaarden één gebiedsbudget van € 722 miljoen aan de regio beschikbaar stelt, teneinde een integrale oplossing voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn te realiseren.
- De verkenning Rotterdam Vooruit wordt voor de zomer afgerond. De resultaten van de drie projecten Herontwerp Brienenoord–AlgeraCorridor, kwaliteitsprong OV Rotterdam zuid en A20 nieuwerkerk aan de IJssel worden niet voor 2024 gerealiseerd. Voor de eerste twee projecten wordt gekeken naar eventuele aanloopinvesteringen die passen binnen het programma Beter Benutten. Hierover maken rijk en regio in het BO MIRT najaar afspraken. Voor de NWO wordt najaar 2011 een voorkeursbeslissing genomen op basis van ontwerp-Rijksstructuurvisie.
- A58 Sint Annabosch–Galder: In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is de startbeslissing vastgesteld. In het najaar van 2011 volgt een go/no-go besluit over de start van de planuitwerking.
- Voor de A1-zone is een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning uitgevoerd. Tijdens BO MIRT voorjaar 2011 hebben Rijk en regio een principeafpraak gemaakt over de gezamenlijke bekostiging van de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn–Azelo. Najaar 2011 is definitieve besluitvorming gepland.
- N50 Ens–Emmeloord is toegevoegd aan de tabel.

Planstudieprogramma vóór tracébesluit 2012

- A1/A27 Utrecht–Eemnes–Bunschoten: beschikbaar budget is met € 50 mln. verlaagd in verband met de taakstelling bovenwettelijke inpassing.
- A13/A16/A20 Rotterdam: beschikbaar budget is met € 45 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.

Productartikel 12

- A27 Lunetten–Hooipolder: beschikbaar budget is met € 30 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- A1/27 Utrecht–Eemnes–Bunschoten: beschikbaar budget is met € 15 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- N18 Varsseveld–Enschede: beschikbaar budget is met € 10 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- A9 Omlegging Badhoevedorp is het budget met € 10 miljoen verhoogd (€ 4 mln. rijk, € 6 mln. regio).
- A6/A7 knooppunt Joure is het budget met € 4,05 mln. verhoogd, in verband met scopewijziging, het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/uur.
- A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen is het budget met € 305 mln. verhoogd (€ 45 mln. Rijk, € 260 mln. regio).

In 2012 staan 2 grote projecten rondom Utrecht in de planning:

- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken;
- A2/A12/A27 Ring Utrecht.

Daarnaast staat het Ontwerp Tracébesluit voor de A12/A15 bereikbaarheid regio Arnhem op de planning.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma 2010–2020 A. Lopende verkenningen			
Gebied	Probleem	Referentiekader	Gereed
Projecten Noordwest-Nederland			
N50 Ens–Emmeloord	aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectnsnelheid.	Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	2011
Projecten Zuidvleugel			
As Leiden–Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2011
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
Verkenning Rotterdam vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA hoofdwegen, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
Projecten Brabant			
A58 Sint Annabosch–Galder	Bereikbaarheid	Startbeslissing Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010	2011
Projecten Oost-Nederland			
A1-zone, Gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn–Deventer–Azelo)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
N35 Wierden–Nijverdal	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010	2012

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5).

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2009 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen:

- Artikel 32: Bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit.
- Artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd.
- Artikel 35: Mainports en logistiek.
- Artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

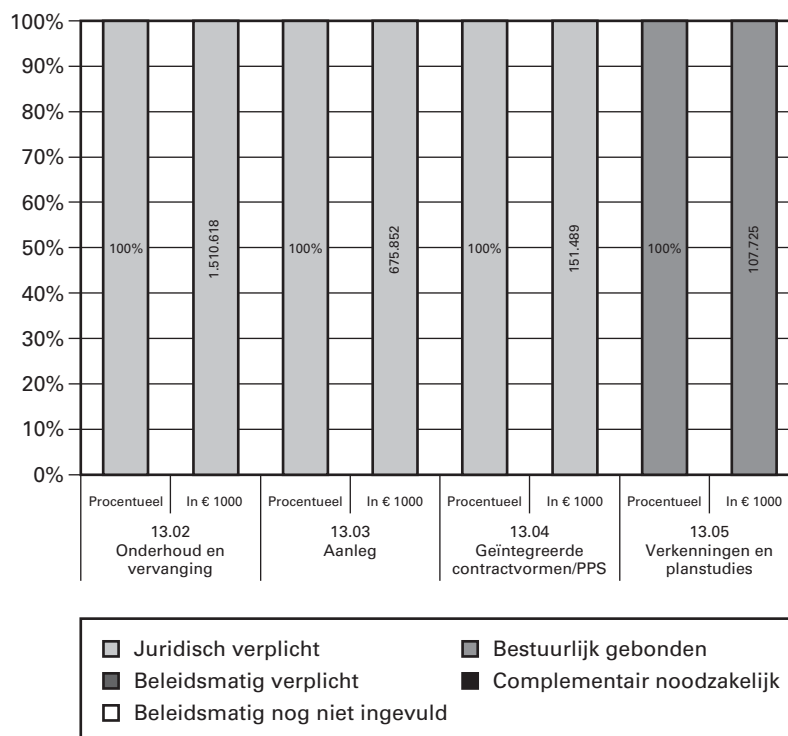
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	2 538 710	2 245 364	2 032 613	2 850 388	1 989 762	1 885 305	2 018 825
Uitgaven	2 645 273	2 433 672	2 445 684	2 568 502	2 391 935	2 575 692	2 399 814
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 689 994</i>	<i>1 536 401</i>	<i>1 510 623</i>	<i>1 567 862</i>	<i>1 360 564</i>	<i>1 472 331</i>	<i>1 271 147</i>
13.02.01 Regulier onderhoud	894 536	788 481	671 520	687 236	608 760	556 930	570 588
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	490 667	382 117	455 699	477 593	383 747	571 233	405 282
13.02.03 Rentelasten	70 210	62 910	37 919	39 109	40 299	40 299	40 299
13.02.04 Betuweroute	77 565	57 811	55 600	54 479	34 967	32 458	37 479
13.02.05 Kleine infra en overige proj.	157 016	245 082	289 885	309 445	292 791	271 411	217 499
13.02.06 Aandeel ProRail in taakst I&M		0	0				
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>794 285</i>	<i>696 774</i>	<i>675 852</i>	<i>645 858</i>	<i>561 017</i>	<i>507 963</i>	<i>414 633</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	772 350	677 065	630 772	593 382	508 546	477 121	383 073
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	21 935	19 709	45 080	52 476	52 471	30 842	31 560
13.03.03 Uitgaven leenfaciliteit versnelde aanleg							
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>121 510</i>	<i>137 133</i>	<i>151 489</i>	<i>143 776</i>	<i>145 040</i>	<i>146 099</i>	<i>147 580</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>39 484</i>	<i>63 364</i>	<i>107 720</i>	<i>211 006</i>	<i>325 314</i>	<i>449 299</i>	<i>566 454</i>
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	28 462	57 030	73 572	171 846	271 858	372 333	499 188
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	11 022	6 334	34 148	39 160	53 456	76 966	67 266
13.09 Ontvangsten	15 848	43 682	93 136	174 105	186 489	346 489	346 489

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 13



Toelichting

13.02 Onderhoud en vervanging

Dit betreft de jaarlijkse beschikking aan ProRail voor beheer en onderhoud spoor.

13.03 Aanleg

Dit betreft de realisatie van aanlegprojecten personen- en goederenvervoer. Voor het bestuurlijk gebonden gedeelte worden beschikkingen afgegeven aan ProRail.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Het betreft het contract met HSA.

13.02 Beheer en instandhouding

Motivering

lenM is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud (inclusief vervangingen) van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Beheer en instandhouding zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor verder te verbeteren.

Producten

De Beheer- en instandhoudingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het Beheerplan opgenomen prestaties betreffende de in de beheerconcessie vastgelegde zorgtaken van ProRail. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met spoorverkeersleiding en activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement en capaciteitsstudies.

ProRail ontvangt voor de uit te voeren taken van het Rijk een bijdrage. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor het onderhoud spoor wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. De door ProRail te ontvangen gebruiksvergoeding wordt in mindering gebracht op de door het Rijk te subsidiëren uitgaven. In het onderhoudsbudget wordt een onderscheid gemaakt tussen

- Regulier onderhoud (waaronder beheer).
- Grote onderhoudsprojecten (waaronder vervangingen).
- Rentelasten.
- Exploitatie Betuweroute.
- Kleine infra en overige projecten.

Voor Beheer en Instandhouding is in de periode 2014–2016 nog sprake van een tijdelijke spanning tussen beschikbaar en benodigd budget, na 2016 is er sprake van overschotten.

Actieplan Groei op het spoor

Het Actieplan «Groeï op het Spoor» is opgesteld in 2007 als uitwerking van het regeerakkoord Balkenende IV en heeft een looptijd van 2008–2012 en zet in den brede in op het aantrekkelijker maken van de trein voor meer reizigers. Het Actieplan «Groeï op het spoor» had als ambitie een jaarlijkse groei van 5% van het aantal reizigerskilometers per trein. De groeiambitie is niet in het huidige regeerakkoord opgenomen.

Bijna alle acties van het actieplan «Groeï op het spoor» (TK 2007–2008, 29 644, nr. 85 en TK 2009–2010, 29 984, nr. 216) zijn in uitvoering. Op 11 maart 2011 is de Tweede Kamer door middel van de vijfde voortgangsrapportage Actieplan/PHS/OV SAAL geïnformeerd over de uitvoering van het actieplan Groei op het Spoor. De maatregelen zijn ondergebracht in vijf clusters: voor- en natransport, informatievoorziening, kaartjes en kennismaking, treinaanbod en spreiding van mobiliteit.

Het regeerakkoord bevat een subsidietaakstelling. Er is voor gekozen om de uitvoering van de maatregel Kaartsoorten en Kennismakingsacties te stoppen.

Daarnaast is tijdens de uitvoering gebleken dat de maatregel »Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties» niet zal leiden tot een rendabele service na de looptijd van het Actieplan. Deze maatregel zal daarom worden gestopt. Van de maatregel »Pilots met dynamische reisinformatie» is gebleken dat deze niet binnen de looptijd van het Actieplan zal kunnen worden uitgevoerd. Het voor deze maatregel beschikbare budget zal op het Actieplanbudget in mindering worden gebracht.

Het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet is in 2010 hetzelfde gebleven als in 2009.

Toegankelijkheid Spoor

NS en ProRail liggen op schema met het toegankelijk maken van het spoorstelsel voor mensen met een functiebeperking. In 2009 is begonnen met de versnelde uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (TK 2006–2007, 23 645, nr. 144), zodat de doelstellingen uit het implementatieplan zo veel als mogelijk voor 2020 gerealiseerd worden. Het door NS en ProRail gezamenlijk opgestelde Actualisatieplan Toegankelijkheid Spoor is in mei 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden. Het rapport geeft inzicht in de stand van zaken van het programma, in de mogelijkheden tot versnelling van de aanpassingen

voor toegankelijkheid conform de ambitie uit het regeerakkoord 2010, alsmede in de mogelijkheid en de gevolgen van de moties Roemer – De krom 25 847, nrs. 64 en 66.

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivering

lenM is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit hoofdproduct worden alle uitgaven begroot die noodzakelijk zijn voor:

- De uitvoering van nieuwbouwprojecten spoor.
- De voorbereiding van de uitvoering van deze projecten.

Producten

Realisatie programma aanleg personenvervoer

Taakstellingen Regeerakkoord

In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor het project PHS betreft het een bedrag van € 194 mln., voor OV SAAL € 45 mln. en voor GoeNoord € 6 mln. De intentie is dat de taakstellingen op deze projecten worden gerealiseerd.

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven voor € 238 mln. aan aanbestedingsresultaat op aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. Dit bedrag is toentertijd vooruitlopend op daadwerkelijk realisatie in mindering gebracht op de beschikbare jaarbudgetten en technisch verwerkt op het project 2^e fase betrouwbaar Benutten. Tot het voorjaar 2011 was van de verwachte 238 mln. reeds € 209 mln. gerealiseerd. In aanvulling op deze al gerealiseerde aanbestedingsmeevallers worden de onderstaande aanbestedingsmeevallers verwerkt:

- Vleuten–Geldermalsen (€ 9 mln.).
- Hanzelijn (€ 17 mln.).
- Knelpunt Baarn (€ 2 mln.).
- Elektr. empl. Maasvlakte West (€ 1 mln.).

Hiermee heeft ProRail het verwachte aanbestedingsresultaat ad € 238 mln. volledig gerealiseerd.

Nieuw opgenomen in het realisatieprogramma

ERTMS pilot A'dam–Utrecht en ERTMS expertisecentrum

In het kader van het project «Integrale spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht» is op dit traject het treinbeveiligingssysteem ERTMS aangelegd. Over de te volgen aanpak bij de verdere implementatie van ERTMS op de landelijke hoofdspoorweginfrastructuur bestaat nog geen eensluidende visie. Op basis van een maatschappelijke kosten/baten-analyse van verschillende ERTMS-implementatiestrategieën is gebleken dat het wenselijk is om meer praktijkervaring op te doen met ERTMS, alvorens een besluit te nemen over de te volgen ERTMS-implementatiestrategie. Het ERTMS-traject Amsterdam–Utrecht lijkt hiervoor het meest geëigend.

Een aantal treinen zal voorzien worden van ERTMS. Door uitvoering van baan-trein-integratie-testen zullen hiervoor «Vergunningen Voor Indienststelling» worden verkregen. Vervolgens zullen deze treinen op het traject Amsterdam–Utrecht onder ERTMS gaan rijden met maximumsnelheden

van 160 km/uur. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden om verschillende ERTMS-implementatiestrategieën te beoordelen op kosten en baten. Op basis hiervan zal worden bezien of en zo ja op welke wijze ERTMS zal worden geïmplementeerd op het nationale net.

PHS Diezebrug

In het Herstelplan Spoor project «Sporen in Den Bosch» is de aanleg van een nieuwe extra brug voorzien. Vervanging van de huidige brug was niet voorzien. In het kader van het OTB kwam de wens van de gemeente naar voren voor vervanging van de huidige stalen brug door een betonnen brug, ingegeven door het aspect ruimtelijke kwaliteit. ProRail heeft met lenM, gemeente en provincie de mogelijkheid tot realisatie hiervan onderzocht. Realisatie blijkt mogelijk via dekking uit het Beheer en Instandhoudingsbudget (eerdere vervanging oude brug) en bijdragen van gemeente en provincie. Ook lenM zal bijdragen aan dit project waarbij de hoogte van de bijdrage is gebaseerd op berekeningen inzake verwachte besparingen voor geluidsmaatregelen die in het kader van PHS alsnog zouden moeten worden getroffen voor de huidige brug.

Sporendriehoek Noord Nederland (nav Motie Koopmans)

Conform de Motie Koopmans (TK 2007–2008 27 658, nr. 41) is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 164 miljoen beschikbaar gesteld om in Noord Nederland intensivering van de treindienst mogelijk te maken en kosteneffectieve maatregelen te treffen om de rijtijden tussen Noord Nederland en de Randstad te verbeteren. Het project Zwolle Transfer-Rijtijdverkortung wordt momenteel door ProRail uitgevoerd en zal eind 2012 gereed zijn, het moment dat ook de Hanzelijn in bedrijf komt.

Verder worden de volgende projecten bestudeerd:

- Het vervangen van een overweg te Wolvega door de spoortunnel «Om den Noort».
- Aanpassen van de boog te Hoogeveen en Herfte ten behoeve van een hogere snelheid.
- Seinaanpassing Zwolle–Meppel.
- Aanpassing seinplaatsing bij overwegen.
- 4sporen Groningen–Groningen losplaats inclusief Groningen Europapark.

De dan nog resterende middelen zijn gereserveerd voor overwegveiligheid Zwolle–Leeuwarden en versnelling bediening brug over het Van Harinxmakanaal. Andere mogelijk te treffen maatregelen, afhankelijk van de uiteindelijke dienstregeling, hebben betrekking op capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle–Herfte, aanpassingen te Assen, Meppel en Groningen en overige brugopeningen te Fryslan.

Partiële spooruitbreiding spoor Groningen–Leeuwarden

De huidige capaciteit van de spoorlijn Groningen–Leeuwarden is onvoldoende om het aantal reizigers en de toekomstige groei te faciliteren. Er rijden nu twee stoptreinen en één sneltrein per uur. Om aan de vraag te kunnen voldoen zouden er twee stop- en twee sneltreinen per uur moeten gaan rijden. De huidige infrastructuur heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. Daarom worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Dubbelspoor Zuidhorn–Hoogkerk.
- Snelheidsverhoging Leeuwarden–Veenwouden.
- Snelheidsverhoging Zuidhorn–Groningen.

Productartikel 13

Verder wordt de mogelijkheid voor een nieuw station Hoogkerk en de overwegveiligheid op het hele traject onderzocht. Het taakstellend budget op basis van Convenant regiospecifiek Pakket RSP Zuiderzeelijn bedraagt € 125 mln. (pp 2010, TK vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 19). Vooralsnog is een bedrag van € 4,6 mln. toegevoegd aan 13.03.01 ten behoeve van de lopende planstudie. De resterende gelden voor dit project zijn geraamd op IF 14.03.01.

Overige toelichtingen

Kleine projecten

In de begroting 2011 was nog sprake van de post kleine projecten. Dit betrof slechts het project Knelpunt Baarn. Dit project is afgerond en de resterende werkzaamheden zijn toegevoegd aan de post Nazorg gereed gekomen lijnen/haltes.

Kleine Stations

De verlaging van het programmabudget met € 1 mln. wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Met ingang van deze begroting worden slechts de gerealiseerde uitgaven over het afgelopen jaar alsmede de geprognosticeerde uitgaven over het lopende en de komende jaren gepresenteerd. Daarnaast bleek het, gelet op de resterende werkzaamheden van de in deze post ondergebrachte werkzaamheden, mogelijk het projectbudget te verlagen met € 3,6 mln. en zijn de restwerkzaamheden van het project Knelpunt Baarn ondergebracht bij deze post. Genoemde aanpassingen hebben geleid tot een neerwaartse bijstelling van het projectbudget met € 31,5 mln.

Ontsnippering

De verlaging van het programmabudget wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

OV SAAL

In het OTB voor het project OV SAAL KT cluster a (Flevolijn) en in het TB SAA is hetzelfde geluidscherm langs de spoorlijn bij Muiderberg opgenomen. Dit geluidscherm dient de geluidhinder van én de spoorlijn én de A6 bij Muiderberg te verminderen. De plaatsing van het scherm langs het spoor is het meest effectief en een gezamenlijk scherm is ook beduidend goedkoper dan twee schermen. Het projectbudget is derhalve opgehoogd met de bijdrage vanuit het wegbudget ad € 2,6 mln. ten behoeve van het geluidscherm.

Amsterdam Cuypershal

Er is besloten tot gefaseerde aanleg. Restauratie Cuypersgebouw 2012-2013; verplaatsen van de theatertrappen van de Middentunnel naar de Oosttunnel en verbreden Oosttunnel wordt in samenhang gezien met benodigde uitbreiding transfercapaciteit Oosttunnel in kader Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De planning is om medio 2013 met de uitvoering van de Oosttunnel te starten.

Productartikel 13

Fietsenstalling Amsterdam CS

Er worden drie stallingen gerealiseerd op het stationseiland. Deze stallingen worden gebouwd in een gebied met weinig ruimte, waar al vele projecten in uitvoering zijn. Er is daarom gestudeerd op diverse varianten om uiteindelijk één haalbare variant te kunnen vaststellen. In maart 2011 is de projectbeslissing genomen en is de voorkeursvariant vastgesteld. De noordwestelijke stalling zal als eerste (start in 2012/2013) gerealiseerd worden, zodra in opdracht van de gemeente Amsterdam een nieuwe fietspassage onder de sporen door is gerealiseerd. De grootste stalling (zuidwest met 7 000 plaatsen) zal gedeeltelijk onder de westelijke tramlus worden gebouwd (start 2014/2015). De stalling in het Postzakkengebouw (2000 plaatsen) zal tenslotte vanaf 2015 worden afgebouwd.

Regionet

Het projectbudget is verhoogd met € 0,7 mln. als bijdrage in de vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang Aagtenpoort door een ongelijkvloerse kruising (maatregelen Beverwijk). Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 2,5 mln. als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Vleuten–Geldermalsen

Het projectbudget is verlaagd met € 31 mln. als gevolg van het verwerken van de aanbestedingsmeevaller 2011, behaald voordeel uit combinaties van werk en het inleveren van niet benodigd onvoorzien.

OV-terminal stationsgebied Utrecht

Verlaging van het programmabudget met € 10 mln. wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Den Haag perronsporen 11/12

De stijging van de geraamde investeringskosten met € 7 mln. is het gevolg van gewijzigde uitgangspunten en nadere uitwerking. Zo kende in 2004 het voorlopig ontwerp, waar de initiële projectraming op was gebaseerd, geen raakvlakken met de realisatie van de definitieve aanlanding van RandstadRail. Ook was in het functioneel programma geen rekening gehouden met inkorting van perronsporen aan de halzijde.

NSP Rotterdam

Verlaging van het projectbudget met € 8 mln. wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Rijswijk–Schiedam

De indienststelling van de 2-sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het huidige beschikbare budget volstaat niet om deze risico's te dekken. In 2012 worden afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen over de financiële consequenties.

Traject Oost

Optimalisering van de planuitwerking heeft geleid tot € 2 mln. hogere planstudiekosten. Deze zijn gedekt uit het realisatiebudget Traject Oost.

Productartikel 13

Sporen in Arnhem

De wijziging in het projectbudget wordt veroorzaakt door een toename met € 34,5 mln. als gevolg van een tegenvallende aanbesteding op het hoofdcontract, meerwerk aannemers door tegenvallende conditionering, complexe stedelijke omgeving en risicomitigatie om geplande buitendienststellingen te halen en substantieel hogere verdragingskosten te vermijden.

Arnhem Centraal t.b.v. NSP

Ter voorbereiding op de aanbesteding van de afbouw van het OV-terminalcomplex (fase 2 van het realisatieproject) is de business case herijkt en een analyse opgesteld van de kosten voor voorbereiding, engineering administratie en toezicht. Voor het sluitend maken van de businesscase is vanuit het Rijk een extra bijdrage van € 7,5 miljoen toegezegd. Verder is het projectbudget verlaagd met € 2,2 mln. veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Hanzelijn

Het projectbudget is verlaagd met € 47,6 mln. als gevolg van gerealiseerde aanbestedingsmeevallers.

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Nieuw opgenomen in het realisatieprogramma

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Zevenaar

Voor het derde spoor tussen Zevenaar en grens is de noordelijke ligging als voorlopige voorkeursvariant vastgesteld door lenM in februari 2011. Aan de MER commissie is (vrijwillig) advies gevraagd en deze bevestigt dat de studies van najaar 2010 voldoende basis bieden voor de keuze. ProRail werkt nu de detailengineering uit en het tracébesluit en de definitieve mer worden eind 2011 verwacht. Oplevering van het derde spoor is voorzien in 2017 en zal tegelijkertijd plaatsvinden met de ingebruikname van het derde spoor aan de Duitse kant van de grens.

De systeemwijziging naar ERTMS en 25 kV op de bestaande twee sporen vindt voor 2016 plaats. De keuze voor ERTMS is gevallen op level-1, vanwege beperking van kosten en risico's. De nationale beveiliging ATB wordt verwijderd. Van de optie op PZB (onder ERTMS) wordt afgezien. Dit betekent dat na oplevering van ERTMS in 2014 alleen nog maar treinen met ERTMS boordapparatuur de grens bij Zevenaar kunnen passeren en dus voor die tijd de ICE treinstellen omgebouwd moeten zijn. Na verwijdering van de ATB kan de nieuwe 25 kV Voltage in 2015 aangebracht worden op de portalen.

Kijfhoek

Op de doorgaande sporen wordt een overlay van ERTMS level-1 aangelegd, die qua software versie overeenkomt met de huidige level-1 op de havenspoorlijn. De ATB blijft liggen op het gemengde spoor en maakt de noord-zuid bewegingen voor personentreinen onder ATB mogelijk. De goederentreinen rijden onder ERTMS en kunnen zonder transitie afslaan naar de Betuweroute. ERTMS is ook voorzien op het emplacement Kijfhoek zelf. De uitvoering ervan verdient nadere analyse

om alle rangeer bewegingen mogelijk te maken. De in bedrijf name van ERTMS te Kijfhoek zal samenvallen met die te Zevenaar en is voorzien in 2014.

Spooraansluiting 2^e Maasvlakte achterlandverbinding

In 2009 hebben ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam de Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied aangeboden aan het ministerie van IenM. Aanleiding voor de verkenning was de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In het rapport staat beschreven welke maatregelen er getroffen moeten worden in en nabij het havengebied om de groeiende stroom goederen per spoor op een logistiek efficiënte en betrouwbare wijze te kunnen blijven aan- en afvoeren. De maatregelen omvatten zowel aanleg en aanpassingen van de spoorinfrastructuur als de verbetering van het gebruik ervan via zogenaamde procesverbeteringen. Horizon is 2020 met een doorkijk naar 2035.

De infrastructurele maatregelen betreffen de uitbreiding en/of herinrichting van de emplacementen Maasvlakte West (op de 1^e Maasvlakte), Waalhaven Zuid (langs de Havenspoorlijn) en Kijfhoek (net buiten het havengebied), de nieuwbouw van het emplacement Maasvlakte Zuid (op de 2^e Maasvlakte) en aanpassingen van een aantal kleinere emplacementen. De aanleg van emplacement Maasvlakte Zuid is voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam conform de bestuurlijke overeenkomst in het kader van het Project Mainport Rotterdam.

De procesverbeteringen moeten ervoor zorgen dat de operationele capaciteit van de spoorinfrastructuur in het havengebied groeit én optimaal wordt benut zonder dat er (tot 2020) meer moet worden bijgebouwd dan staat beschreven in de verkenning waarin procesverbeteringen al zijn verdisconteerd. Dat is niet alleen sowieso financieel aantrekkelijk, maar ook noodzakelijk gegeven de beperkte fysieke ruimte in het havengebied. Voorbeelden: verkorting van de verblijftijd van treinen op emplacementen, verbetering van het openingsregime van de Calandbrug en spreiden van treinen over de dag (reductie piekfactor).

In 2011 is via de Aanvullende Post een bedrag van € 170 mln. beschikbaar gekomen voor dit project dat opgeteld met de reeds beschikbare € 43 mln. zorgt voor dekking van de in de Verkenning en in een nadere beschouwing van Maasvlakte West geraamde kosten. In 2011 wordt gestart met de planstudie voor emplacement Maasvlakte West en de realisatie van een aantal procesverbeteringen. Deze trajecten waren al in gang gezet uitgaande van de beschikbare € 43 mln. Daarnaast is € 2.7 mln. overgeboekt naar artikel 13.02.05 in verband met het uitvoeren door Keyrail van een vijftal uitgewerkte procesmaatregelen in het Rotterdamse Havengebied

Overige toelichtingen

Elektrificatie emplacement Maasvlakte/passeerspoor Botlek

Het project is in dienstgesteld en de resterende werkzaamheden zijn overgeboekt naar de post Nazorg gereedgekomen projecten.

Sloelijn

De verlaging van het projectbudget met € 65 mln. wordt verklaard door het feit dat het project Sloelijn in dienst is gesteld. De resterende werkzaamheden zijn overgeboekt naar het project Nazorg gereedgekomen projecten. Het separaat beschikte onderdeel geluidmaatregelen maakt nog wel onderdeel uit van het realisatieprogramma.

Productartikel 13

Nazorg gereedgekomen projecten

Met ingang van deze begroting worden alleen de gerealiseerde uitgaven over het afgelopen jaar alsmede de geprognosticeerde uitgaven over het lopende en de komende jaren gepresenteerd. Daarnaast zijn ten opzichte van de vorige begroting de restwerkzaamheden van de projecten Sloelijn (onderdeel optimalisatie railontsluiting) en Elektrificatie emplacement Maasvlakte West ondergebracht bij deze post. Per saldo hebben bovenstaande aanpassingen geleid tot een ophoging van het projectbudget met € 6 mln.

In 2012 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	Hanzelijn (incl. stations Dronten en Kampen Zuid) Groningen Europapark Regionet (Station Halfweg, Station Almere Poort) Vleuten-Geldermalsen div. onderdelen)
Start realisatie	Station Nijmegen Lent OV SAAL KT cluster a (Flevolijn) Versnelling emplacement Zwolle (PHS Sporendriehoek/Motie Koopmans Uitbreiding emplacement Maasvlakte West Herinrichting emplacement Waalhaven Zuid

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln incl. btw	Totaal MIRT		Budget								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
Projectomschrijving												
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Benutten												
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, VPT2)	158	158	153	5							divers	divers
ERTMS-pilot A'dam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum	47			5	19	23					2013	
Geluidsanering Spoorwegen	417	415	18	2	7	4	17	44	56	269	divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	7	7	7	0								
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen												
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	986	986	971	3	4	2	6				2006/07	2006/07
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Vervanging Dieze brug Den Bosch	2					1	1				2014	
Stations en stationsaanpassingen												
Kleine stations ¹	80	81	6	10	9	10	9	9	9	19	divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.												
Afdekking risico's spoorprogramma's	39	76		39							n.v.t.	n.v.t.
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	366	365	289	12	23	17	17	8			divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	245	244	173	10	10	10	10	10	10	11	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	24	55	2	5	5	5	5	2			divers	divers
Ontsnippering	82	84	3	8	14	12	14	12	13	6	divers	divers
Projecten Noordwest Nederland												
Amsterdam-Almere-Lelystad												
OV SAAL korte termijn	634	629	7	18	49	59	82	114	111	195	2016	2016
Stations en stationsaanpassingen												

Productartikel 13

Bedragen in € mln incl. btw	Totaal MIRT		Budget								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
Projectomschrijving												
Amsterdam CS spoor 10/15	77	77	72	0		2	2	2			2004/pm	2004/pm
Amsterdam Centraal Cuyperhal	37	37		5	13	11	6	2	1		2013/2015	2011
Fietsenstalling Amsterdam CS	34	34	1	1	2	3	7	8	8	4	2013/17	2009/15
Overige projecten/lijdelen enz.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	182	184	86	21	35	22	10	7	1		divers	divers
Projecten Utrecht												
Vleuten–Geldermaalens 4/6 sp. (incl. RSS)	963	992	431	55	64	66	74	66	63	144	2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen												
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	322	332	57	53	66	62	46	17	12	9	2016	2015
Overige projecten/lijdelen enz.												
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	29	29	5	12	12						2013	2013
Projecten Zuidvleugel												
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	115	115	19	21	34	34	6				2014	2013
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	37	30	3	3	9	10	6	1	3	2	2013	2013
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	260	267	124	35	48	31	22				2013	2012
Overige projecten/lijdelen enz.												
Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft	453	452	187	76	48	42	24	43	18	16	2015	2014
Projecten Brabant												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	59	59	19	3	9	13	10	5	1		2015	2014
Projecten Oost Nederland												
Utrecht–Arnhem–Zevenaar												
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	106	101	51	18	21	13	4				2011/2013	2011/2014
Spoorzone Ede	41	41	2				19	13	8		n.v.t	n.v.t
Sporen in Arnhem	275	248	158	91	15	11					2011	2012
Traject Oost (perronverbredingen)	21	21	18		2	0	0				2006/08/12	2006/08/11
Traject Oost uitv. convenant DMB	205	206		1	11	38	33	40	36	46	div. tot 2019	div. tot 2019
Overige projecten/lijdelen enz.												
Hanzelijn	1 080	1 128	690	151	81	77	48	30	4		2012	2012
Projecten Noord Nederland												
Sporendriehoek Noord Nederland	170			12	21	16	32	45	29	15	div	div
Partiele spooruitbreiding spoor Groningen Leeuwarden	5			2	2	0	1					
afrondding				1						-1		
Totaal categorie 0	7 557		3 551	677	631	593	509	477	383	736		
Begroting (IF 13.03.01)				677	631	593	509	477	383			

¹ Ten laste van het programma is een beschikking afgegeven voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid, Ypenburg Haaglanden, Helmond Brandevoort en Sassenheim en Groningen Europapark.

Productartikel 13

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Bedragen in € mln	Totaal MIRT			Budget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
PAGE risico reductie	18	18	3	2	4	1	1	3	3	2	divers	2009/div.
Geluidspilot Goederenvervoer	6	6	5	0							2011	2010
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua	127			1	20	35	32	10	15	15	2013 e.v.	
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov)	146	146	17	14	19	11	15	17	13	40	divers	2015
Projecten Zuidwestelijke delta												
Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwselijn	18	83	9	0	1	4	3	1			2011/pm	2009/11
Overige projecten												
Kleine Projecten	4	3	3	1							divers	
Nazorg gereedgekomen Lijnen-haltes afronding	9	3	0	2	2	2	2	1	1		divers	
Totaal categorie 0	327	259	38	20	45	52	52	31	32	57		
Begroting (IF 13.03.02)				20	45	52	52	31	32			

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- én bovenbouw), conform de contractuele overeenkomst tussen beide partijen.

Producten

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De publiekprivate samenwerking komt bij de onderdelen Infraprovider, vervoer en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand. Eind 2001 zijn de contracten met de Infraprovider en de Vervoerder getekend. Vanaf augustus 2004 is de Infraprovider begonnen met het werk aan de bovenbouw. Voor de onderbouw geldt dat de HSL-zuid-onderdelen gefaseerd worden opgeleverd voor de start van de werkzaamheden van de Infraprovider. Op het zuidelijke deel was de eerste oplevering augustus 2004. De laatste oplevering in het noordelijke deel was december 2005.

De bovenbouw van het zuidelijk deel is opgeleverd in juli 2006 en het noordelijk deel in december 2006.

De komende periode (2011) is voor de volgende projecten een PPC in uitvoering of wordt een PPC gepland:

- ProRail voert – onder regie van IenM – de PPC uit voor OV SAAL (traject Almere–Lelystad).

Projectoverzicht behorende bij 13.04.01: Geïntegreerde contractvormen spoor

Productartikel 13

Projectomschrijving	Totaal MIRT			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	orig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	orig
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 563	3 563	594	137	151	144	145	146	147	2 099	2007	2007
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 563		594	137	151	144	145	146	147	2 099		
Begroting (IF 13.04)				137	151	144	145	146	147			

13.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

Het Rijk verkent en studeert op verbeteringen of uitbreiding van de vervoersmodaliteiten per spoor. Op dit artikelonderdeel worden uitgaven geraamd

- Voor door ProRail uit te voeren planstudies en de voor de planstudieprojecten gereserveerde middelen.
- Voor zelf uit te voeren studies.

Planstudie spoor personen

Voor de korte termijn gaat het om uitvoering van de maatregelen uit het actieplan Groei op het spoor; dit wordt afgerond. Voor de middellange termijn is uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgenomen in het Regeerakkoord Rutte-Verhagen, rekening houdend met de woon- en leefomgeving.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (zie brief met kenmerk lenM/DGMO-2010/5651). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het genoemde deel voor Noord Nederland en OV SAAL.

Wat betreft de ambitie van spoorboekloos reizen in de brede Randstad is een zogeheten «maatwerk 6/6» variant de voorkeursbeslissing van het kabinet voor de PHS-corridors «Utrecht–Den Bosch», «Utrecht–Arnhem», «Den Haag–Rotterdam»:

- Op de Zaanlijn 6 Intercity's en 6 sprinters per uur.
- Rond Utrecht 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur (6 sprinters Geldermalsen–Utrecht en 6 sprinters Breukelen–Driebergen/Zeist).
- Op de corridor Den Haag–Rotterdam 8 Intercity's (inclusief de HSA) en 6 Sprinters per uur.
- Op de Brabantroute een 3e en 4e Intercity per uur. Om dit mogelijk te maken wordt het goederenvervoer dat nu nog door Brabant rijdt, grotendeels gerouteerd via de Betuweroute.
- Er is gekozen voor spreiden van het spoorgoederen-vervoer over meerdere routes volgens de variant 2/2/2.

Het besluit behelst een maatregelpakket van in totaal ca. € 3 mld tot en met 2020; hiervan is de helft infrastructuur en de helft overige maatregelen (zoals overwegen, extra onderhoud in de periode tot en met 2020, emplacementen, transfer, fietsenstallingen, externe veiligheid). Uitvoering van maatregelen kan starten in 2012/2013. Bezien wordt of enkele PHS maatregelen versneld uitgevoerd kunnen worden in het kader van het programma Beter Benutten.

Productartikel 13

De uitwerkingsfase van PHS is in januari 2011 van start gegaan en het overleg met provincies en alle betrokken gemeenten is begin 2011 gestart. Bij deze uitwerkingsfase wordt naar aanleiding van het Kamerdebat en de aangenomen moties, ook een aantal nadere studies gedaan met het oog op het goederenvervoer om te komen tot een nog intensiever gebruik van de Betuweroute dan al is voorzien in de voorkeursbeslissing. Dit zal in overleg met de Kamer medio 2012 tot een besluit leiden t.a.v. de exacte routeringskeuzes in Oost Nederland.

Er wordt gestreefd om op zo snel mogelijk de eerste beschikkingen af te geven voor onderdelen van PHS, zoals fietsenstallingen en het Doorstroomstation Utrecht. Ten aanzien van PHS maatregelen die samenhangen met de goederenrouting in Oost Nederland of de aangenomen moties zullen voor de besluitvorming medio 2012 geen onomkeerbare stappen worden gezet.

Bij de verdere uitwerking zal de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het houden van enige flexibiliteit van belang zijn. Er is daarom ook in deze fase voor gekozen het PHS budget nog niet verder onder te verdelen naar de betreffende corridors, deelprogramma's e.d. De Tweede Kamer wordt elk half jaar op de hoogte gehouden van de voortgang van PHS en OV SAAL.

In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor het project PHS betreft het een bedrag van € 194 mln. De intentie is dat deze taakstellingen op PHS worden gerealiseerd.

Voor de periode 2012–2020 is totaal € 4,1 mln. overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële- en personele uitgaven worden verantwoord op HXII.

Zuidas

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer–Almere en de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Utrechtboog, HSL-Zuid, Noord-Zuidlijn en Hanzelijn neemt het railverkeer toe. Uitbreiding van de railinfrastructuur op de Zuidas naar viersporigheid is nodig. In het project Zuidas wordt de uitbreiding van de railinfrastructuur gecombineerd met de uitbreiding van de weginfrastructuur (A10), de uitbreiding van het station Amsterdam Zuid tot een volwaardige OV-terminal en de stedelijke ontwikkeling van dit deel van Amsterdam. De doelstelling is het ondergronds brengen van bepaalde delen van de infrastructuur om bovengronds tot een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling te komen. Omdat de viersporige railinfrastructuur op de corridor Schiphol–Lelystad op korte termijn noodzakelijk is, en er nog geen duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van de Zuidasambities ten aanzien van het ondergronds brengen van alle infrastructuur is besloten om de viersporigheid op de Zuidas bovengronds aan te laten leggen in het kader van het project OV SAAL korte termijn (cluster c). Het benodigde budget (€ 233 mln.) is daarom overgeheveld van Zuidas naar OV SAAL korte termijn.

De geplande bijdrage van vm Vrom ad € 135 mln. aan dit project is toegevoegd aan het Zuidasbudget (deel Station).

OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)

Korte termijn

Het OTB voor OV SAAL KT cluster a betreft het tracé vanaf Weesp tot Lelystad. Dit betreft geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere, keerspoeren in Almere Centrum en Oostvaarders en diverse kleinere maatregelen. Dit OTB is op 14 april 2011 gepubliceerd. Gestreefd wordt het Tracébesluit in oktober 2011 vast te stellen, dit met het oog op de ingebruikname van de Hanzelijn per december 2012. De investering betreft € 210 mln.

Deze investering is exclusief maatregelen «kort volgen». In het najaar is een spoorontwerp beschikbaar, inclusief een kostenraming van de benodigde maatregelen.

In het project GoeNoord is rekening gehouden met een bijdrage aan het project OV SAAL voor de geluidsmaatregelen in het kader van dit OTB. Een deel van de maatregelen – de kostenraming voor alle geluidsmaatregelen op het traject Weesp – Lelystad bedraagt in totaal € 135 mln. – is immers nodig om de effecten van de toename van het goederenverkeer in Weesp en het rijden met goederentreinen op de Flevolijn na de ingebruikname van de Hanzelijn te mitigeren. De bijdrage is € 20 mln.

In totaal is voor het project OV SAAL (exclusief overhevelingen uit andere projecten) een budget van € 1.5 mrd gereserveerd. Dit wordt deels ingezet voor de korte termijn (cluster C in realisatie en cluster A in planstudie)

OV SAAL middellange termijn

Voor de middellange termijn is besloten de invulling van het middellange termijn pakket eind 2012 te koppelen aan de uitwerking van alternatieven voor de lange termijn in het kader van RRAAM. Eind 2012 zal worden bezien welke van de twee varianten voor de middellange termijn (variant C of variant E») het beste aansluit bij het beeld voor de lange termijn. Het hiervoor benodigde budget zal tot en met de besluitvorming eind 2012 gereserveerd blijven. Deze werkwijze sluit aan bij de gewenste planning om de maatregelen voor de middellange termijn in 2020 op te kunnen leveren.

In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Intentie is dat deze taakstellingen voor een bedrag van € 45 mln. op OV SAAL worden gerealiseerd.

Voor de periode 2012–2020 is totaal € 2,2 mln. overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële- en personele uitgaven worden verantwoord op HXII.

Quickscan decentraal Spoor Gelderland

Het projectbudget is opgehoogd met € 12 mln. naar aanleiding van de financiële bijdragen van de Stadsregio Arnhem–Nijmegen en de provincie Gelderland. Dit is conform de afspraken die zijn gemaakt in de BO's MIRT in 2009 en 2010, waarbij is afgesproken dat de quick scan maatregelen decentraal spoor 50/50 gefinancierd worden door rijk en regio.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Het projectbudget is verlaagd als gevolg van de overboeking naar HXII (BDU) ten behoeve van de pilot Heerlen–Bad Bentheim.

Planstudie spoor goederen

Nieuw opgenomen projecten

ERTMS Amsterdamse haven–Betuweroute en ERTMS Rotterdam–Antwerpen

Het internationale goederenverkeer per spoor ondervindt belemmeringen bij grensovergangen vanwege de specifieke technische systemen die de verschillende Europese lidstaten gebruiken. Om deze belemmeringen zo veel mogelijk op te heffen heeft de Europese Commissie technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) vastgesteld.

De verschillende Europese lidstaten hebben nationale plannen voor de tenuitvoerlegging van de TSI «besturing en seingeving» ingediend bij de Europese Commissie. Mede op basis daarvan heeft de Europese Commissie door middel van beschikking 2009/561/EG het Europees implementatieplan voor ERTMS vastgesteld. Hierin is beschreven welke goederencorridors uitgerust dienen te worden met ERTMS en welke havens, rangeerterreinen, goederenterminals en goederenzones door middel van ERTMS aangesloten dienen te worden op minstens één van deze corridors. In dat kader dient de Amsterdamse haven door middel van ERTMS verbonden te worden met de Betuweroute. Het daarvoor te volgen tracé loopt vanaf Amsterdam via Utrecht naar de aansluiting op de Betuweroute bij Meteren. De Rotterdamse haven dient door middel van ERTMS verbonden te worden met de Antwerpse haven.

Overige Toelichtingen

Goederenroute Rotterdam–Noord Nederland

In de voorgaande jaren zijn in het kader van diverse projecten de benodigde voorzieningen voor het goederenvervoer op de GoeNoord-route getroffen. Deze maatregelen zijn gefinancierd uit andere budgetten dan het GoeNoord budget. Thans zijn alleen nog benodigde geluidsmaatregelen in Weesp en op de Flevolijn voorzien. Het hierbij behorende budget ad € 20 mln. is overgeheveld naar het project OV SAAL KT cluster a. Een zelfstandige planstudie voor GoeNoord is niet meer benodigd.

Van de resterende gelden is o.a. € 6 mln. ingezet ten behoeve van de in het regeerakkoord afgesproken taakstelling voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing, omgevingsrecht en toepassing PPS.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua

De verlaging van het projectbudget wordt veroorzaakt door het opnemen in de realisatietabel van de projectonderdelen Rotterdam–Genua Kijfhoek fase 1 ERTMS L1 doorgaand spoor (21 mln.) en Rotterdam–Genua opheffen 1500V en ATB inclusief aanleg 3e-spoor (105 mln.) alsmede door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (2 mln.).

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

Productartikel 13

Bedragen in € mln incl. btw	Budget	planning						Uitvoering	
		2011	2012	2013	2014	2015	2016		Later
Projectomschrijving	Taakstel- lend								
CATEGORIE 1									
Projecten nationaal									
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	2 841		tb ¹						vanaf 2012
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	43								
Kleine projecten	5								
Projecten Noordwest Nederland									
A'dam Zuidas: deel station (tbv NSP) ²	231								vanaf 2012
A'dam Zuidas WTC 4-sp + keerspooren	95		tb						vanaf 2013
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	989		tb ³						
Projecten Oost-Nederland									
Regionale Lijnen Gelderland	31	pb/uo ⁴	pb/uo ⁴						2011–2014
Traject Oost	8								
Totaal categorie 1									
Begroting (IF 13.05.01)		57	74	172	272	372	499		

¹ Meerdere te nemen tb's vanaf 2012 en verder

² inclusief bijdrage vm VROM ad € 135 mln

³ Tracedeel Flevolijn. Zie MIRT blad voor uitgebreide toelichting

⁴ Arnhem–Doetinchem en Barneveld Noord (2011) Zutphen–Winterswijk (2012)

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Bedragen in € mln incl. btw	Budget	planning						Uitvoerings- periode	
		2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Projectomschrijving	Taakstel- lend								
CATEGORIE 1									
Projecten nationaal									
Aslasten Cluster III									Divers t/m 2016
Optimalisering Goederencorridor R'dam–Genua	38		uo						
ERTMS Rotterdam–Antwerpen	28		uo ¹						2011–2012
Europese ERTMS Goederenverbindingen									
ERTMS Amsterdamse haven– Betuweroute	3								2012
ERTMS Rotterdam–Antwerpen	3								2012
Projecten Oost-Nederland									
Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNOV)	5								
Projecten Zuidwestelijke delta									
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	212		uo						
Projecten Limburg									
Goederenverbinding Antwerpen– Roergebied (IJzeren Rijn) ¹	pm								pm
Overige projecten									
Kleine projecten/studies	5								
Totaal categorie 1									
Begroting (IF 13.05.02)		6	34	37	53	77	67		

¹ een deel van het project is reeds in uitvoering en opgenomen in het realisatieprogramma

Legenda

uo uitvoeringsopdracht

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting 2012 van Infrastructuur en Milieu (XII) bij beleidsartikelen 32 «Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit» en 34 «Sterke netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid».

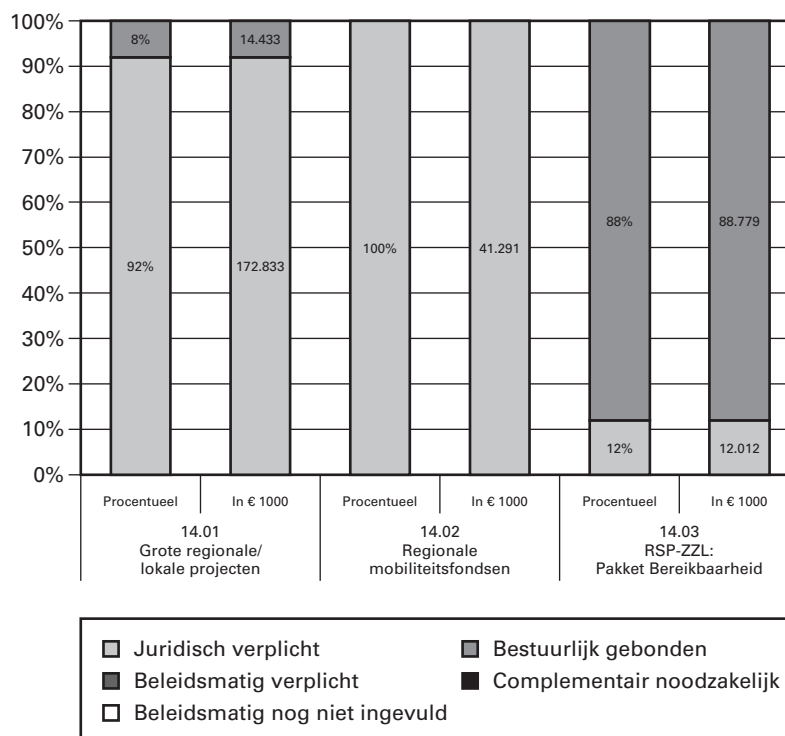
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	98 661	385 712	215 471	236 088	234 120	98 701	214 923
Uitgaven	266 337	311 857	329 348	268 298	329 946	169 543	248 602
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>156 053</i>	<i>266 252</i>	<i>187 266</i>	<i>140 607</i>	<i>120 653</i>	<i>61 919</i>	<i>34 235</i>
14.01.01 Verkenningen							
14.01.02 Planst. Progr. Reg/lok	668	45 430	888	48 700	35 890	1 000	0
14.01.03 Realistieprogr reg/lok	155 385	220 822	186 377	91 907	84 763	60 919	34 235
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>50 576</i>	<i>25 959</i>	<i>41 291</i>	<i>30 257</i>	<i>12 749</i>		
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>59 708</i>	<i>19 646</i>	<i>100 791</i>	<i>97 434</i>	<i>196 544</i>	<i>107 624</i>	<i>214 367</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	7 885	19 612	31 182	28 591	127 644	38 801	136 392
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	51 823	0	51 968	51 968	51 968	51 968	59 043
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	34	17 641	16 875	16 932	16 855	18 932
Ontvangsten							
14.09 Ontv. Reg./lokale infra	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 14



Toelichting:

14.01 Grote regionale/lokale projecten.

Dit betreft bijdragen tbv grote regionale/lokale projecten waarvoor overeenkomsten met lagere overheden zijn afgesloten. Deze bedragen zijn grotendeels al juridisch verplicht.

14.02 Regionale Mobiliteitsfondsen

Dit betreft bijdragen aan regionale mobiliteitsfondsen waarvoor overeenkomsten met lagere overheden zijn afgesloten.

14.03 RSP-ZZL: Rijksbijdrage.

Voor de inzet van deze middelen is een convenant met het Noorden afgesloten en derhalve zijn deze middelen bestuurlijk gebonden, voor zover nog niet juridisch verplicht.

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de BDU (respectievelijk € 112,5 mln. en € 225 mln.) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord onder de begroting 2012 van Infrastructuur en Milieu (XII) bij beleidsartikel 34.

Producten

Verkenningen

Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningsprogramma opgenomen in het MIRT. In de begroting zijn dan ook geen middelen voor dit product opgenomen. De verkenningen worden

Productartikel 14

onder verantwoordelijkheid van de regionale overheid uitgevoerd en pas na toetsing al dan niet opgenomen in het planstudieprogramma.

Planstudieprogramma regionaal/lokaal

Van een project dat in de planstudietabel is opgenomen worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de rijksbijdrage aangemerkt (onder aftrek van de eigen bijdrage van € 112,5 mln. resp. € 225 mln.).

Wijzigingen in het planstudieprogramma:

- RijnGouwelijn West van planstudie naar realisatieprogramma.

Nieuw in het planstudieprogramma:

- Tram Utrecht Centraal – de Uithof. Voor deze tram is door de minister een bijdrage van € 110 mln. gereserveerd. Er moet nog wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. De uitvoering loopt van 2012 t/m 2015.

Realisatieprogramma regionaal/lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten die door derden worden aangelegd.

Wijzigingen in het realisatieprogramma:

Tilburg Noordwesttangent wordt in 2011 opgeleverd i.p.v. 2010. Oorzaak is de latere oplevering van de kruising met het kanaal.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget				Planning		Uitvoering periode	
	min.	max.	taakstel- lend	2011	2012	2013	2014	2015		2016
Projectomschrijving										
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)										
Projecten Zuidvleugel										
Haaglanden/Den Haag, R'damsebaan (vh. Trekvlittracé)		450	228	pb	uo					2014–2018
A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop			109	pb	uo					2011–2015
RijnGouwelijn West			46							2012–2015
Projecten Utrecht										
Utrecht Tram CS–De Uithof			110							2013–2018
Projecten Brabant										
Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruit (T-str.)		815	259	pb	uo					2015–2018
CATEGORIE 2										
Projecten Nationaal										
Projecten in voorbereiding			variabel							2010 ev

Legenda

Pb projectbesluit

Uo uitvoeringsopdracht

Productartikel 14

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale/lokale infrastructuur; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC ¹	1 173	1 168	799	93	44	37	85	61	34	20	2017	2017
N201	178	178	128	32	18						2012	2012
Projecten Zuidvleugel												
Rijn Gouwelijn Oost	151	149	0	72	42	31				6	2015	2015
Den Haag Internationale stad, Scheveningen Boulevard	6	11	2	4							2013	
Randstadrail (incl. voorbereidings- kosten en aanlanding) ²	890	888	836	2	52						2006, 2010/13	2006, 2009/12
Beneluxmetro (excl. Bodemsa- nering) ³	660	660	658	2								
Projecten Brabant												
Tilburg Noordwesttangent	0	5									2012	2010
Projecten Oost-Nederland												
Nijmegen 2e stadsbrug	71	71	0	16	31	24					2013	2013
Totaal categorie 0	3 129	3 131	2 423	222	186	92	85	61	34	26		
Begroting (IF 14.01.03)				222	186	92	85	61	34			

¹ Deels investeringsimpuls 1998

² Mijlpaal 2013 betreft aanlanding metro Den Haag CS

³ Deels investeringsimpuls 1994

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

Over heel Nederland worden verschillende Regionale Mobiliteitsfondsen (RMf) gebruikt. Deze fondsen zijn gevoed op basis van de volgende impulsen:

- Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- Amendement Dijsselbloem.
- Amendement Van der Staaij.
- Regionale bereikbaarheid (Kwartje van Kok).
- Amendement Van Hijum.
- Quick wins NWA eerste en tweede tranche.
- Tunnel Sluiskil.

Producten

Rijksbijdrage

De rijksmiddelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR; inclusief de terugsluisopbrengsten), de amendementen Dijsselbloem, Van der Staaij en Van Hijum, Regionale bereikbaarheid en Quick wins NWA zijn volledig uitgekeerd. In het kader van Tunnel Sluiskil worden ook in 2012 rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

Tunnel Sluiskil

Op 18 mei 2009 is de bestuursovereenkomst inzake een tunnel bij Sluiskil getekend. In overleg met de provincie Zeeland is besloten om de lenM-bijdrage via het (her)opgerichte Regionaal Mobiliteitsfonds Zeeland te laten verlopen. Het totaal van € 135 mln komt beschikbaar in 2010–2014.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk–regio (TK 2007–2008, 27 658, nr. 43)

Productartikel 14

Het pakket omvat een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds).

Producten

In totaal gaat het om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 is inclusief € 200 mln. uit het MIRT.

In 2009 is het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket (RMf RSP) opgericht voor Noord-Nederland. De instelling van het RMf RSP volgt uit het Convenant RSP Zuiderzeelijn d.d. 23 juni 2008. Het totale budget RMf RSP is € 970 miljoen¹. Dit bestaat uit € 500 miljoen bijdrage van het rijk en € 470 miljoen bijdrage van de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel en een regionaal deel. Voor het rijksdeel, onder regie van EL&I, wordt € 150 mln. van de rijksbijdrage ingezet. In 2009 is dit deel van het budget overgeheveld naar de begroting van EL&I i.v.m. het ontbreken van een deugdelijke betaaltitel bij lenM. Voor het regionaal deel, onder regie van de regio, wordt € 250 mln. ingezet (€ 150 mln. Rijk + € 100 mln. regio).

De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-regio (TK 2008–2009, 31 700 A, nr. 19).

Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd met een voortgangsrapportage (in het najaar).

Project overzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Projectomschrijving	Kosten	Totaal								Budget in € mln	
		Totaal rijk	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016–2020	Totaal regio ¹	
Projecten Noord-Nederland											
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{2 3}	1 415	572	8	19	31	28	128	39	319	200	
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		524	52	0	52	52	52	52	264	370	
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma		162	0	0	18	17	17	17	93	100	
Begroting (IF 14.03)		1 258	60	19	101	97	197	108	676	670	
Overige afspraken											
LMCA Spoor: spoordriehoek ⁴		166							166		
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland		1 423	60	19	101	97	197	108	842		

¹ Bijdrage regio zijn op prijspeil 2007.

² Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol–Ens en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln. uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

³ Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln. (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

⁴ Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

¹ De bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's).

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagewegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, verkenningen en planstudie en netwerkgebonden kosten. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (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.

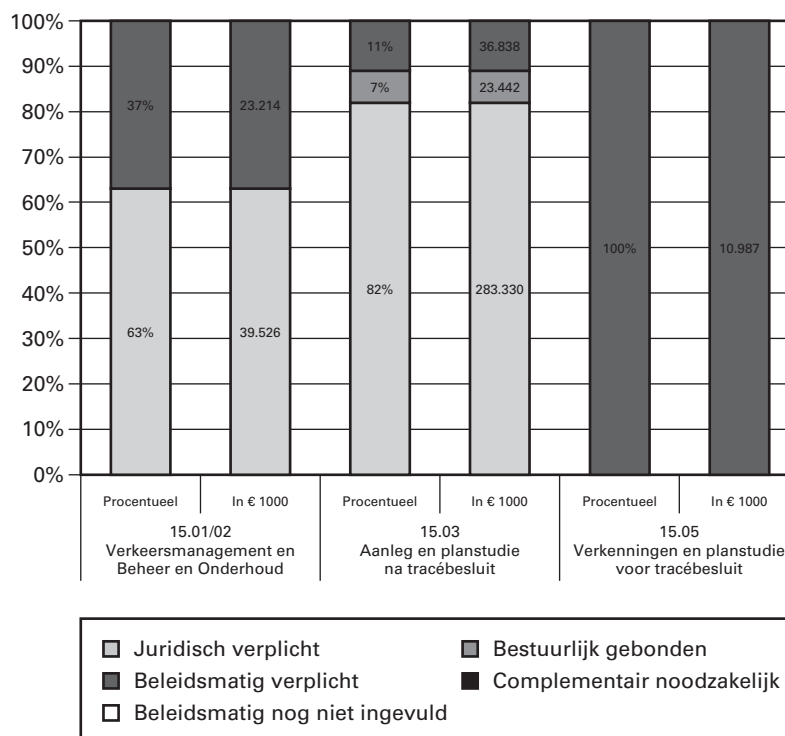
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	963 376	988 805	1 015 926	834 447	747 294	576 511	582 201
Uitgaven	848 903	764 385	843 656	908 096	884 078	871 135	775 429
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>85 811</i>	<i>23 366</i>	<i>23 552</i>	<i>14 856</i>	<i>12 495</i>	<i>12 487</i>	<i>12 464</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	84 762	23 366	23 552	14 856	12 495	12 487	12 464
15.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement	1 049	0	0	0	0	0	0
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>543 934</i>	<i>261 263</i>	<i>199 385</i>	<i>268 584</i>	<i>261 747</i>	<i>252 622</i>	<i>344 678</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	374 741	202 584	125 947	195 439	191 791	181 625	254 204
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	29 250	22 783	23 176	23 130	23 143	23 157	23 172
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	139 943	35 896	50 262	50 015	46 813	47 840	67 302
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>211 124</i>	<i>210 988</i>	<i>343 610</i>	<i>346 248</i>	<i>272 298</i>	<i>201 043</i>	<i>40 446</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	211 097	210 019	334 891	330 510	264 103	172 216	39 623
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit	27	969	8 719	15 738	8 195	28 827	823
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>8 034</i>	<i>8 549</i>	<i>21 287</i>	<i>30 171</i>	<i>104 736</i>	<i>180 681</i>	<i>155 642</i>
15.05.01 Verkenningen	7 995	0	0	0	0	0	0
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	39	8 549	21 287	30 171	104 736	180 681	155 642
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>	<i>0</i>	<i>260 219</i>	<i>255 822</i>	<i>248 237</i>	<i>232 802</i>	<i>224 302</i>	<i>222 199</i>
15.06.01 Apparaatskosten RWS	0	247 354	243 456	234 731	219 585	211 104	209 026
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	0	12 865	12 366	13 506	13 217	13 198	13 172
15.09 Ontvangsten	49 647	48 376	68 687	29 703	22 155	3 042	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 15



15.01 en 15.02 Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

De voor beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht en betreffen in hoofdzaak het groot variabel onderhoud aan vaarwegen.

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Het beschikbare begrotingsbedrag is grotendeels juridisch verplicht. Voor het overige deel is het budget bestuurlijk gebonden.

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Alle verkenningen en planstudies zijn beleidsmatig verplicht.

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Basispakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

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.

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht. Operationele beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

- Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluisen in de hoofdvaarwegen;

- Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluisen op de vraag vanuit de markt.

De bediening van sluisen en beweegbare bruggen zal conform het vigerende Beheerplan Rijkswateren (2010–2015) worden uitgevoerd. Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht de bediening zodanig in te richten dat wachttijden en stremmingen zo veel mogelijk worden beperkt. Een goede informatievoorziening hierover aan gebruikers is daarbij van groot belang. Met het toezicht op het water dat door RWS (o.a. samen met KLPD) wordt uitgevoerd, wordt beoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet komt er meer nadruk op bestuursrechtelijke handhaving door lenM te liggen (i.p.v. strafrechtelijke handhaving door de KLPD). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Servicepakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

De invoering van AIS (Automatic Identification System) transponders maakt deel uit van de implementatie van River Information Services (RIS) in Nederland. De invoering van RIS vloeit voort uit de EU RIS richtlijn (2005/44).

Schepen uitgerust met AIS-transponders worden automatisch aangemeld bij en kunnen gevolgd worden door de bedien- en verkeerscentrales van RWS. Dit maakt het mogelijk om:

- De veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen.
- De bestaande infrastructuur beter te benutten en daarmee de komende jaren de groei van het scheepvaartverkeer beter op te vangen.
- Efficiencywinst te realiseren bij de verkeersposten en bedieningscentrales van RWS.

In november 2006 heeft de minister van VenW een convenant afgesloten met vier brancheorganisaties uit de binnenvaart. In dit convenant is afgesproken dat de Staat bereid is om, gedurende de periode van vrijwillige invoering, een deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenvaartschepen voor haar rekening te nemen. De uitvoering van de regeling vindt plaats tussen eind 2009 en eind 2012

Meetbare gegevens basispakket verkeersmanagement
Specificatie areaal:

Omvang areaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	omvang 2010	2011	2012
Begeleide vaarweg in km	km	608	608	608
Bediende objecten in aantallen	aantal	214	214	214

Toelichting

Alleen de vaarweg die vanuit vaste verkeersposten wordt begeleid is in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouille vaartuigen worden bestreken, zijn niet meegerekend.

Indicatoren					
Basispakket	Indicator	Eenheid	realisatie 2010	streefwaarde 2011	streefwaarde 2012
	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. De eenheid wordt weergegeven als het % waarop de passeertijd wordt gerealiseerd	Hoofd-transportas	68%	80%	85%
		Hoofd-vaarweg	81%	75%	75%
		Overige vaarweg	88%	70%	70%

Toelichting

Bovenstaande indicatoren zijn gericht op de gebruiker en geven een indicatie van de passeertijden en dus ook over de wachttijden als gevolg van onderhoud. De norm voor de passeertijd wordt per object vastgesteld op basis van wachttijd en schuttijd. Gestreefd wordt naar een gemiddelde wachttijd van maximaal 30 minuten. Door het bij de sluisen aanwezige achterstallig onderhoud worden de prestaties t.a.v. de passeertijden bij de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen, de komende paar jaren vooralsnog negatief beïnvloed. Enerzijds door het frequenter optreden van storingen, anderzijds door de tijdelijke stremmingen die noodzakelijk zijn voor de werkzaamheden om deze achterstanden in te lopen. In de periode tot en met 2016 worden de bekende achterstanden weggewerkt en zullen de prestaties verbeteren. Daarnaast kan de passeertijd ook negatief beïnvloed worden door een capaciteitstekort van een sluisen-complex, zoals het geval is bij de sluisen op de Zeeuwse corridor. Via het aanlegprogramma wordt daaraan gewerkt met studies naar de capaciteit van de Volkeraksluisen en de sluis bij Terneuzen. Dit wordt ook zichtbaar als de realisatiecijfers 2010 worden gedifferentieerd naar corridors; Amsterdam-Rijnkanaal 86%, Rijn-Scheldeverbinding 66%, Westerschelde 58%.

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

Producten

In de begroting 2010 en 2011 is opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. In het afgelopen jaar is deze spanning tussen ambities en budgettaire mogelijkheden in kaart gebracht en zijn oplossingsmogelijkheden verkend, dit mede op basis van de uitgevoerde audits op de netwerken. Dit heeft in deze begroting geresulteerd in een oplossing van de problematiek door een structurele verhoging van het budget, aanvullende efficiencymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 4.2.

Basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen. 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 ongewild minder service kan worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

De activiteiten zijn erop gericht om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed als mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd, zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma alsmede met werkzaamheden vanuit hoofdwatersystemen.

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals LNV, Financiën (Douane), lenM en de Kustwacht. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS. 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.
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

Kustwacht

De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast.

De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft hij trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van de Rijksrederij en schepen, vliegtuigen en helikopters van het ministerie van Defensie.

De minister van lenM is als coördinerend minister voor Noordzee aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en begroting voor de Noordzee. De overzichtconstructie Kustwacht nieuwe stijl is als bijlage aan deze begroting toegevoegd.

Servicepakket Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen

Overdracht Brox-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brox-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 600 XII, nr. 17). Behoudens

de Fries-Groningse kanalen resteren er nog slechts enkele kleinschalige verplichtingen die op dit artikel worden geboekt..

Fries-Groningse kanalen

De hieraan gerelateerde uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland ten behoeve van het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen. De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. De kanalen zijn eigendom van deze provincies en zij zijn in de huidige situatie primair verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Voor het beheer en onderhoud ontvangen beide provincies jaarlijkse rijksbijdragen in de vorm van een specifieke uitkering. In december 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd (32 500 A, 39) over de stand van zaken van de nadere invulling van de op 1 juli 2010 aangenomen motie van de heer De Rouwe c.s. (32 723 A, nr. 125). In het BO MIRT 2011 zijn afspraken gemaakt over de actualisatie van de afspraken voor het Beheer en Onderhoud van de Fries Groningse kanalen. De afspraken betreffen de uitgangspunten en invulling van de overdracht van de taken die gerelateerd zijn aan de jaarlijkse rijksbijdragen. Deze afspraken worden nu uitgewerkt ten behoeve van de definitieve besluitvorming.

Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen

Het groot variabel onderhoud is opgebouwd uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel betreft het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls). Het tweede onderdeel betreft het groot variabel onderhoud uit NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen.

Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (impuls)

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Ongewild leidde dit tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud, waarbij geprioriteerd is naar vaarwegklasse. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot het geven van een impuls aan het Beheer en Onderhoud van Rijkswaterwegen in de periode tot en met 2010. Destijds is € 700 mln. beschikbaar gesteld om een deel van het achterstallig onderhoud op de belangrijkste hoofdtransportassen in te lopen, de zogenoemde Impuls. Voor een aantal projecten kent de uitvoeringsperiode een uitloop tot in 2012 en in een enkel geval tot in 2016.

Projecten (plan van aanpak Beheer en Onderhoud)

Projecten	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluisen en oevers	2005–2011
Amsterdam–Lemmer/Ijsselmeer (1)	2004–2012
Baggeren Ijssel	2008–2011
Vervanging vaartuigen	2006–2010
Kanaal Gent–Terneuzen, baggeren en oevers (2)	2004–2010/2012
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/2012
Rotterdam–België/Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluisen en baggeren (3)	2005–2012
Rotterdam–Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009
Wrakkenberging	2009–2011
Natte bruggen (4)	2004–2011/2016

Toelichting:

1. De baggerwerkzaamheden aan het Zwolse Diep zijn in 2010 afgerond. Het Groot Onderhoud aan de Houtribsluizen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor de periode ná 2010 aan de Houtribsluizen waren gepland. Dit deel van het project zal daarom naar verwachting in 2012 worden opgeleverd.
2. Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. De civiele onderdelen zijn in 2010 opgeleverd. Het deelproject «Bewegingswerken West- en Middensluis» zal naar verwachting pas in 2012 worden opgeleverd. Om dit project met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren, bleek een langere uitvoeringsduur noodzakelijk.
3. De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluizen en de Haringvlietssluis is in 2011 afgerond. Diverse werkzaamheden aan de sluisen in Zeeland (o.a. Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu voor 2012 gepland.
4. 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. Uitvoering start zomer 2011. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. Volledige oplevering zal in 2016 plaatsvinden.

Nota Mobiliteit achterstallig onderhoud vaarwegen (NOMO AOV)

In de aanloop naar de begroting 2009 is gewerkt aan een programma van onderhoudsactiviteiten ten behoeve van het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in de periode vanaf 2010 waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit ca. € 900 mln. is gereserveerd. Dit programma is opgebouwd uit de onderstaande projecten. Deze projecten vallen voor een deel onder de noemer Groot Variabel onderhoud. De middelen voor dat deel zijn dan ook ondergebracht onder artikel 15.02.04. De overige projecten worden geraamd en verantwoord onder het reguliere beheer en onderhoudsbudget (15.02.01). Met de in de begroting 2009 opgenomen versnelling zullen deze projecten al in 2016 zijn afgerond, conform de wens van Tweede Kamer en de sector. De voorbereiding en uitvoering van geplande projecten worden inmiddels voortvarend ter hand genomen. In onderstaande twee tabellen zijn de afzonderlijke projecten opgenomen en de periode van de verwachte uitvoering. Ook is de verdeling van de beschikbare NOMO-middelen voor achterstallig onderhoud vaarwegen per project indicatief aangegeven.

NOMO – Groot Variabel Onderhoud

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

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 van de werkzaamheden t.b.v. het wegwerken van het achterstallig onderhoud is voor 2015 gepland.

NOMO – Overig achterstalling onderhoud			
Projecten	Uitvoeringsperiode		Indicatief budget (mln €)
Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2007–2016		144
Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2009–2015		47
Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2007–2016	1	79
Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	2007–2016		88
Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2008–2016		70
Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2011–2016	1	50
Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	2009–2016	2	77
Renovatie sluizen en in- en aflatwerken Twentekanalen	2009–2013		0
Delden/Hengelo en Spooldersluis	2011–2016		62
Renovatie stalen boogbruggen Utrecht			
Totaal			617

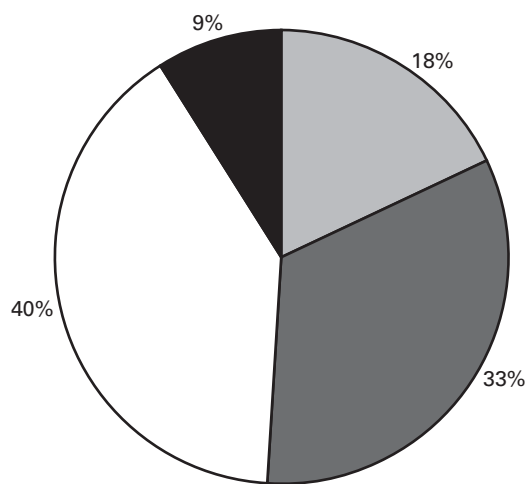
Toelichting

1. De werkzaamheden in Noord- en Zuid-Holland lopen door tot in 2016 om de verkeershinder voor de scheepvaart te beperken.
2. Beide projecten in Oost-Nederland zijn samengevoegd tot één totaalproject «Onderhoud vaargeulen, oevers en sluizen Oost-Nederland».

Meetbare gegevens Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

In de kabinetsreactie op het IBO Beleid en Onderhoud (Kamerstukken 2006–2007, 30 800 XII, nr. 57) is toegezegd om extracomptabele informatie te verstrekken over de wijze waarop de middelen voor beheer en onderhoud worden aangewend. Ter invulling daarvan is hieronder een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten over oevers, bodems, kunstwerken en verkeersvoorzieningen. Deze percentages zijn gebaseerd op het meerjarig gemiddeld benodigde budget: van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren.

Productartikel 15



Oevers
 Bodems
 Kunstwerken
 Verkeersvoorzieningen

Ten aanzien van beheer en onderhoud is er het volgende areaal:

Omvang Areaal			
	Areaal	Eenheid	Omvang 2012
B&O	Vaarwegen	km	7 609

Toelichting

Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen die ten behoeve van de binnenvaart in beheer zijn bij RWS, die in totaal 3 730 km meten en anderzijds het aantal km zeevaartweg van in totaal 3 879 km.

Voor het jaar 2012 geldt de volgende indicator:

Indicatoren					
	Indicator	Norm	realisatie 2010	Streefwaarde 2011	streefwaarde 2012
B&O	De vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van de vaarwegmarkering op orde te zijn. De eenheid waarop dit wordt weergegeven is het % van de tijd dat de vaarbak op orde is.	Hoofd-transportas	96%	85%	90%
		Hoofd-vaarweg	83%	70%	75%
		Overige vaarweg	84%	70%	70%

Toelichting

Deze indicator geeft een beeld van achterstanden bij het beheer en onderhoud van de vaarwegen. In de afgelopen jaren zijn de gerealiseerde scores mede opgelopen als gevolg van het programma om de achterstanden in te lopen. Als eerste worden de achterstanden op de hoofd-

transportassen weggewerkt. Dit programma is in 2010 grotendeels afgerond. Het programma tot en met 2016 is erop gericht ook de achterstanden op de hoofd- en overige vaarwegen weg te werken.

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

In 2012 wordt naar verwachting het project Walradar Noordzeekanaal opgeleverd

Naar verwachting start in 2012 de realisatie van de volgende projecten:

- Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes).
- Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis).
- Wilhelminakanaal Tilburg.
- De Zaan (Wilhelminasluis).
- Capaciteit Julianasluis Gouda.
- Verbreding Maasgeul.

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreft de volgende projecten:

- Het taakstellend budget voor het project Maasroute-fase 2 is met € 40 mln. verhoogd vanuit het budget voor Groot Variabel Onderhoud. Dit in verband met het meenemen van enkele geplande onderhoudswerkzaamheden in het aanleg contract van de Maasroute.
- Het project vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) is overgegaan naar de realisatiefase. Hieraan gekoppeld is de overheveling van € 39,3 mln. vanuit de planstudieruimte (na tracébesluit).
- Het project Bouw 4^e sluiskolk Ternaaien is overgegaan naar de realisatiefase en de uitvoering zal onder verantwoordelijkheid van België en naar verwachting eind 2011 starten.
- Voor de spoorbrug Zuidhorn is medio 2011 een realisatiebesluit genomen. Dit project is overgegaan naar de realisatiefase en is toegevoegd aan het project Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1. De uitvoering gebeurt onder verantwoordelijkheid van de provincie Groningen en zal naar verwachting eind 2011 starten.
- Daarnaast zijn de projectbudgetten geschoond voor de AGB bijdragen in verband met de nieuwe bekostigingswijze van Rijkswaterstaat.

Ten opzichte van de begroting 2011 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIRT-projectenboek (www.mirtprojectenboek.nl).

Planstudieprogramma na tracébesluit

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreft de volgende projecten:

- Het project vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) is overgegaan naar de realisatiefase. Hieraan gekoppeld is de overheveling van € 39,3 mln. vanuit de planstudieruimte (na tracébesluit).
- Het project verbreding Maasgeul is in 2011 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase.

Impuls infrastructuur vaarwegen**Quick-wins binnenhavens**

Het oorspronkelijk beschikbare budget voor quick win maatregelen op het gebied van binnenhavens en vaarwegen is in het kader van de subsidie-taakstelling van het kabinet verlaagd met € 9,7 mln. Het nog resterende budget zal worden ingezet voor een derde tranche die zich zal richten op een beperkt aantal infrastructurele projecten ten behoeve van het faciliteren van containervervoer over water. Deze tranche zal in 2012 tot besluitvorming leiden. De uitvoering van deze projecten is voorzien in de periode tussen 2013 en eind 2015.

Dynamisch verkeersmanagement

Uit de enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen is een bedrag van € 102 mln. (prijspeil 2010 en inclusief 17 mln. agentschapsbijdrage) beschikbaar gesteld voor maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement op vaarwegen. De middelen worden met name ingezet om de verbindingen vanuit de Maasvlakte naar het achterland beter te benutten.

De maatregelen zijn opgebouwd langs 3 sporen:

- spoor 1 bevat maatregelen gericht op het vernieuwen en verbeteren van de efficiency van de dienstverlening door de vaarwegbeheerders;
- spoor 2 gaat over het stroomlijnen van de informatie tussen het publieke en private domein (één loket voor vervoer over water);
- spoor 3 heeft betrekking op kennisopbouw om ervoor te zorgen dat de totale logistieke keten goed functioneert.

*Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma
Hoofdvaarwegen*

Projectomschrijving huidig	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Quick Wins Binnenhavens	103	112	31	21	15	12	13	6	5		2011/ 2013	2011/ 2013
Impuls Dynamisch verkeersmanagement	87	102	1	15	35	36					2013	2013
Projecten Noordwest-Nederland												
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	15	16	12	3							na 2011	na 2011
Walradar Noordzeekanaal	26	28	12	9	4						2012	2012
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3				2014	2014
Projecten Utrecht												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	19	8				2	2	2	2	na 2013	2013
Projecten Zuidvleugel												
Capaciteit Julianasluis Gouda	0	3									2013	2013
Projecten Brabant												
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	55	59	50	0	4						2008	2008
Zuid-Willemsvaart; omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	417	470	60	25	70	125	70	56	10		2015	2015
Wilhelminakanaal Tilburg	74	84	0	1	2	15	15	20	22		2016	2015
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	78	83	52	1	25						2011	2011
Projecten Limburg												
Maasroute, modernisering fase 2	601	613	119	108	111	94	95	74			na 2012	na 2012
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	9	9	0	9							2015	
Projecten Oost-Nederland												

Productartikel 15

Projectomschrijving huidig	Totaal		Budget in € mln							Oplevering		
	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig	
Vaarweg Meppel–Rampspol (keersluis Zwartsluis)	51	1	1	7	14	14	14	1	0		2012–2015	
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1	247	205	145	7	23	27	41	0	0	3	2014	2013
Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee	35	41	2	2	26	4					2013	2012
Overige projecten												
Walradarsystemen	36	46	11	4	9	3	10	0			divers	2013
Kleine projecten	64	93	63	0	1						nvt	nvt
Ligplaatsvoorzieningen	4	4	3	0							2007	2007
Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)	5	5	0	2	2	1	1				2011/14	
Afronding				2	1					1		
Totaal categorie 0	1 937		580	210	335	331	264	172	40	6		
Begroting (IF 15.03.01)				210	335	331	264	172	40			

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02/15.05.02: Planstudieprogramma voor- en na tracébesluit/projectbesluit

Projectomschrijving	Raming kosten		Budget taakstellend	Planning							Uitvoering periode
	min.	max.		2011	2012	2013	2014	2015	2016		
CATEGORIE 1 (na tracébesluit/projectbesluit)											
Projecten Limburg											
Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))			65	uo							2011–2017
Projecten Zuidvleugel											
Verbreding Maasgeul			3								2012–2013
Totaal categorie 1 na tracébesluit/projectbesluit (IF 15.03.02)			68								
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/projectbesluit)											
Projecten Noordwest-Nederland											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg Lichtenen Buitenhaven			14	uo							2012–2015
IJmuiden			63		pn/pb	uo					2013–2015
Vaarweg IJsselmeer–Meppel			35								2021–2023
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Lemmer			6								2021–2023
Zeetoegang IJmond			pm ¹		pn						t/m 2016
Projecten Utrecht											
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis			177			tb		uo			2015–2020
Projecten Zuidvleugel											
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merweddes			28			pn/pb	uo				2015–2017
Uitbreiding ligplaatscapaciteit Beneden Lek			3			uo					2014–2015
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep–Dordtsche Kil			9								2021–2023
Projecten Oost-Nederland											
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)			36								2021–2023

Productartikel 15

Bedrag in € mln.	Raming kosten		Budget				Planning		Uitvoering	
	min.	max.	taakstel- lend	2011	2012	2013	2014	2015	2016	periode
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel			27			pb	uo			2014–2016
Toekomstvisie Waal			142							2006–2023
Verruiming Twentekanalen (fase 2) en capaciteitsuit- breiding sluis Eefde			95		pn/pb	uo				2014–2017
Projecten Noord-Nederland										
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 2			pm ²							2014–2023
Verdieping vaarweg Harlingen- Kornwerderzand (Boontjes)			5		pb/uo					2012–2013
Totaal categorie 1 voor tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.05.02)			640							
Totaal categorie 1			708							

¹ Het betreft een nog te realiseren DBFM-contract. De rijksbijdrage in het convenant is € 541,5 mln (prijsspeil 2007). Het totaal aan bijdragen bedraagt maximaal € 800,5 mln (prijsspeil 2007), inclusief regiobijdrage.

² Het taakstellend budget voor dit project is afhankelijk van de nog uit te werken alternatieven door de provincies.

15.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waarbij sprake is van publiek-private samenwerking bestaat de betaling uit een geïntegreerd bedrag voor aanleg, onderhoud én financiering gedurende een langdurige periode. De meest toegepaste vorm is Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) waarbij de overheid betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van een product. Deze contractvorm garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten van veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren.

Op dit moment zijn er nog geen geïntegreerde projecten op het hoofdvaarwegennet afgerond zodat er op dit moment nog geen uitgaven hoeven te worden verantwoord. De PPC-meerwaardetoetsen voor de projecten Zeetoeegang IJmond, Sluis Limmel, Kanaal Gent Terneuzen en Twentekanalen 2e fase en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde zijn inmiddels afgerond. De keuze voor de contractvorm zal binnenkort worden genomen.

Geplande PPC's (2011–2012):

- Lichtenen Buitenhaven IJmuiden;
- Toekomstvisie Waal.

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit/projectbesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

De verkenningen Verbreding Maasgeul en capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal zijn in 2011 naar de planstudiefase gegaan.

Voor de verkenning Volkeraksluizen wordt in 2012 een voorkeursbeslissing verwacht.

De Vlaams-Nederlandse verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen is afgerond. Eind 2011 wordt een Vlaams-Nederlands akkoord verwacht over de voorkeursvariant en de start van de planstudie.

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

Over de voortgang van het planstudieprogramma voor tracébesluit is het volgende te melden:

- Het project bouw 4e sluis kolk Ternaaien (verantwoordelijkheid van België) is in 2011 naar de realisatiefase gegaan.
- Het deelproject spoorbrug Zuidhorn (onderdeel Lemmer–Delfzijl fase 2) is in 2011 naar de realisatiefase gegaan.
- Naar verwachting zal het project Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg eind 2011 naar de realisatiefase gaan.
- Naar verwachting zal het project Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes) eind 2011 naar de realisatiefase gaan.
- In 2012 wordt een voorkeursbeslissing verwacht voor het project Twentekanaal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde.
- In 2012 wordt naar verwachting de planstudie voor de Zeetogang IJmond opgeleverd;
- In 2012 wordt een projectbeslissing verwacht voor Lichtenen Buitenhaven IJmuiden.
- Voor het project Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis wordt eind 2011 een voorkeursbeslissing verwacht.

Vanwege de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt een aantal projecten vertraagd en wordt de oplevering verwacht in de periode 2021–2023. Het gaat dan om de projecten Bovenloop–IJssel, Vaarweg IJsselmeer–Meppel, ligplaatsen Amsterdam–Lemmer, Waal (overnachtingshaven Weurt) een deel van Lemmer–Delfzijl fase 2, ligplaatsen Lemmer–Delfzijl en de Verkeerssituatie Hollandsch Diep-Dortsche Kil.

Het projectoverzicht van de planstudies vóór tracébesluit is opgenomen onder 15.03.

Projectoverzicht behorende bij 15.05 Lopende verkenningen

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Zuidwestelijke Delta			
Capaciteit Volkeraksluizen	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Mobiliteit	2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn–Scheldeverbinding	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Mobiliteit	2010
Grensoverschrijdende verkenning Gent–Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2010
Noord-Nederland			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl	Capaciteit en veiligheid	Nota Mobiliteit	2011

15.06 Apparaatskosten RWS

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 30 119 nrs. 4 en 5).

Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);
- Ruimte voor de Rivier;
- Maaswerken;
- 2^e Hoogwaterbeschermingsprogramma

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek en aan artikel 31 Integraal Waterbeleid.

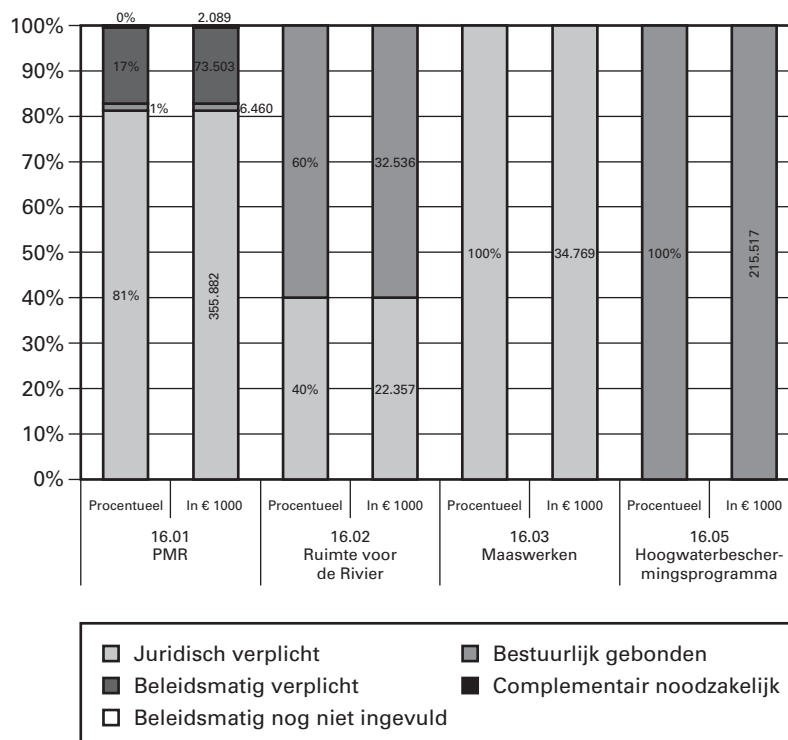
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
16 Megaprojecten niet- Verkeeren Vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	189 945	503 270	674 428	575 507	522 703	283 282	574 262
Uitgaven	194 395	637 488	861 154	838 270	765 747	747 013	593 586
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>14 206</i>	<i>463 492</i>	<i>437 934</i>	<i>50 644</i>	<i>18 616</i>	<i>5 344</i>	<i>3 777</i>
16.01.01 Planstudie PMR							
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	14 206	463 492	437 934	50 644	18 616	5 344	3 777
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>146 604</i>	<i>112 865</i>	<i>154 610</i>	<i>292 036</i>	<i>341 925</i>	<i>349 884</i>	<i>191 854</i>
16.03 Maaswerken	33 585	46 315	34 769	39 614	30 402	29 323	26 075
<i>16.04 Netwerkgebonden kosten Mega niet VenV</i>	<i>0</i>	<i>14 816</i>	<i>18 324</i>	<i>18 626</i>	<i>18 093</i>	<i>16 274</i>	<i>12 961</i>
16.04.01 Apparaatskosten RWS	0	14 816	18 324	18 626	18 093	16 274	12 961
16.04.02 Overige netwerkgebonden kosten							
<i>16.05 Hoogwaterbeschermingsprogramma 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>215 517</i>	<i>437 350</i>	<i>356 711</i>	<i>346 188</i>	<i>358 919</i>
Ontvangsten	2 607	0	80 193	88 039	139 589	195 411	155 850
16.09.01 PMR			1 193	3 000			
16.09.02 Ruimte voor de Rivier	2 512			6 689	11 239	17 561	
16.09.03 Maaswerken	95						
16.09.04 Ontvangsten HWBP-2			79 000	78 350	128 350	177 850	155 850

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 16



Toelichting:

16.01 PMR

Het aan de Landaanwinning verbonden product Natuurcompensatie is juridisch verplicht op het budget voor planschade/nadeelcompensatie na, welke bestuurlijk gebonden is. Ook de bijdragen aan de Groene verbinding en de landaanwinning zijn juridisch verplicht. De kosten voor de Uitvoeringsorganisatie zijn complementair noodzakelijk.

16.02 Ruimte voor de rivier

Het totale programmabudget bedraagt € 2,268 miljard. Binnen het programma Ruimte voor de Rivier worden bestuurlijke verplichtingen gedurende het programma omgezet in juridische verplichtingen. De juridische verplichting bestaat uit verplichtingen voor uitgaven met betrekking tot planstudies die naar aanleiding van goedgekeurde plannen van aanpak zijn verplicht aan de decentrale initiatiefnemers en Rijkswaterstaat, en uit verplichtingen voor uitgaven door decentrale realisatoren en Rijkswaterstaat met betrekking tot de realisatie van de maatregelen, als uitvloeisel van door de staatssecretaris en/of de minister genomen projectbeslissingen.

16.03 Maaswerken

Buiten het deel van de Maaswerken waarvoor juridische verplichtingen zijn aangegaan, zoals deelprojecten voor rivierversuiming en de kaden, zijn er bestuurlijke verplichtingen voor de uitwerkingsovereenkomsten met de regio en het consortium.

16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)

Het totale programmabudget HWBP-2 bedraagt bijna € 3,2 miljard en is op grond van de Waterwet en vaststelling van de HWBP2 lijst met 92 maatregelen wettelijk noodzakelijk. Het HWBP2 is door de Tweede Kamer

aangewezen als Groot Project. Naar verwachting zal eind 2011 een eerste basisrapportage aan de Kamer worden aangeboden. Er wordt qua werkwijze en rapportageverplichting aangesloten bij die van Ruimte voor de Rivier.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft een tweeledige doelstelling:

- het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In drie deelprojecten wordt deze dubbele doelstelling verwezenlijkt. Dat zijn «Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)» (uitgevoerd door de gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd door Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR)). In samenhang met de Landaanwinning dient voldoende natuurcompensatie te worden gerealiseerd.

IenM beschouwt PMR als een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij andere partijen zijn neergelegd. Uitzondering vormt de natuurcompensatie waarvan RWS is belast met de uitvoering. EL&I en IenM zijn het aan te spreken vakdepartement voor respectievelijk de 750ha en het Bestaand Rotterdams Gebied (BRG). IenM is het vakdepartement voor de landaanwinning.

IenM is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 351, nr. 3) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de minister van IenM verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt.

Producten

In 2006 heeft het Parlement de herstelde planologische kernbeslissing PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming) is uitgebracht (Staatscourant nr. 247, 2006).

De deelprojecten landaanwinning, natuurcompensatie en BRG zijn in uitvoering. Voor het deelproject 750 ha lopen de bestemmingsplan-procedures.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Landaanwinning: dit betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour.
- BTW: dit betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage en over de kosten van de Natuurcompensatie.
- Onvoorzien: deze post dient ter dekking van die projectposten, waarvoor bij de bepaling van het budget nog onvoldoende mogelijkheden waren om een 100%-raming op te stellen (bijvoorbeeld in het geval dat de ramingen nog niet voldoende hard kunnen worden gemaakt). Daarnaast kan een beroep worden gedaan op de post Onvoorzien, indien er sprake is van een volledig nieuwe situatie (zgn. Onvoorzien onvoorzien). De post onvoorzien heeft betrekking op alle

risico's waarvoor het Rijk verantwoordelijk is (met name natuurcompensatie).

- Aan- en ontsluitende infrastructuur: vanuit het project PMR is bij Miljoenennota 2010 het budget van € 345 mln. overgeheveld naar het project A15 Maasvlakte-Vaanplein (artikel 12 Hoofdwegenwet).
- Uitvoeringsorganisatie: dit betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing.
- 750 ha Natuur- en recreatiegebied: dit betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van lenM is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds.
- Groene Verbinding: dit betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een lenM-bijdrage.
- Bestaand Rotterdams Gebied: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit budget is bij eerste Suppletore wet 2007 (Wet van 14 september 2007, Stb. 359) overgeboekt naar voormalig VROM als eerstverantwoordelijk departement.
- Natuurcompensatie: dit betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts wordt uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie & toerisme en visserij en de eventuele planschade/nadeelcompensatie gefinancierd.

Meetbare gegevens

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond.
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed.
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II.
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 ha.
- 2012 Bestemmingsplannen 750 ha onherroepelijk.
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed; eerste overslag.
- 2021 Deelprojecten 750 ha natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond.
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR; realisatie

Productartikel 16

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	24	16	4	2	2	1				pm	pm
750 ha	30	30	30								2021	2021
Groene verbinding	31	31	23	8							2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0								2021	2021
Landaanwinning												
Monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Natuurcompensatie ²	113	112	67	12	6	5	6	5	4	8	pm	pm
Landaanwinning	735	721	16	363	356						2013	2013
BTW Buitencontour	137	134	0	69	68						2013	2013
Onvoorzien ³	69	111	0	8	6	44	12				pm	pm
Totaal categorie 0	1 142		154	464	438	51	19	5	4	8		
Begroting (IF 16.01.02)				464	438	51	19	5	4			

¹ Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder de uitvoeringsorganisatie.

² Invulling van deze noot is afhankelijk van de definitieve cijfers over natuurcompensatie.

³ € 69,1 mln. is gereserveerd op de begroting van lenM. Het verschil tussen het vorig en het huidig budget (€ 42,9 mln. minus de prijscompensatie over 2011) is de aanspraak die bestond op het FES; met het leegboeken van het FES is deze aanspraak komen te vervallen.

16.02 Ruimte voor de Rivier

Motivering

In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld en samen met de milieueffectrapportage ter inzage gelegd. Na de inspraakronde (deel 2) heeft het kabinet op 22 december 2005 in deel 3 een definitief standpunt ingenomen (PKB, Kamerstukken II, 2004–2006, 30 080, nrs. 1–6). In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB unaniem aanvaard.

Met de PKB (deel 4) wil het kabinet twee doelstellingen bereiken:

1. Het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen. Dit houdt in dat de veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) uiterlijk in 2015 in overeenstemming moet worden gebracht met de wettelijke vereiste norm.
2. Een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. Daarmee wordt het rivierengebied economisch, ecologisch en landschappelijk versterkt.

Producten

De PKB deel 4 bevat een besluit over het uiterlijk eind 2015 uit te voeren basispakket van 39 maatregelen én de plaats waar ze getroffen moeten worden. In de PKB wordt bovendien een doorkijk gegeven naar de lange termijnopgave voor waterveiligheid. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. Het programmabudget bedraagt € 2,3 miljard. Conform de Regeling Grote Projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder half jaar een voortgangsrapportage: vóór 1 april 2012 VGR 19 en voor 1 oktober 2012 VGR 20. Voor de actuele stand van zaken wordt verwezen naar de laatste voortgangsrapportage.

De stand van zaken per 31 december 2012 is naar verwachting:

- 5 van de 39 maatregelen zijn geschrapt: voor het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling bleken ze niet nodig;
- Voor alle 34 maatregelen is de projectbeslissing genomen;

Productartikel 16

- Alle 34 maatregelen zijn in uitvoering danwel worden uitgevoerd.

Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Belangrijkste budgettaire wijzigingen op dit project zijn de volgende:

- In het kader van de kabinetstaakstelling met betrekking tot bovenwettelijke inpassing wordt het taakstellend budget met € 8 mln. verlaagd.
- In het kader van de kabinetstaakstelling vereenvoudiging omgevingsrecht wordt het taakstellend budget met € 2,7 mln. verlaagd.
- Het taakstellend budget wordt verlaagd met € 64 mln. als gevolg van een bijstelling van de verwachte EU subsidiebijdrage.
- Vanuit het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren zijn de KRW-maatregelen Lent (€ 5 mln.), Nederrijn (€ 2,5 mln.) en Hengfordervaarden (€ 0,5 mln.) overgeheveld naar het project Ruimte voor de Rivier, vanwege de synergie tussen de waterveiligheid- en waterkwaliteitsmaatregelen.
- Daarnaast zijn de projectbudgetten geschoond voor de AGB bijdragen in verband met de nieuwe bekostigingswijze van Rijkswaterstaat. Deze bijdragen maken nu onderdeel uit van art. 16.04.01.

Meetbare gegevens

Ruimte voor de Rivier

Het vereiste veiligheidsniveau in het rivierengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende afvoer van 16 000 m³/s bij Lobith. Alleen de 3 projectenmaatregelen hoogwatergeul Veessen-Wapenveld, dijkeruglegging Lent en dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei zullen pas na 2015 gereed zijn omdat in deze gebieden relatief veel mensen wonen die moeten wijken. Dat vergt een zorgvuldige aanpak en kost tijd. Deze 3 projecten volgen snel na 2015.

Projectoverzicht bij 16.02 Ruimte voor de Rivier; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Projectbudget	2 158	2 335	530	113	155	292	342	350	192	185	2015	2015
Totaal categorie 0	2 158		530	113	155	292	342	350	192	185		
Begroting (IF 16.02)				113	155	292	342	350	192			

16.03 Maaswerken

Motivering

Op dit onderdeel worden de uitgaven van de deelprojecten Zandmaas en Grensmaas van het project Maaswerken verantwoord. Na de twee hoogwaters in de Rijn en de Maas, in december 1993 en januari 1995, is het Deltaplan Grote Rivieren tot stand gekomen. Voor de bestrijding van de wateroverlast langs de Maas is de Maaswerken opgestart. Belangrijkste doelstelling van de onderdelen Zandmaas en Grensmaas is het verbeteren van de bescherming van inwoners van Limburg en Noord-Brabant tegen hoog water van de Maas. Binnen de Maaswerken wordt ook uitvoering gegeven aan het project Maasroute. De Maasroute draagt bij aan een verbeterde bevaarbaarheid tussen Ternaaien en het Maas-Waalkanaal.

Producten

Het project Zandmaas kent de volgende doelstellingen:

- Hoogwaterbescherming, op zodanige wijze dat de bevolking achter de kaden van de Zandmaas (die aangelegd zijn in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren) een beschermingsniveau van 1:250 jaar in 2015 wordt geboden.
- Het in de periode tot 2015 realiseren van beperkte natuurontwikkeling in de Zandmaas.

Het project Grensmaas kent de volgende doelstellingen:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltawet Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1 000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied in de periode tot 2018. Dit gekoppeld aan het ecologisch herstel van de rivier zoals vastgelegd in de intentieverklaring voor het Maasdal in Limburg van 26 november 1992.
- Het winnen van tenminste 35 mln. ton grind voor de nationale behoefte.

Daarnaast wordt binnen de projecten Zandmaas en Grensmaas het maatregelenpakket van de prioritaire sluitstukkaden uitgevoerd. Deze moeten uiterlijk in het jaar 2020 gerealiseerd zijn. In de voortgangsrapportages over de Zandmaas en de Grensmaas is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de focus in 2012 op continuering van de zomerbedverdieping Grave en Sambeek en tevens het opzetten van het peil, de aanleg van de hoogwatergeulen in Well Aijen en Lomm en het retentiegebied Lateraalkanaal-West. Voor de Grensmaas ligt de nadruk op rivierkundige maatregelen. Met de uitvoering van van de projecten Zandmaas en Grensmaas zou oorspronkelijk een hoogwaterbeschermingsniveau van een waterstand met een overschrijdingskans van 1/250e gerealiseerd moeten worden. Voortschrijdend inzicht heeft opgeleverd dat naast de projecten Zandmaas en Grensmaas aanvullende maatregelen nodig zijn om het beschermingsniveau van 1/250e per jaar te bereiken.

Verder zijn bij de uitvoering van het Grensmaasproject problemen ontstaan. Door de economische crisis is de vraag naar zand en grind afgenomen. Er vindt overleg plaats tussen Rijk, regio en het Consortium Grensmaas om tot een gezamenlijke oplossing te komen.

In het bestuurlijk overleg MIRT hebben Rijk en regio afgesproken het waterveiligheidsvraagstuk in het Maasdal integraal te benaderen. Dat geldt voor de aanpak van het grensmaas dossier als voor de aanvullende werkzaamheden die nodig zijn om een wettelijk beschermingsniveau van 1/250 te bereiken (zie kamerstuk TK 18 106, nr. 204).

Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Belangrijkste budgettaire wijzigingen op dit project zijn de volgende:

- Ten behoeve van de uitvoering van het project Well- Aijen wordt € 15 mln. overgeheveld naar EL&I.

Productartikel 16

- Daarnaast zijn de projectbudgetten geschoond voor de agentschapbijdragen in verband met de nieuwe bekostigingswijze van Rijkswaterstaat. Deze bijdragen maken nu onderdeel uit van artikel 16.04.01

Meetbare gegevens

Indicator	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbeschermingsprogramma ¹	70% in 2008/100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling	556 ha (plus 60 ha compensatie)	ten minste 1 000 ha
Delfstoffen	–	ten minste 35 mln. ton

¹ De hoogwaterdoelstellingen vergen aanvullende maatregelen naast de uitvoering van de Zandmaas en de Grensmaas.

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Zandmaas	397	539	198	37	32	37	27	26	23	17	2017/2020 ¹	2017
Grensmaas	72	140	24	9	3	3	3	3	3	25	2022	2022
Totaal categorie 0	469		222	46	35	40	30	29	26	42		
Begroting (IF 16.03)				46	35	40	30	29	26			

¹ 2020 betreft de oplevering van de sluitstukkades.

16.04 Netwerkgebonden kosten Mega niet Vervoer en Verkeer

Motivering

Op dit artikel worden alle apparaatskosten van Rijkswaterstaat geraamd en verantwoord die direct gerelateerd zijn aan de werkzaamheden binnen Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer.

16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)

Motivering

Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die zijn voortgekomen uit de periodieke toetsing conform de Waterwet. Uit de resultaten van de eerste (2001) en tweede (2006) toetsing op veiligheid van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van deze keringen niet voldoet aan de wettelijke norm (Kamerstuk II, 2007–2008, 27 625 en 18 106, nr. 103). Vanuit het 2^e Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2) worden subsidies verstrekt aan de waterschappen ten behoeve van de uitvoering van de vereiste verbetermaatregelen.

In juli 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer geïnformeerd over de evaluatie en de voortgang van het HWBP (Kamerstuk 27 625, nr. 167).

In het kader van doelmatig waterbeheer leveren de waterschappen met ingang van 2011 jaarlijks een financiële bijdragen aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

De procedureregeling grote projecten is op 22 maart 2011 op het HWBP2 van toepassing verklaard. Op basis van de uitgangspuntennotitie van de Kamer wordt een basisrapportage opgesteld.

Producten

Het HWBP-2 bestaat uit 92 versterkingsprojecten, inclusief de Zwakke Schakels.

Productartikel 16

Conform de Regeling Grote Projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder half jaar een voortgangsrapportage: vóór 1 april 2012 en voor 1 oktober 2012.

Het HWBP2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Meetbare gegevens

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Het HWBP-2 bestaat uit 92 projecten. Eind 2010 voldeden 42 projecten aan de norm. Streven is conform brief 2 juli 2010 dat het programma eind 2017 gereed is. In de basisrapportage van het HWBP2 (Groot Project) zal de laatste actuele stand van zaken m.b.t. de planning van de projecten opgenomen worden.

Projectoverzicht bij 16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Project HWBP-2												2017
HWBP-2 Waterschapsprojecten	3 071		519	118	206	423	341	333	353	776		
HWBP-2 Rijksprojecten	72			2	4	8	10	9	3	37		
Overige projectkosten	43		5	4	6	6	6	4	4	11		
Totaal categorie 0	3 187	2 811	524	124	216	437	357	346	359	824		
Begroting (IF 11.03)			524	124								
Begroting (IF 16.05)					216	437	357	346	359			

16.09 Ontvangsten Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)

Motivering

Met het sluiten van het Bestuursakkoord Water dragen de waterschappen conform de spoedwet vanaf 2011 € 81 miljoen per jaar bij aan het HWBP-2. Deze bijdrage van de waterschappen wordt conform het regeerakkoord aangevuld tot 131 miljoen euro in 2014 en vanaf 2015 181 miljoen euro per jaar. De middelen van de waterschappen kunnen worden ingezet voor zowel de maatregelen van HWBP-2 (artikel 16) als een volgend HWBP (artikel 11) voor zover het waterschapsprojecten betreft. De bijdragen aan het Bestuursakkoord Water van de waterschappen worden om deze reden deels op artikel 16.09 en deels op artikel 11.09 ontvangsten Hoofdwatersystemen verantwoord.

bedragen x € 1 000,-	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontvangsten Waterschappen HWBP-2 (art 16.09)	81 000	79 000	78 350	128 350	177 850	155 850
Ontvangsten Waterschappen HWBP-3 (art 11.09)	0	2 000	2 650	2 650	3 150	25 150
totaal	81 000	81 000	81 000	131 000	181 000	181 000

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

In deze begroting is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder het artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn-zuid.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32 (Veiligheid in mobiliteit), 34 (Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden) en 35 (Mainports en logistiek).

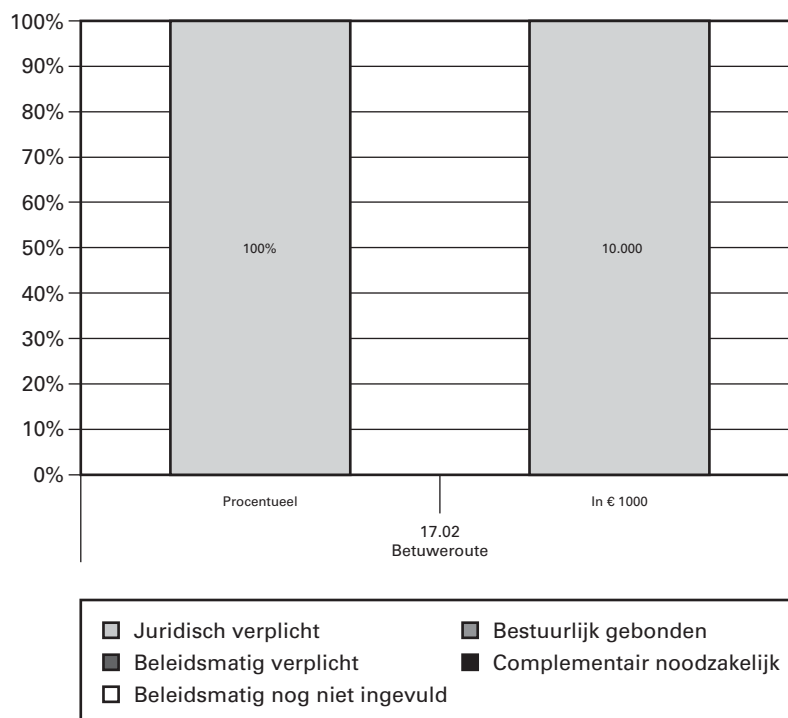
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	41 807	171 371					
Uitgaven	119 501	121 083	10 000	2 235	0	0	0
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>435</i>	<i>5 147</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>31 831</i>	<i>22 249</i>	<i>10 000</i>	<i>2 235</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>53 577</i>	<i>90 346</i>					
17.03.01 Realisatie HSL – Zuid	53 577	90 346	0	0	0	0	0
17.03.02 Realisatie HSL – Zuid spoorwegen		0	0	0	0	0	0
17.03.03 Realisatie HSL – Zuid hoofdwegen		0	0	0	0	0	0
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>	<i>33 659</i>	<i>3 341</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
17.09 Ontvangsten	5 286	2 500	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 17



17.02 Betuweroute

Motivering

De Betuweroute is de 160 kilometer lange, tweesporige lijn, die exclusief bestemd is voor goederenvervoer, tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar–Emmerich.

De stroom containershuttles per spoor naar het Europese achterland groeit gestaag. Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en zeehavens.

Producten

Na oplevering van de Havenspoorlijn met ERTMS en 25 kV sinds 13 december 2009 is de Betuweroute als groot bouwproject klaar. Wel worden nog enkele restpunten afgehandeld, deze zijn ondergebracht in het project Nazorg Betuweroute.

Financiering:

De eindstand komt gecorrigeerd voor mee- en tegenvallers op € 4 683 mln. Van de Europese Unie worden voor het project Betuweroute bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de Europese Unie en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt thans uitgegaan van een bedrag van € 172,5 mln.

Tot en met 2007 is door de Europese Unie € 168 mln. betaald.

De op dit productartikel opgenomen bedragen zijn voor het totale project als volgt opgebouwd:

- Reguliere SVV middelen.
- Bijdrage uit het FES.
- Bijdrage private financiering voorgefinancierd uit FES.
- Bijdrage van de Europese Unie.
- Bijdrage Gelderland.
- Bijdrage vhVROM voor geluidmaatregelen Calandbrug.

Productartikel 17

- Bijdrage ProRail.
Een evaluatie in het kader van de status Groot Project is ingediend.

Meetbare gegevens

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	931	720	897	22	10	2						
FES-middelen	2 826	2 826	2 826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage voormalig VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	175	175									
Totaal categorie 0	4 894	4 683	4 860	22	10	2	0	0				
Begroting (IF 17.02.01)				22	10	2	0	0				

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Motivering

Met het vaststellen van de PKB HSL-Zuid is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De HSL zuid bewerkstelligt een milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer.

Producten

Hogesnelheidslijn-zuid

De bouwwerkzaamheden aan het tracé HST-Zuid zijn inmiddels gereed. De volgende activiteiten resteren nog tot het einde van het project:

- Afwikkelen restpunten bouwfase.
- Afronden ERTMS-migratie.
- Uitvoeren testprogramma.
- Faciliteren trein-/baanintegratie en proefbedrijf HSA.
- Inregelen van het vervoerssysteem.
- Faciliteren van de instroom van nieuw treinmaterieel.

Financiering:

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- Reguliere SVV-middelen.
- Een bijdrage uit het FES.
- De bijdrage uit private financiering.
- Ontvangsten derden.
- De bijdragen van de Europese Unie.

De ontvangsten van de HSA worden verantwoord op artikel 13 van deze begroting.

Meetbare gegevens

Vanaf begin 2002 wordt de risico-analyse per kwartaal geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De aanleg van de HSL-Zuid is inmiddels afgerond. De ingangsdatum van het vervoer hangt nog van een aantal factoren af, waarvoor de vervoerder verantwoordelijk is. Hierbij is van belang de beschikbaarheid van het materieel, de resultaten van de

Productartikel 17

verschillende testen en het oordeel van de vervoerder of er een betrouwbaar en kwalitatief product aan de reiziger kan worden aangeboden. Op dit moment is hiervoor nog geen concrete datum te noemen.

Projectoverzicht 17.03 HSL

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5 973	6 074	5 883	90							2008/2009	2008/2009
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 505	2 643	2 452	53								
– Fes regulier	1 710	1 710	1 710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangsten	193	193	193									
– Ontvangsten derden	106	106	106									
– Risicoreservering	519	482	482	37								
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	113	115	113									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1 018	1 012	1 018									
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	7 104	7 201	7 014	90	0	0	0	0	0			
Begroting (IF 17.03)				90	0	0	0	0	0			

Artikel 18 Overige uitgaven

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Met de aan Railinfrabeheer BV (18.05) verstrekte lening werden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud (functiehandhaving en -wijziging) van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 «Sterke netwerken en voorspelbare reistijden» van de beleidsbegroting HXII, uit te voeren. De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in artikel 35 Mainports en Logistiek van de beleidsbegroting HXII.

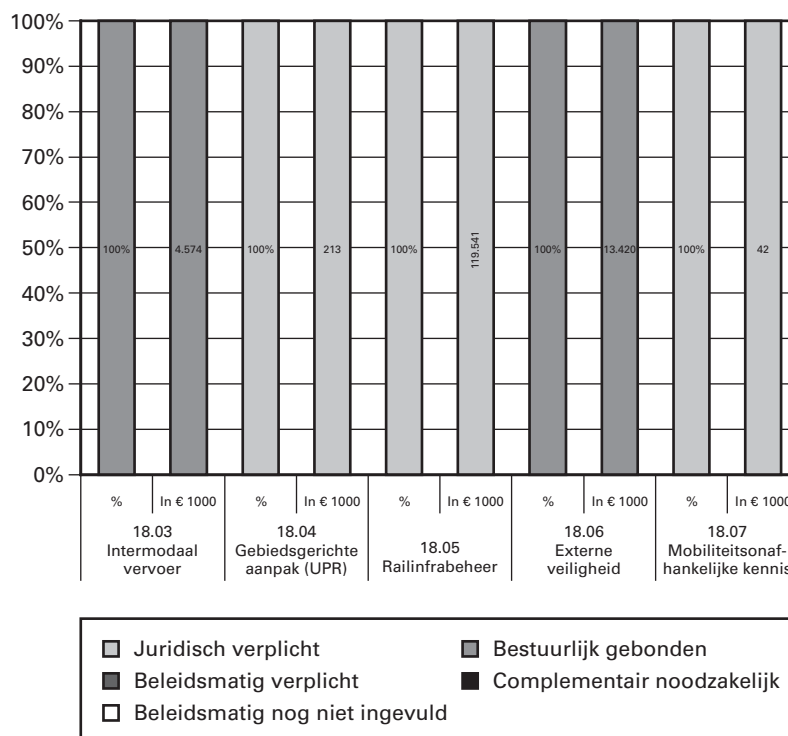
Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	37 159	323 438	403 504	270 696	255 511	249 488	241 036
Uitgaven	633 231	305 653	421 460	271 898	255 511	249 488	241 036
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	1 232	8 647	4 574	1 202	0	0	0
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	1 468	5 875	213				
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	624 029	5 525	119 541	0	0	0	0
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	0	127	13 382	0	0	0	0
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	6 501	565	42	42	42	42	42
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	6 501	427	42	42	42	42	42
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>		138	0	0	0	0	0
<i>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</i>	0	284 914	283 708	270 654	255 469	249 446	240 994
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>		222 124	224 545	215 737	203 482	197 535	189 182
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>		62 790	59 163	54 918	51 987	51 911	51 812
18.09 Ontvangsten							
Ontvangsten	624 030	5 416	119 603	0	0	0	0
18.10 Ontvangsten							
Voordelig saldo	372 259	354 756					

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Productartikel 18



Toelichting:

18.03 Intermodaal vervoer

Het betreft de inzet van middelen tbv het beleidskader Spoor goederenknooppunten en de afronding van de subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT).

18.05 Railinfrabeheer

Deze middelen zijn juridisch verplicht.

18.06 Externe veiligheid

Deze middelen zijn beleidsmatig gebonden.

18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise

Deze middelen zijn bestuurlijk gebonden.

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

Realisatie van de doelen is in belangrijke mate afhankelijk van andere factoren, zoals het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten en bestuurlijke afspraken ten aanzien van het ruimtelijk beleid. Het effect van deze beleidsdoelstelling is dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden verbetert.

Producten

Beleid Spoorgoederenknooppunten

Uit het BCI-onderzoek Goederenvervoer per spoor, marktontwikkelingen en beleid (2009) komt naar voren dat spoorgoederenknooppunten in het achterland een belangrijke rol kunnen spelen voor het havennetwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. Als vervolg hierop is in 2010 een beleidskader spoorgoederenknooppunten ontwikkeld met een

Productartikel 18

beleidsvisie op de ontwikkeling van spooraansluitingen, railterminals, openbare laad- en losplaatsen, greenports e.d.

In 2012–13 komt een stimuleringsprogramma voor railterminals tot uitvoering, waarvan de projecten in 2011 worden voorbereid.

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

De financiële afwikkeling van in het verleden gesubsidieerde projecten.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
SOIT	20	20	20		0						divers	divers
Container Transferium Alblasserdam	6	6		1	4	1					2013	–
Totaal categorie 0	26		20	1	5	1	0	0	0			
Ruimte voor planstudies				8								
Begroting (IF 18.03.01)				9	5	1	0	0	0			

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Randstad Urgent/RRAAM)

Motivering

Randstad Urgent

In het Regeerakkoord is aangegeven dat de aanpak van Randstad Urgent wordt voortgezet en uitgebouwd. Deze voortzetting wordt gekoppeld aan het actualisatietraject van de Nota's Mobiliteit en Ruimte in 2011 en de prioritering van projecten die hier uit voortkomt.

RRAAM

Het Rijk-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer (RRAAM) is in februari 2010 door de Tweede Kamer is aangewezen als Groot Project. Het nieuwe kabinet heeft besloten RRAAM voort te zetten. Het ministerie van IenM is het coördinerende departement. Zie www.rijksoverheid.nl/rraam.

In 2011 ligt de nadruk op het optimaliseren van de plannen voor verstedelijking, natuur en bereikbaarheid ten behoeve van de groei van Almere.

In 2012 wordt een MKBA en planMER (inclusief Passende Beoordeling) opgesteld. De 2e helft van 2012 vindt besluitvorming plaats, resulterend in een concept-Rijksstructuurvisie.

Gedurende het traject vindt participatie plaats van maatschappelijke organisaties en burgers.

Producten

Randstad Urgent:

- Het vervolg van de aanpak van Randstad Urgent vormt onderdeel van het Actualisatie/Decentralisatie-traject.

RRAAM:

- 2011: Aankondiging planMER met publicatie Participatieplan, Basisrapportage Groot Project, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Optimalisatievoorstellen voor 3-voudige ambitie Almere, Notitie kansrijke oplossingsrichtingen.
- 2012: MKBA, planMER, concept Rijksstructuurvisie

18.05 Railinfrabeheer

Motivering

De aandelen van Railinfrabeheer B.V. (als onderdeel van Rail Infra Trust (RIT)) zijn per 1 juli 2002 overgedragen aan de Staat der Nederlanden. Met ingang van 2005 opereert RIB met Railverkeerleiding en Railned onder de naam ProRail. ProRail kan met ingang van 1 januari 2001 niet meer voorzien in de financiering van de investeringen door het aantrekken van leningen op de kapitaalmarkt. Daarom was de mogelijkheid geschapen dat ProRail gebruik kon maken van zogenaamde schatkistleningen via een lening van het ministerie van Financiën aan vh VenW. Vanaf 2003 wordt rechtstreeks geleend bij het ministerie van Financiën. lenM staat garant voor die leningen.

Producten

Op dit onderdeel wordt de rente over en aflossing van deze schatkistleningen verantwoord die in de periode 2001/2002 zijn verstrekt aan ProRail. Het betreft hier de leningen die door het Ministerie van Financiën aan vh VenW beschikbaar zijn gesteld om vervolgens door vh VenW aan ProRail te worden uitgeleend. In totaal is op deze wijze € 806 mln. aan ProRail beschikbaar gesteld (€ 483 mln. in 2001 en € 323 mln. in 2002). Op deze leningen is € 97 mln. vervoegd afgelost in 2005 en 2006.

In 2010 is € 595 mln. vervoegd afgelost vanuit het beschikbaar gekomen superdividend van NS in 2009. In totaal is € 1,4 miljard aan dividend beschikbaar gekomen voor aflossing van de leningen van ProRail. Er is netto € 1,32 miljard afgelost; de resterende € 80 mln. heeft betrekking op de marktwaarde-correctie in verband met het vervoegd aflossen van de leningen. Van de € 1,32 miljard heeft € 595 mln. betrekking op leningen die via het voormalige ministerie van VenW zijn afgesloten. De resterende € 725 mln. heeft betrekking op leningen die rechtstreeks door ProRail bij Financiën zijn afgesloten en waarvoor lenM garant staat. Als gevolg van deze aflossingen ontstaat bij ProRail een jaarlijkse rentevrijval van € 77 mln. (incl. BTW), die leidt tot een verlaging van de uitgaven op artikel 13.02.03 (rentelasten) en vervolgens wordt ingezet ter financiering van PHS.

In 2011 is de resterende € 114 mln. vervoegd afgelost vanuit de beschikbaar gekomen verkoopopbrengst van Strukton (door NS). In totaal is € 154,6 mln. aan verkoopopbrengst beschikbaar gekomen voor aflossing van de leningen van ProRail. Er is netto € 149 miljoen afgelost; de resterende € 5,6 mln. heeft betrekking op de marktwaarde-correctie in verband met het vervoegd aflossen van leningen. Van de € 149 mln. heeft € 114 mln. betrekking op leningen die via lenM zijn afgesloten. De resterende € 35 mln. heeft betrekking op een lening die ProRail bij een bank heeft afgesloten en waarvoor lenM garant staat. Als gevolg van deze aflossingen ontstaat bij ProRail een jaarlijkse rentevrijval van € 8,6 mln. (incl. BTW), die leidt tot een verlaging van de uitgaven op artikel 13.02.03 (rentelasten) en vervolgens wordt ingezet ter financiering van PHS.

18.06 Externe veiligheid

Motivering

Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS, Kamerstukken II, 2005–2006, 30 373, nr. 2).

Producten

Saneringsopgave voor Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (t/m 2035).

18.08 Apparaatskosten RWS

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de netwerkoverstijgende apparaatskosten van Rijkswaterstaat verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van Rijkswaterstaat gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (TK 30 119, nrs. 4 en 5).

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang van beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Infrastructuur en Milieu komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2012 (XII).

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontvangsten	7 790 588	7 554 671	7 376 313	7 552 230	7 875 414	6 718 707	7 355 672
19.09 T.l.v. begroting lenM	6 430 684	7 554 671	7 376 313	7 552 230	7 875 414	6 718 707	7 355 672
19.10 T.l.v. FES	1 359 904						

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

19.01 Ten laste van begroting lenM

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4. DE BIJLAGEN

4.1 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht, wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het opstellen van het activiteitenplan en begroting Kustwacht NL alsmede de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplan en begroting waarover de ministerraad beslist worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht NL.

De overzichtsconstructie is gebaseerd op het door het ministerie van Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2011 (APB-2011) en wordt door IenM gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten.

Defensie/kustwacht

- Betreft de uitgavenbudgetten in beheer van de Kustwacht NL.
- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC), nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- De lagere realisatie 2010 wordt m.n. verklaard door minder vliegreun en vaardagen en een nog niet uitgevoerd investeringsplan (Walradar). In de begrotingsbedragen voor 2011 en 2012 is ruim € 1 mln. opgenomen i.v.m. het Walradarproject. Vanaf 2013 is structureel € 27,2 mln. beschikbaar.

Infrastructuur en Milieu

- Het betreft de inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison en luchtwaarnemers.

Defensie

Het opgenomen bedrag heeft betrekking op:

- de inzet van de Koninklijke Marechaussee;
- de kosten van de vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen.

Financiën

- De bijdrage van Financiën heeft betrekking op de inzet van schepen ten behoeve van de Douane.

Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

- Visserijtoezicht betreft de inzet van AID op het NCP en in internationaal verband. De inzet van het schip de Barend Biesheuvel is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.

Bijlagen

- Activiteiten en bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Staatstoezicht op mijninstallaties.
- De inzet betreft gebruik van politiehelikopters voor mijnbouwcontroles, kosten inspecteurs en analyse watermonsters.

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- Activiteiten en bedragen zijn afkomstig uit de agentschapsbegroting van de KLPD.
- De inzet van helikopters geschiedt op afroep voor luchtwaarneming of spoedeisende zoekvluchten.
- De personele en materiële inzet betreft enerzijds de justitiële afwerking van geconstateerde strafbare feiten en strafrechtelijke onderzoeken alsmede de coördinatie en anderzijds de inzet bij calamiteiten van vijf zeevaartuigen, bomverkenners, duikers, Rampen Identificatie Team, speedboten, LOCC en mobiele communicatie-units.

Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl (x € 1 000,-)										
Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Defensie	X	Uitvoering kustwachttaken	Centrale coördinatie kustwachttaken	21 118	24 712	24 635	23 549	23 559	23 553	23 553
Defensie	X	Salarissen (Militair en Burgerpersoneel)		3 481	3 649	3 649	3 649	3 649	3 649	3 649
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				24 599	28 361	28 284	27 198	27 208	27 202	27 202
lenM	IF	Inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison, luchtwaarnemers	Bijdragen aan veiligheid vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	2 580	2 691	2 691	2 691	2 691	2 691	2 691
Defensie	X	Inzet Kmar-personeel voor grensbewaking, luchtwaarneming, liaison & HH-desk/inzet vliegers Dornier	Uitvoering grensbewaking/ luchtsurveillance	3 813	3 414	3 414	3 414	3 414	3 414	3 414
Financien	IXB	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1 472	1 525	1 525	1 525	1 525	1 525	1 525
ELenI	XIV	Inzet AID personeel	Visserijcontrole	885	920	920	920	920	920	920
BZK	VII	Inzet KLPD personeel & helikopter	Algemene handhaving/wetgeving scheepvaartverkeer/ bemanningcontrole	1 053	1 461	1 461	1 461	1 461	1 461	1 461
Subtotaal andere departementen				9 803	10 011	10 011	10 011	10 011	10 011	10 011
Totale uitgaven ten behoeve van de kustwacht				34 402	38 372	38 295	37 209	37 219	37 213	37 213

4.2 Begroting Beheer en Onderhoud

In het verleden was het budget voor Beheer en Onderhoud (BenO) van het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersystemen structureel lager dan benodigd en werd het budget aangevuld vanuit de onderuitputting op andere budgetten. Hierbij werd geleend uit de toekomst. Dit is geen houdbare situatie. De vorige minister heeft daarom gevraagd om onafhankelijk onderzoek naar de onderhoudsprogrammering van RWS en mogelijke besparingen. Daarnaast heeft hij aangekondigd, naar aanleiding van de evaluatie batenlastendienst (TK 30 873, nr. 3), de bekostiging van RWS te herstructureren en voortaan bij aanlegbesluiten rekening te houden met toekomstige beheer- en onderhoudskosten: het zogenaamde life cycle cost management.

De onderzoeken hebben uitgewezen dat de onderhoudsaanpak van RWS en de wijze waarop het onderhoudspakket van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen is opgezet, een economisch verstandige en goed onderbouwde aanpak is. Het onderzoek bevestigt ook dat de beschikbare middelen onvoldoende zijn om de noodzakelijke onderhoudsprogrammering uit te voeren. Dit betekent dat als er geen orde op zaken wordt gesteld en dit probleem vooruit wordt geschoven, er steeds grotere achterstanden zullen ontstaan. De prestaties van de netwerken in termen van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zullen dan sterk verminderen en het onderhoud zal op termijn duurder worden of steeds vaker moeten gebeuren.

De totale niet gedekte onderhoudsproblematiek tot en met 2020 voor de drie netwerken tezamen is vastgesteld op ca € 4,8 miljard, waarvan € 3,8 miljard regulier onderhoud (inclusief areaalgroei) en € 1,0 miljard voor renovatie/vervangingen.

Omdat de precieze omvang van met name de renovatie/vervangingen vanaf 2015 nog onzeker is, vindt hierover pas besluitvorming plaats als er meer informatie is. Een bedrag van € 700 miljoen is als reservering meegenomen in het verlengde Infrastructuurfonds (na 2020). In het verlengde Infrastructuurfonds is voor het Beheer en Onderhoud van wegen, vaarwegen, spoor en water voor in de periode 2021–2028 een reservering getroffen van € 24,4 miljard (zie tevens TK 32 500 A, 32 660, nr. 83).

De in de begroting 2012 op te lossen problematiek tot en met 2020 bedraagt daarmee € 4,1 miljard.

Door de budgettaire situatie is het niet mogelijk de problematiek volledig op te lossen door het simpelweg ophogen van de budgetten voor beheer en onderhoud tot het gewenste niveau. Dit zou ten koste gaan van budgettaire ruimte die nodig is voor investeringen in verbetering van de bereikbaarheid.

Om ervoor te zorgen dat de betrouwbaarheid van de netwerken niet verder afneemt en op termijn weer kan verbeteren zijn drie keuzes gemaakt. In de eerste plaats wordt er budget toegevoegd voor beheer en onderhoud. Een deel van het aanlegbudget (omvang € 1,5 miljard) dat nog niet concreet belegd was met juridische, bestuurlijke of andere verplichtingen is hiervoor vrijgemaakt in de periode tot en met 2020. Op de tweede plaats zijn middelen met een omvang van € 1,6 miljard vooralsnog gereserveerd in de periode na 2020.

Tot slot zijn er extra versobering- en efficiencymaatregelen getroffen van in totaal € 1 miljard. De begrotingsproblematiek van € 4,1 miljard is daarmee opgelost. In de begroting van 2011 waren daarnaast reeds versobering- en efficiencymaatregelen aangekondigd van € 640 miljoen. In onderstaand overzicht is de verdeling van het totale pakket efficiency-

Bijlagen

en versoberingmaatregelen a € 1,64 miljard naar netwerk gepresenteerd, waarvan ongeveer de helft bestaat uit efficiency.

De efficiency, waarbij dezelfde kwaliteits- en serviceniveaus worden geleverd tegen lagere kosten, wordt onder meer gerealiseerd door te standaardiseren en efficiënter te werken. Dat kan bijvoorbeeld door veel losse, korte contracten te vervangen door grotere contracten met een looptijd van meerdere jaren. Maar ook door het slim combineren van vast en variabel onderhoud in deze contracten. De versoberingmaatregelen zullen worden gerealiseerd door het kwaliteitsniveau van het beheer- en onderhoud voor alle netwerken vanaf 2012 aan te passen aan de intensiteit van het gebruik. Dit betekent dat bepaalde taken die RWS nu nog doet, niet meer, of minder intensief worden gedaan. Een voorwaarde bij die maatregelen is dat onze infrastructuur zoveel mogelijk beschikbaar, betrouwbaar en veilig blijft. Met het genoemde pakket aan maatregelen is het beheer en onderhoud van RWS in balans gebracht met onze investeringsambities. De komende jaren zal alles op alles worden gezet om binnen deze nieuwe kaders de beheer- en onderhoudsopgave te realiseren. Dit zal forse inspanningen vragen en het zal voor de gebruiker niet onopgemerkt blijven.

Overzicht maatregelen

1. Efficiencyverbetering

a. Hoofdwegennet:

- Standaardisatie wegkantsystemen

Een grote kostenpost voor B&O is het verkeerssignalering. De komende jaren is een belangrijke component daarvan (het onderstation) aan vervanging toe. De standaardisering van deze component zal naar verwachting een aanzienlijke kostenbesparing opleveren.

- Standaardisatie/optimalisatie strooiregime en contractering gladheid
Het strooimanagement kan worden geoptimaliseerd, door het verkleinen van de omvang van strooicontracten en meer kennisborging.

- Tegengaan overbelading: handhaving

Overbelading van vrachtwagens zorgt voor relatief veel schade aan de wegen, waardoor er eerder sprake is van noodzaak tot het vervangen van de deklagen van wegen. Door scherpere handhaving wordt overbelading tegengegaan.

b. Hoofdwatersysteem:

- Suppleren met eigen schip

Momenteel wordt een business case uitgewerkt voor het in eigen beheer uitvoeren van de zandsuppleties aan de kust.

c. Alle netwerken:

- Vast onderhoud en variabel onderhoud meerjarig contracteren
Efficiency is voornamelijk mogelijk door grotere en langjarige contracten af te sluiten waarbinnen enerzijds verschillende soorten werkzaamheden gecombineerd worden en anderzijds de aannemer zekerheid wordt geboden over een langere periode.

2. Versoberingen en afstemmen onderhoud op intensiteit van het gebruik.

a. Hoofdwegennet:

- Versoberen bermonderhoud

Het onderhoud aan de bermen (maaïen, snoeien, onderhoud watergangen) wordt versoberd. De activiteiten voor natuurontwikkeling in bermen, boven op de Ecologische Hoofdstructuur, wordt conform kabinetsbeleid gestaakt.

- Verlengen hersteltijden Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

De hersteltijden voor storingen in het DVM worden gedifferentieerd op basis van de intensiteit van het gebruik van de weg. Storingen worden sneller hersteld, naarmate de weg intensiever gebruikt wordt.

- Uitzetten verlichting, afhankelijk van de intensiteit van het gebruik van de weg.

De hoeveelheid verlichting op de wegen en de plekken waar deze maatregel toegepast wordt, zal met het oog op de veiligheid kritisch bezien worden. De verlichting zal worden uitgezet op (die delen van) wegen waar de intensiteit van het gebruik van de weg dit toelaat. Dit levert een besparing op in de kosten van het beheer en onderhoud en op de energierekening, en levert een positieve bijdrage aan het reduceren van omgevingsverlichting.

- Afstand vergroten tussen portalen met dynamische panelen (snelheden; kruizen/pijlen)

De onderlinge afstand tussen signaalgevers wordt, daar waar mogelijk vergroot van 750 tot 1 500 meter. Onderdelen die zijn uitgeschakeld worden niet gedemonteerd of verwijderd, tenzij de veiligheid in geding komt. Er worden wel borden geplaatst met de mededeling dat de signalering niet werkt.

- Verminderen dynamische panelen, Drips, TDI's en camera's.

Met de toegenomen in car technologie en in de verwachting dat dit nog verder doorgroeit, zal gebaseerd op de intensiteit van het gebruik van het netwerk en de effectiviteit van de toepassing de hoeveelheid dynamische panelen, Drips, TDI's en camera's worden beperkt.

- Permanent openstellen plusstroken aan linkerkant van de wegen

Zoals al eerder in het kader van Beter Benutten richting de Kamer aangegeven (lenM-BSK/2011-88715) wordt samen met de regionale overheden gekeken naar de mogelijkheden om plusstroken permanent open te stellen. Dit levert een besparing op de benodigde DVM apparatuur op.

- Verminderen aantal wegkantsystemen

Voor twee oude wegkantsystemen (de onderstations van de verkeerssignalering) die worden vervangen komt er één wegkantsysteem terug dat een langer traject bestrijkt. Hierdoor is er bij eventuele uitval van een wegkantsysteem sprake van een langer traject dat tijdelijk niet bedienbaar is.

- Oprekken werkbare uren en uitvoeren onderhoud overdag op grote delen van het netwerk.

In de afgelopen jaren is steeds meer onderhoud aan de weg verplaatst naar de nacht en het aantal uren dat er kan worden gewerkt, als gevolg van toenemende drukte, in de nacht is steeds korter geworden. Er zal

Bijlagen

weer meer werk overdag worden uitgevoerd, waarbij ook gekeken gaat worden naar de mogelijkheden om de werkbare uren te verruimen, zodat het werk efficiënter kan worden uitgevoerd. Ook hier wordt gekeken naar de intensiteit van het gebruik van de weg om de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk te beperken.

- Onderhoud kunstwerken in laatste adviesjaar, alleen curatief onderhoud

Door vaker te inspecteren en daardoor nog scherper te plannen kan het onderhoud naar het laatst mogelijke moment worden verschoven. Hierdoor wordt de kans op spoedreparaties groter.

- Minder actieve gebruikersinformatie verschaffen aan weggebruikers
Met het toegenomen gebruiken van internet en de sociale media zal de actieve communicatie naar weggebruikers in de maanden voorafgaand aan de uitvoering van het onderhoud gevoerd worden via deze kanalen.

b. Hoofdvaarwegennet:

- Minder maaien taluds vaarwegen

Het onderhoud aan de taluds wordt versoerd, waarbij het onderhoud zich primair richt op het waarborgen van de zichtlijnen en de veiligheid en waarbij het aanzien, het ecologisch beheer en de recreatieve toegankelijkheid van de taluds zal verminderen.

- Verminderen walvoorzieningen schippers

De walvoorzieningen voor schippers, zoals ligplaatsen, steigers, afzetvoorzieningen, meerpalen en walstroom worden kritisch bezien en het onderhoud daarvan wordt op verschillende plekken versoerd. De faciliteiten gaan hierdoor terug naar een basisniveau.

- Minder baggeren «hoeken» zeetoegangen.

De zeetoegangen zullen worden gebaggerd op een wijze die meer aansluit bij de natuurlijke vaargeul voor schepen in plaats van bij de exacte vormgeving van de zeetoegangen. De toegankelijkheid en veiligheid blijft gewaarborgd.

- Beperken baggeren vaarwegen.

Gebaseerd op de intensiteit van het gebruik zal het baggeren van de vaarwegen worden beperkt op de minder prioritaire vaarwegen, zoals de vaargeulen en randmeren in het IJsselmeer, enkele Zeeuwse wateren (o.a. Haringvliet, Oosterschelde), de Hollandsche IJssel en de Brabantse en midden-Limburgse kanalen.

c. Bijstellen niveau van de Landelijke Taken

De landelijk geconcentreerde uitvoeringstaken van RWS worden in lijn gebracht met de afgesproken versoeringen en efficiënter georganiseerd.

IBO

Naast bovenstaande versoeringsmogelijkheden die binnen het wettelijk kader kunnen worden uitgevoerd, heeft het kabinet recentelijk besloten om een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) beheer en onderhoud te starten naar mogelijkheden om besparingen of versoeringen te vinden door aanpassing van het vigerende wettelijke kader, en in het bijzonder eventuele nationale koppen op de Europese regelgeving. De resultaten hiervan worden begin 2012 verwacht.

4.3 Lijst met afkortingen

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABM	Actief bodembeheer Maas
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ABR	Actief bodembeheer Rijntakken
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
AGOR	Actuele grond- en oppervlaktewater regime
AIS	Automatic Identification System
AIVD	Algemene Inlichtingen en veiligheidsdienst
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APK	Algemene periodieke keuring
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
BBP	Bruto Binnenlands Produkt
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, St. Eustatius en Saba
BIBOB	(wet) bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BKL	Basiskustlijn
BKMW	Besluit Milieukwaliteitseisen en Monitoring Water
BLD	Baten-Lastendienst
BLS	Baten-Lastenstelsel
B&O	Beheer en Onderhoud
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBR	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	Comité voor Binnenvaartveiligheid
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEMT	Conferentie van Europese Transportministers
CenD	Centrale Diensten
CO ₂	Kooldioxide
CPV	Collectief Personenvervoer Vergunningen
dB	Decibel
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DG	Directeur Generaal
EASA	European Aviation Safety Agency
EBIT	Energiebesparing in Transport
ECAC	European Civil Aviation Conference
EL&I	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EPCIP	European Program for Critical Infrastructure Protection
EU	Europese Unie
ETCS	European Train Control System
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EP	Europees Parlement
ECE	Economic Commission for Europe
ESA	European Space Agency
ETS	Emission Trading System
EUMESTAT	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites
FAA	Federal Aviation Administration
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FES	Fonds Economische Structuurversterking
GGOR	Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOV	Gratis Openbaar Vervoer

Lijst van afkortingen

GVB	Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI	Grote Technologische Instituten
GMES	Global Monitoring for Environment and Security
GWW	Grond- Weg en Waterbouwprojecten
HNS	Hazardous and Noxious Substances
HSL	Hogesnelheidslijn
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI	Havenontvangst Installatie
HOV	Havenontvangst voorzieningen
HNR	Het Nieuwe Rijden
HSA	High Speed Alliance
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofd Wegennet
IBN	Integraal Beheersplan Noordzee
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICES	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
IDON	Interdepartementaal overleg beleid Noordzee
IF	Infrastructuur Fonds
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organisation
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IPK	Innovatieprogramma Klimaat
ISA	Intelligente SnelheidsAssistent
IT	Informatie Technologie
IVM	Integrale Verkenningen Maas
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JAA	Joint Aviation Administration
KDC	Knowledge Development Center
KIS	Kennisinfrastructuur
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
LCC	Life Cycle Costs
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LVB	Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LRIT	Long Range Identification and Tracking
LRT	Landelijke Rapportage Toetsing
LZV	Langere, Zwaardere Vrachtwagens
LDen	Day-evening-night level
MAA	Maastricht Aachen Airport
MARIN	Stichting Maritiem Research Instituut Nederland
MER	Milieu Effect Rapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (miljard kilo)
MTOW	Maximum take off weight
MTR	Maximaal Toelaatbaar Risico

Lijst van afkortingen

MTR	Mid-term Review Beheer en Onderhoud
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	Niet Gouvernemente Organisaatie
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMCA	Nationale Markt en capaciteitsanalyse
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	Nota Mobiliteit
NO _x	Stikstofoxiden
NO ₂	Stikstofdioxide
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	NS-Reizigers
NV	Naamloze vennootschap
NW4	Vierde nota Waterhuishouding
NWP	Nationaal Waterplan
OAG	Official Airline Guide
OEI	Overzichten Effecten Infrastructuur
OPC	Expertisecentrum Consumenteninspraak Regionaal Openbaar Vervoer
OSPAR	Oslo-Parijs
OV	Openbaar vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OMI	Ozon Monitoring Instrument
PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
PSC	Port State Control
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIKZ	Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	Rivier Informatie Systemen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROM	Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ro/Ro	Roll-on/Roll-off
RRKL	Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RVS	Raad van State
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
SES	Single European Sky
SESAME	Single European Sky Implementation Program
SGBP's	Stroomgebiedbeheersplannen
SMI	Subsidieregeling Maritieme Innovatie
SO ₂	Zwavel dioxide
SOLAS	Safety of Life at Sea – de internationale overeenkomst voor de veiligheid van leven op zee
SSO	Shared Services Organisatie
SSZ	Stil, schoon, zuinig
STCW	Standards of Training Certification Watchkeeping for Seafarers
STS	Stoptonend Sein
SVOV	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SVW	Scheepvaartverkeerswet

Lijst van afkortingen

SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TEN	Trans Europees Netwerk
TFMM	Taskforce Mobiliteitsmanagement
TK	Tweede Kamer
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderwijs
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI SRT	Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels
TVG	Totaal Volume Geluid
UWV	Uitkeringsinstituut Werknemers Verzekeringen
VNK	Veiligheid Nederland in kaart
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan