
Vergaderjaar 2011–2012

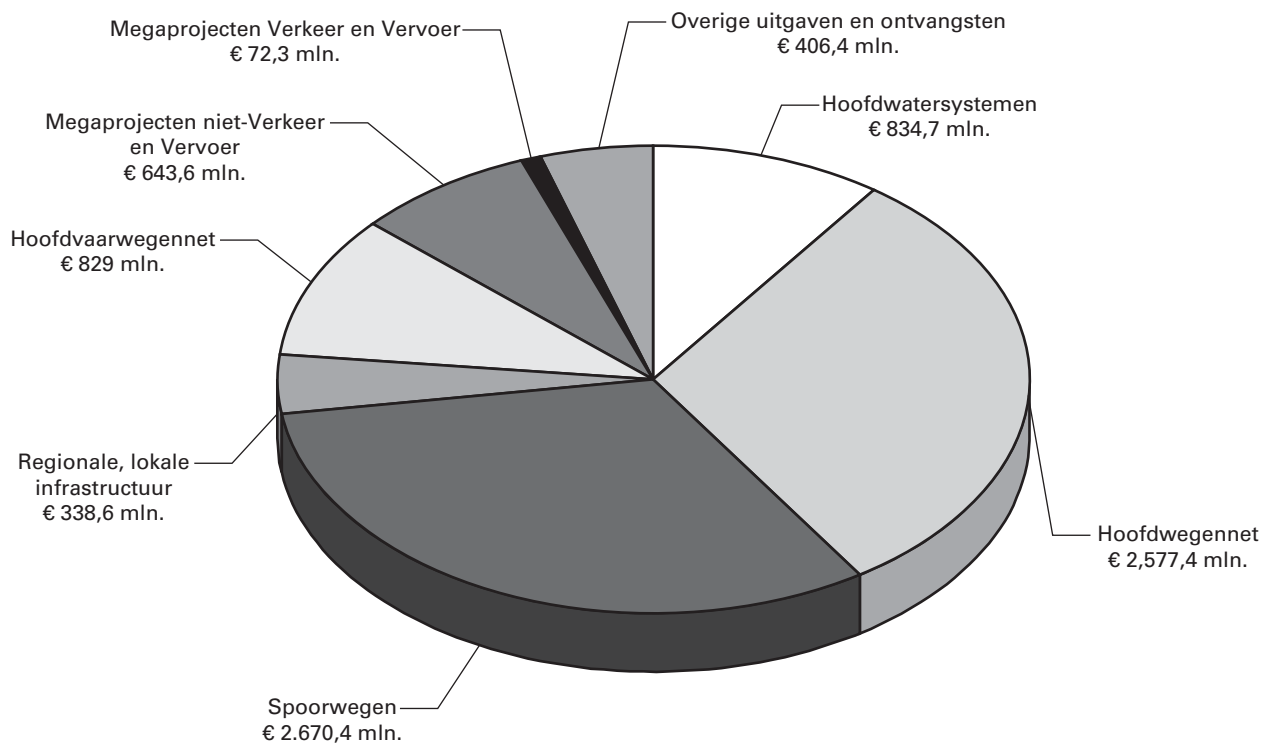
33 240 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2011

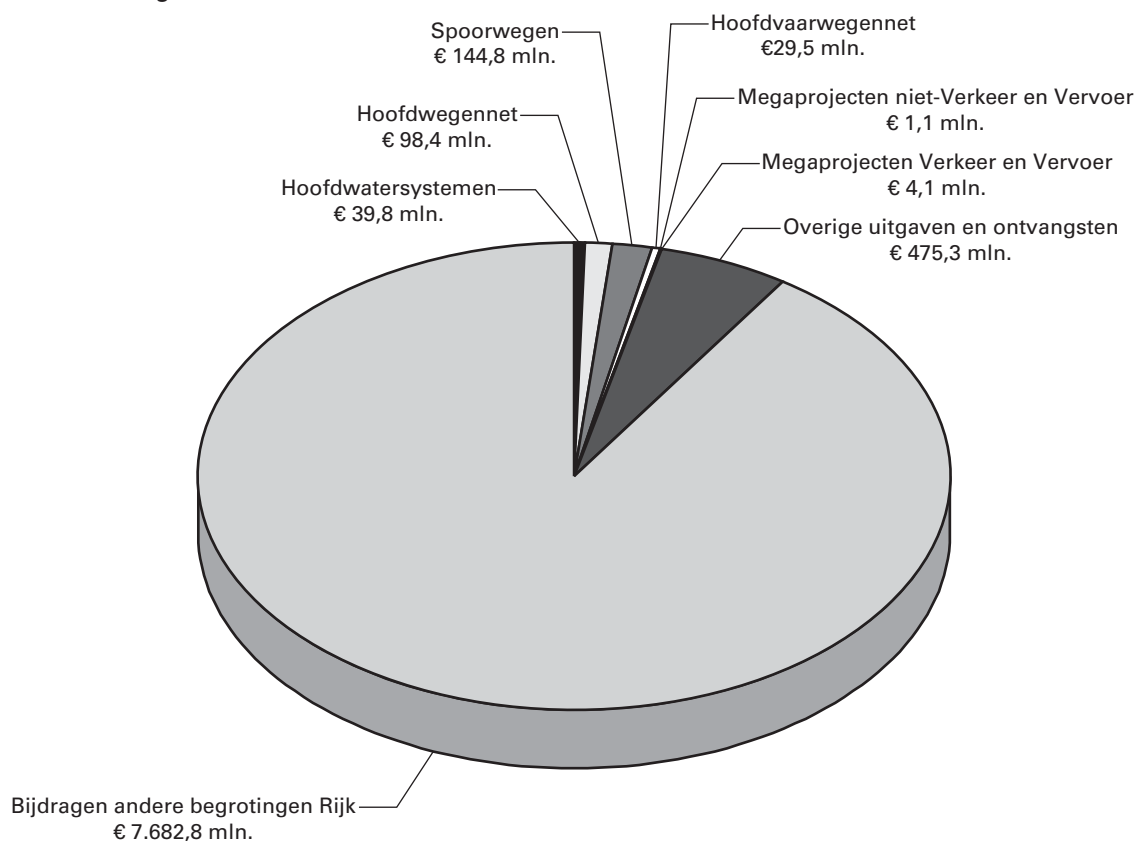
Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2011
Aangeboden 16 mei 2012

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2011 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2011 (in € mln.)



Inhoudsopgave

	blz.
A. ALGEMEEN	7
1. Aanbieding en dechargeverlening	7
2. Leeswijzer	11
B. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG	14
3. Het Infrastructuurverslag 2011	14
4. De productartikelen	18
11 Hoofdwatersystemen	18
12 Hoofdwegennet	45
13 Spoorwegen	56
14 Regionaal, lokale infrastructuur	78
15 Hoofdvaarwegennet	92
16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer	100
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	108
18 Overige uitgaven	113
19 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk	119
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf 2011 Infrastructuurfonds	124
C. DE JAARREKENING	125
6.1 Verantwoordingsstaat 2011 van het Infrastructuurfonds	125
6.2 Saldibalans	126
D. BIJLAGEN	134
7. Verschillenanalyse besteding spoorbudgetten ProRail	134
8. Afkortingenlijst	139

DEEL A

1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

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

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (IF) over het jaar 2011 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2011 gevoerde financiële beheer.

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in het jaarverslag;
- d. de betrokken saldibalans;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2011;
- b. het voorstel van de slotwet over het jaar 2011 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2011 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2011 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2011, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2011 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

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

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de minister van Financiën.

2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds over het jaar 2011. De verantwoordingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Het jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het Infrastructuurverslag

Het infrastructuurverslag betreft de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2011. In het verslag is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van lenM over het verslagjaar 2011.

2. De productartikelen

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenM (Hoofdstuk XII). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het betreffende IF artikel is gerelateerd. Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht.

Naar aanleiding van de aanbeveling van de commissie Kuiken is de normering waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan 5 mln ook worden toegelicht.

Norm bij te verklaren verschillen

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

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

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2011 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2011 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

Bekostigingssystematiek Rijkswaterstaat

Op 8 juni 2010 (kamerstuk 30 873 nr. 3) heeft de voormalig Minister van Verkeer en Waterstaat u het rapport «evaluatie baten-lastendienst Rijkswaterstaat» aangeboden. Bij de aanbidding is u toegezegd de

bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat, die gebaseerd was op een generiek opslagpercentage op de externe kosten van een project, aan te passen. Deze aanpassing werd noodzakelijk geacht om aan te sluiten bij het huidige sturingsmodel, de transparantie van de geldstromen voor interne en externe stakeholders te vergroten en om voldoende prikkels tot het vergroten van de doelmatigheid in te bouwen.

De kern van de nieuwe bekostigingssystematiek is dat er een splitsing is aangebracht tussen de externe kosten die samenhangen met aanleg en onderhoud op de netwerken en de apparaatskosten van RWS. De relatie tussen de externe kosten en de daarmee gemoeide apparaatskosten (en daarmee de efficiency) is genormeerd. Hiermee krijgt RWS een hoeveelheid capaciteit (fte) ter beschikking voor de uitvoering van het productiepakket, die een goede weergave is van de productieopgave. Bij Voorjaarsnota 2011 is als gevolg van de aanpassing van de bekostigingssystematiek van RWS op de Productartikelen 11, 12, 15, 16 en 18 de nieuwe operationele doelstelling «Netwerkgebonden kosten» ingesteld. Onder deze operationele doelstelling zijn de hoofdproducten «Apparaatskosten RWS» en «Overige netwerkgebonden kosten» opgenomen, respectievelijk «Overige netwerkoeverstijgende kosten» op artikel 18. Tussen deze artikelen en artikel 14 zijn budgettaire neutrale structurele mutaties aangebracht als conversie naar het nieuwe bekostigingsmodel. In mijn brieven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 30 119 nrs. 4 en 5 van resp. 10 januari 2011 en 3 maart 2011) heb ik de Kamer hierover geïnformeerd.

De vastgestelde begroting 2011 is gebaseerd op de oude bekostigingssystematiek, waarbij de bij Voorjaarsnota 2011 nieuw ingestelde operationele doelstelling «Netwerkgebonden kosten» nog niet was opgenomen. De realisatiecijfers over het jaar 2011 zijn gebaseerd op de aangepaste bekostigingssystematiek. Rijkswaterstaat heeft namelijk met ingang van 1 januari 2011 haar administratieve processen gebaseerd op de aangepaste bekostigingssystematiek.

Om bij de toelichting op de verschillen als gevolg van de realisatie 2011 te voorkomen dat de oude en nieuwe bekostigingssystematiek met elkaar interverneren zijn er twee verschil kolommen opgenomen in het overzicht «tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering». De eerste verschil kolom betreft de bij Voorjaarsnota doorgevoerde mutaties als gevolg van de aanpassing van de bekostigingssystematiek. De verschillen in de tweede kolom betreffen de feitelijk uitvoeringsverschillen in het jaar 2011.

Indicatoren

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

Toezeggingen

Toezegging 23 juni 2011	Verwerking
De minister zal bij de volgende begrotingsnota meer transparantie betrachten dan nu het geval was.	Vanaf Najaarsnota 2011 worden niet alleen realisatieprogramma's op het IF transparanter verantwoord, maar ook zijn projecttabellen met de planstudieprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en waarvan de belangrijkste mutaties van een toelichting zijn voorzien. Bij het jaarverslag was dit al jaren van toepassing. Alle productartikelen van het Infrastructuurfonds zijn vanaf dit jaarverslag voorzien van een toelichtende tabel die inzichtelijk maakt welke mutaties gedurende het jaar hebben plaatsgevonden. Zowel de mutaties binnen een artikel (tussen de verschillende artikelonderdelen) als van en naar andere artikelen. Bij alle mutaties is aangegeven of de mutatie een inter-temporele kasschuif betreft of dat er sprake is van in- of extensiveringen of een technische boeking. Bij inter-temporele kasschuiven is er, over de jaren heen bezien, geen sprake dat er gelden aan het betreffende artikel worden onttrokken, maar slechts sprake van een aanpassing van het kasritme. Bij technische mutaties moet gedacht worden aan bijvoorbeeld toevoeging loon- en prijscompensatie of bijvoorbeeld de overheveling van een project en de bijbehorende begrotingsgelden van artikel a naar b.

3. De bedrijfsvoeringsparagraaf

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij lenM.

4. De jaarrekening

De Jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

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

5. Bijlage

Aan het jaarverslag van het Infrastructuurfonds zijn twee bijlagen toegevoegd:

- De door de Algemene Rekenkamer gevraagde aansluiting tussen de door AR en lenM berekende onderbesteding ProRail over de periode 2005–2010.
- Een afkortingenlijst.

DEEL B HET INFRASTRUCTUURVERSLAG

3. INFRASTRUCTUURVERSLAG 2011

Het infrastructuurverslag beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de gerealiseerde mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2011 zijn opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2011 is begonnen.

A. Mijlpalen en resultaten 2011

Beheer en onderhoud

In 2011 heeft lenM onder meer gewerkt aan de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	Verhardingsonderhoud om vorstschades tot een minimum te beperken is uitgevoerd. Ook is de opgetreden vorstschade van de winter 2010/2011 hersteld. Groot variabel onderhoud A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is afgerond Aanpak levensduurproblematiek stalen bruggen: In 2011 zijn de Gideonbrug (Groningen) en de Scharbergbrug (Elsloo) gerenoveerd. Aanleg van ecoducten en andere ontsnipperingsmaatregelen rondom het Hoofdwegennet i.s.m. Provincies en ProRail. Het gaat hierbij om onder meer om de aanleg van 9 ecoducten in Drenthe, Gelderland en Overijssel en om het treffen van kleinere maatregelen zoals natuurlijke oevers, duikers en loopplanken. De Minister heeft het ecoduct Hoog Buurlo opengesteld. Aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer realiseren (o.a. aanpak onveilige verzorgingsplaatsen) zijn uitgevoerd Impuls gegeven aan verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk (o.a. aanbrengen bermverhardingen, ombouwen van een kruispunt tot rotonde)
Hoofdwatersystemen	Opstellen leggers Waterwet (project loopt tot 2012): Diverse leggers zijn in 2011 opgeleverd. Suppleties basiskustlijn, waarnaast de aanleg Zandmotor is gerealiseerd Renovatie en uitbreiding gemaal Zenemuden (t.b.v. extra afvoer water vanuit Overijssel naar IJsselmeer) is uitgevoerd
Hoofdvaarwegen	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland (project loopt tot 2016): Bewegingswerk Sluis Terneuzen is in uitvoering en wordt eind 2012 opgeleverd. Damwanden Kanaal Gent Terneuzen zijn vrijwel aanbestedings-gereed. Renoveren Laagspanning Kreekraksluizen is evenals Netwerk Hansweert Krammer in uitvoering. Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen) (project loopt tot 2015): Dit project loopt volgens schema. Doel is om eind 2015 gereed te zijn met de uitvoering. In 2011 is nader onderzoek gestart ten behoeve van contractvoorbereiding. Deze wordt in 2012 afgerond. Planning is eind 2012 met de uitvoering te starten. Renovatie Havenhoofden IJmuiden (Project loopt tot 2016): In 2011 zijn de noodzakelijke werkzaamheden verricht om de havenhoofden op het huidige onderhoudsniveau te houden. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd om vast te stellen op welke wijze de renovatie moet worden uitgevoerd. Dit onderzoek wordt naar verwachting in 2012 afgerond. Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen (Project loopt tot 2016): De noordoever van de Zuid-Willemsvaart richting België is vervangen. Verder zijn een aantal slechte oevertrajecten in het Wilhelminakanaal vervangen. Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland (Project 2016): In 2011 in gestart met «Vervangen Goereese Bruggen», «Betonreparaties Goereese Sluis en Volkeraksluizen» en «Herinrichting Berghaven.» Daarnaast is vooronderzoek naar trapjeslijn Nieuwe Waterweg gestart. De meest veelbelovend variant wordt verder onderzocht in 2012. In 2011 is ook gewerkt aan de renovatie van de Verkeerscentrale Dordrecht.

Mijlpaal	Project
	Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied (project loopt tot 2016): Renovatie Houtribsluizencomplex is volop in uitvoering. Contractvoorbereiding voor diverse sluizen op de Maasroute is gestart. Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland (Project loopt tot 2016): Eind 2011 is een contract aanbesteed waarin het voorlopig herstel van de bodembescherming van de Noordersluis IJmuiden is opgenomen, Uitvoering vindt plaats in 2012. Het grootschalig herstel van de bodembescherming is n.a.v. de ontwikkelingen van het project Zeetoegang IJmond uitgesteld tot na 2016. Onderhoud vaargeulen Nederrijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water (project loopt tot 2016): De uitvoering van het onderhoud aan de vaargeulen is gestart. Oplevering gepland voor in 2012. Renovatie sluizen en in- en afslaatwerken Twentekanalen Delden/Hengelo en Spooldersluis (Project loopt tot 2013): In 2011 hebben grondige inspecties plaatsgevonden ter voorbereiding van de realisatie. Renovatie stalen boogbruggen Utrecht (Project loopt tot 2016, uitvoering is in 2011 gestart) (Project loopt tot 2016, uitvoering is in 2011 gestart) In 2011 is de realisatiefase van start gegaan. Gestart is met werkzaamheden (conservering en vizelen) aan de Schalkwijkse brug en met werkzaamheden (vormgeving) ten behoeve van de nieuwbouw van de de Schellingwouderbrug. De officiële starthandeling heeft op 12 september plaatsgevonden.»

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 2011 zijn behaald binnen de sectoren van het Infrastructuurfonds.

Hoofdwatersystemen	
Mijlpaal	Project
Oplevering	Diverse ICES Natte natuurprojecten, waaronder de inrichting van de IJsselmonding Diverse projecten uit het MIRT Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren waaronder de Herstel en inrichtingsprojecten Veerdam Gameren en Herstel zoetwatergetijden natuur Oude Maas en de Waterbodemsaneringen van het Slochtereiland en de Hollandsche IJssel
Start realisatie	Diverse projecten uit het MIRT verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren zoals de sanering van het kanaal door Walcheren en KRW vispassages.

Bij het Deltaplan grote rivieren zijn met de ingebruikname van de keermuur in Harlingen in 2010 alle projecten voltooid. De financiële afwikkeling loopt nog door in 2012.

In 2011 is volop uitvoering gegeven aan de projecten Zandmaas en Grensmaas. Wel dreigde het project Grensmaas te vertragen door de niet voorziene terugvallende markt voor zand en grind. Eind 2011 is een nadere overeenkomst met het Consortium Grensmaas gesloten om de voortgang van het project veilig te stellen.

Bij het programma Ruimte voor de Rivier is in 2011 voor 9 maatregelen een projectbesluit genomen. Er zijn 12 maatregelen gegund en daarmee in uitvoering.

Naast deze mijlpalen is in 2011 voortvarend gewerkt aan het HWBP-2 dat door de Tweede Kamer ook als groot project is aangewezen.

Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	A2 Den Bosch-Eindhoven ¹ A2 Maasbracht – Geleen ¹ A12 Waterberg-Velperbroek ² A15 Maasvlakte-Vaanplein A29 knooppunt Vaanplein-aansluiting Barendrecht A50 Ewijk-Valburg N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) A12 Lunetten – Veenendaal (Utrecht-Bunnik-Driebergen-Maarsbergen-Veenendaal) A27 Lunetten – Rijnsweerd A28 Utrecht – Amersfoort

¹ Spoedaanpak.

² Crisis en herstelwet.

De in begroting geplande start van de realisatie bij de projecten A9 Alkmaar – Uitgeest, A12 Gouda – Woerden, A12 Zoetermeer – Zoetermeer centrum, A4 Dinteloord- Bergen op Zoom en A2 Passage Maastricht heeft eerder dan gepland reeds in 2010 plaatsgevonden.

De start van de projecten A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en A4 Delft-Schiedam stond eind 2011 gepland. Van Schiphol-Amsterdam-Almere is het projectbesluit begin 2012 pas onherroepelijk geworden, waarna begonnen is met de realisatiefase. Het projectbesluit van A4 Delft-Schiedam is in 2011 onherroepelijk geworden, waarna ook de gunning nog in 2011 heeft plaatsgevonden. In de eerste helft van 2012 gaat bij dit project de eerste schop in de grond. Bij het project A2 Meerenakkerweg zal in 2012 een begin worden gemaakt. Dit is veroorzaakt door vertraging in de voorbereidingsfase.

Mijlpaal	Project
Gestart en opgeleverd	A9 Alkmaar – Uitgeest ¹ A2 Oudenrijn – Everdingen A1 't Gooi ¹
Oplevering	Bij het programma Mobiliteitsaanpak (Actieprogramma Wegen eerste tranche) zijn er 48 maatregelen opgeleverd ter verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en de regionale wegen. Het betreft onder andere het plaatsen van verschillende DRIP's en camera's en kleine aanpassingen aan aansluitingen en in- en uitvoegers. A9 Velsen-Raasdorp ¹ A9 Raasdorp-Badhoevedorp ¹ A1 't Gooi ¹ A1/A6 Diemen-Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan ¹ A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer ¹ A10 Nieuwe Meer-Amstel ¹ A27 Everdingen-Lunetten ¹ A1 Watergraafsmeer-Diemen ¹ A28 Hattermerbroek-Lankhorst ¹ A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum A50 Valburg-Grijsoord N57 Rondweg Middelburg-Veersedam A9 Alkmaar-Uitgeest A2 Oudenrijn – Everdingen A2 Sint Joost – Urmond A12 Utrecht – Bunnik N9 Koedijk – De Stolpen

¹ Spoedaanpak.

Van de in de begroting genoemde projecten zijn A2 Leenderheide – Valkenswaard, A12 Woerden – Oudenrijn en A58 Eindhoven – Oirschot versneld reeds in 2010 opengesteld. De projecten A2 Oudenrijn-Everdingen, A12 Utrecht – Bunnik en A28 Utrecht – Amersfoort zijn eerder dan gepland reeds in 2011 opengesteld voor verkeer.

Het project A2 Sint-Joost- Urmond maakt onderdeel uit van het Maatregelenpakket Limburg. Deze stond gepland voor 2010, maar is net over de jaargrens in januari 2011 opengesteld.

De in de begroting aangekondigde openstelling van A29 Knooppunt Vaanplein – aansluiting Barendrecht wordt meegenomen in de realisatiefase van het project Maasvlakte – Vaanplein. Bij het project A27 Lunetten – Rijnsweerd vindt de opleving plaats in 2012. De gemaakte planning bleek bij gunning niet door de aannemer te realiseren.

Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
start realisatie	Vaarweg Meppel – Ramspol (keersluis Zwartsluis) Bouw Vierde Sluiskolk Ternaaijen

Het project Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6) is versneld opengesteld in 2010. Het project Walradar Noordzeekanaal zal in 2012 worden gerealiseerd.

Verder is eind 2011 een uitvoeringsbesluit genomen voor het project Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg, waardoor het project in uitvoering kan gaan. De aanbesteding voor het project Wilhelminakanaal is gestart in 2011 en de realisatie daarvan wordt in 2012 verwacht.

Het realisatiebesluit voor de verhoging van de spoorbrug Zuidhorn (vaarweg Lemmer-Delfzijl) naar 4-laagscontainervaart is eveneens genomen. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Quick wins binnenhavens

In 2011 is er op het gebied van binnenhavens verder uitvoering gegeven aan de eerder bestuurlijk toegekende quick win projecten. In 2011 zijn er 4 projecten (waarvan 1 afwijzend) beschikt voor een totaalbedrag van € 4,8 mln. Sinds 2009 zijn er nu in totaal 66 projecten beschikt voor een totaal bedrag van € 86,9 mln. In totaal zijn 18 projecten inmiddels opgeleverd. De uitvoering wordt voortgezet in de periode tot en met 2013. Naast de uitvoering van de toegekende quick winprojecten is er ook een 3^e tranche voor nieuwe voorstellen in voorbereiding. In het najaar 2011 zijn de procedure en criteria aangekondigd in de septembercirculaire van het Gemeentefonds. Vervolgens zijn deze criteria gepubliceerd via de website van het rijk en van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

4. DE PRODUCTARTIKELN

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 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 IenM begroting (XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

11. Hoofdwatersystemen					Realisatie	Begroting	Verschil	Verschil aanpassing bekos- ting RWS RWS bij VJN*	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011 ¹
Verplichtingen	551 248	853 645	1 197 989	719 027	552 419	759 716	- 207 297	53 856	- 261 153	² - 50 079
Uitgaven	550 928	682 900	986 690	805 124	834 733	1 017 145	- 182 412	53 856	- 236 268	- 13 934
11.01 Watermanagement	71 754	87 112	91 231	87 132	14 803	83 838	- 69 035	- 69 622	587	0
11.01.01 Basispakket watermanagement	71 754	87 112	91 231	87 132	14 803	83 838	- 69 035	- 69 622	587	0
11.02 Beheer en Onderhoud	259 135	278 375	327 038	278 610	143 410	249 082	- 105 672	- 117 814	12 142	3 917
11.02.01 Basispakket waterkeren	173 666	215 653	209 779	168 899	108 463	130 542	- 22 079	- 67 300	45 221	³ 0
11.02.05 Basispakket integraal waterbeheren	76 871	50 716	105 068	95 000	27 045	77 213	- 50 168	- 50 511	343	0
11.02.08 Groot var.onderh.wa- terbeheer	8 598	12 006	12 191	14 711	7 902	41 327	- 33 425	- 3	- 33 422	⁴ 3 917
11.03 Aanleg	215 321	305 510	559 371	425 097	406 055	666 208	- 260 153	- 12 335	- 247 818	- 15 347
11.03.01 Real.programma waterkeren	115 838	185 851	376 813	322 921	278 185	495 711	- 217 526	- 5 114	- 212 412	⁵ - 3 973
11.03.02 Real.programma waterbeheren	99 483	119 659	182 558	102 176	127 870	170 497	- 42 627	- 7 221	- 35 406	⁶ - 11 374
11.05 Verkenning en planstudie	4 718	11 903	9 050	11 988	27 615	13 919	13 696	10 043	3 653	- 1 499
11.05.01 Verkenn.progr.hoofd- watersystemen	2 206	6 142	6 711	7 007	18 913	3 656	15 257	3 357	11 900	⁷ - 1 498
11.05.02 Planstudieprogr.wa- terkeren	52	4 500	727	585	2 159	8 354	- 6 195	2 124	- 8 319	⁸ - 1
11.05.03 Planstudieprogr.wa- terbeheer	2 460	1 261	1 612	4 396	6 543	1 909	4 634	4 562	72	0
11.06 Staf Deltacommissaris				2 297	4 420	4 098	322	0	322	- 806
11.06.01 Staf Deltacommis- saris				2 297	4 420	4 098	322	0	322	- 806
11.07 Netwerkgebonden kosten HWS					238 430	0	238 430	243 584	- 5 154	- 199
11.07.01 Apparaatskosten RWS					189 151	0	189 151	193 524	- 4 373	- 199
11.07.02 Overige netwerkge- bonden kosten					49 279	0	49 279	50 060	- 781	0
Van totale uitgaven:										
- Apparaatsuitgaven				1 310	2 283		2 283			
- Bijdrage aan baten- lastendienst	354 755	391 432	441 129	376 323	401 838	331 478	70 360			
- Restant	196 173	291 468	545 561	427 491	430 612	685 667	- 255 055			

Productartikel 11

11. Hoofdwatersystemen	Realisatie				Begroting	Vershil	Vershil aanpassing bekos- tiging RWS RWS bij VJN*	Vershil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011 ¹
11.09 Ontvangsten	5 287	3 391	28 184	60 067	39 762	114 300	– 74 538	– 74 538	⁹ – 75 755

* De mutaties in de kolom «Vershil aanpassing bekostiging RWS bij VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011.

(resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6.

¹ Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

² De lagere verplichtingen hangen voor een belangrijk deel samen met de lagere verplichtingenrealisatie. Dit speelde met name bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma als gevolg van een bijstelling van de uitvoeringsplanning door de waterschappen.

³ De hogere realisatie wordt verklaard door het meerjarig aansluiten van het budget voor Beheer en Onderhoud met de meerjarige onderhoudsplanning, zoals in de begroting 2012 is toegelicht.

⁴ De lagere uitgaven hebben betrekking op de projecten Renovatie Stuwten in de Lek en Masterplan Haringvliet. Door de afgebroken aanbesteding in 2008 van de stuwten in de Lek is vertraging ontstaan. Voorafgaand aan de renovatie wordt een aantal noodzakelijke maatregelen opgepakt om uitval te voorkomen en de veiligheid te waarborgen. Bij Haringvliet is de overgang naar de volgende fase vertraagd, waardoor de uitgaven in de tijd verschuiven.

⁵ De lagere realisatie hangt met name samen met het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma, waarbij de financiële voortgang samenhangt met de projectvoortgang en facturering van de waterschappen. Het kasritme van dit programma is daardoor lastiger te beheersen en wijkt af van hetgeen in de begroting 2011 was opgenomen. De projectvoortgang is gemeld in de basisrapportage HWBP-2 die in het kader van de Groot Projectstatus is opgesteld.

⁶ De lagere realisatie hangt in belangrijke mate samen met het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren, waarbij onder meer de aanbesteding vertraagd is door de verwerking van de KRW-taakstelling uit het regeerakkoord. Voor een nadere toelichting op de projecten wordt verwezen naar de toelichting bij 11.03.02.

⁷ De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt door de uitvoering van de deelprogramma's van het Deltaprogramma. Deze middelen zijn overgeheveld vanuit de reservering van het Deltaprogramma onder het planstudieprogramma Waterkeren (artikelonderdeel 11.05.02). Het restant wordt vooral verklaard door de nieuwe bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat.

⁸ Vanuit de reservering Deltaprogramma zijn middelen overgeheveld voor de uitvoering van de deelprogramma's van het Deltaprogramma (zie toelichting6). Deze deelprogramma's vallen onder het verkenningenprogramma hoofdwatersystemen (artikelonderdeel 11.05.01).

⁹ De lagere ontvangsten worden veroorzaakt door het niet in 2011 ontvangen van de geplande ontvangsten van de waterschappen. De factuur kende een betalingstermijn, die doorloopt in 2012, waardoor deze ontvangsten begin 2012 worden verwacht.

Productartikel 11

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 11 Hoofdwatersys- temen	Categorie	artikel 11.01	artikel 11.02	artikel 11.03	artikel 11.05	artikel 11.06	artikel 11.07	Uitgaven	artikel 11.09	Saldo
Ontwerpbe- groting 2011		83 838	249 082	658 314	13 357	4 098		1 008 689	– 114 300	894 389
Desalderingen FES (NvW)				7 894	562			8 456		8 456
Begroting 2011		83 838	249 082	666 208	13 919	4 098	0	1 017 145	– 114 300	902 845
Aanpassing bekostigingssys- tematiek	Neutraal									
Rijkswaterstaat		– 69 622	– 117 814	– 12 335	10 043		243 584	53 856		53 856
Overboekingen binnen artikel 11	nvt			903	236	– 236		903	– 903	0
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering			28 083	– 2 245			25 838		25 838
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering			– 770			– 1 405	– 2 175		– 2 175
Kasschuif WAK via algemene middelen	Inter- temporeel			– 254 255				– 254 255		– 254 255
Saldo 2010	Inter- temporeel		11 542	208 738	4 346	1 801		226 427	– 6 486	219 941
Mutaties voorjaarsnota 2011		– 69 622	– 106 272	– 29 636	12 380	1 565	242 179	50 594	– 7 389	43 205
Stand eerste supplettoire wet 2011		14 216	142 810	636 572	26 299	5 663	242 179	1 067 739	– 121 689	946 050
Aanpassing kostenmodel	Neutraal						– 6 484	– 6 484		– 6 484
Rijkswaterstaat Overboekingen binnen artikel 11	Neutraal			– 30 216	36 318			6 102	– 6 102	0
Hoofdwater- systemen										
Overboeking van/naar art 16 Megaprojecten niet VenV	Intensivering/Extensivering			300	2 536			2 836		2 836
Kasschuiven	Inter- temporeel			30 055	– 27 045	– 450		2 560		2 560
Loon- en prijbsijstelling	Intensivering/Extensivering	187	2 180	5 143	5 253	13	3 269	16 045		16 045

Artikel 11 Hoofdwatersys- temen	Categorie	artikel 11.01	artikel 11.02	artikel 11.03	artikel 11.05	artikel 11.06	artikel 11.07	Uitgaven	artikel 11.09	Saldo	
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering 400			– 3 600			– 111	– 3 311		– 3 311	¹³
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering						– 224	– 224		– 224	¹⁴
Mutaties miljoenennota 2012		587	2 180	1 682	17 062	– 437	– 3 550	17 524	– 6 102	11 422	
Stand ontwerp- begroting 2012		14 803	144 990	638 254	43 361	5 226	238 629	1 085 263	– 127 791	957 472	
Overboekingen binnen artikel 11 Hoofdwatersys- temen	Neutraal			1 387	– 1 387			0		0	¹⁵
Overboeking van/naar andere departementen	Intensi- vering				583			583		583	¹⁶
Saldo 2011	Inter- temporeel		– 5 497	– 218 239	– 13 443			– 237 179	12 274	– 224 905	¹⁷
Mutaties najaarsnota 2011		0	– 5 497	– 216 852	– 14 247	0	0	– 236 596	12 274	– 224 322	
Stand tweede supplettoire wet 2011		14 803	139 493	421 402	29 114	5 226	238 629	848 667	– 115 517	733 150	
Overboekingen binnen artikel 11 Hoofdwatersys- temen	Neutraal			0	10	– 10		0		0	¹⁸
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering				88		– 171	– 83		– 83	¹⁹
Saldo 2011	Inter- temporeel		3 917	– 15 347	– 1 597	– 796	– 28	– 13 851	75 755	61 897	²⁰
Mutaties slotwet 2011		0	3 917	– 15 347	– 1 499	– 806	– 199	– 13 934	75 755	61 814	

Artikel 11 Hoofdwatersys- temen	Categorie	artikel 11.01	artikel 11.02	artikel 11.03	artikel 11.05	artikel 11.06	artikel 11.07	Uitgaven	artikel 11.09	Saldo
Realisatie 2011		14 803	143 410	406 055	27 615	4 420	238 430	834 733	- 39 762	794 964

¹ In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) van middelen op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijk Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende is leeg geboekt. Dit betekent dat FES-financiering via de ontvangstenartikel IF/19.10 komt te vervallen en wordt omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

² Als gevolg van een herstructurering van de bekostiging van RWS, is op de artikelen 11, 12, 15, 16 en 18 een nieuwe operationele doelstelling ingevoegd met de hoofdproducten "Apparaatskosten RWS" en "Overige netwerkgebonden kosten" respectievelijk "Overige netwerkovertijgende kosten" op artikel 18. Tussen deze artikelen en artikel 11 worden budgettaire neutrale structurele mutaties aangebracht als conversie naar het nieuwe bekostigingsmodel. In mijn brieven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal (Kamerstukken II, 30 119 nrs. 4 en 5 van resp. 10 januari 2011 en 3 maart 2011) heb ik de Kamer hierover eerder geïnformeerd.

³ Voor € 0,903 mln betreft het desaldering (hogere uitgaven/hogere ontvangsten) voor bijdragen van derden aan de Zandmotor en het Verbeterprogramma Kwaliteit rijkswateren. Verder vindt een overboeking plaats van 11.06 naar 11.05 in het kader van een SLA afspraak.

⁴ In het kader van het project Zandmotor zou vanaf eind 2010 een grote hoeveelheid zand worden aangebracht voor de Delflandse kust tussen de kustplaatsen Ter Heijde en Kijkduin. De aanbeveling heeft echter pas eind 2010 plaatsgevonden, waardoor de voor dit project in 2010 beschikbare gelden, via begrotingsartikel 19, naar het ministerie van Financiën zijn teruggeboekt. Deze gelden zijn op artikel 11.03 weer opgevraagd (€ 28 mln). Vanuit 11.05 is € 2,2 mln overgeboekt naar EL&I voor voorfinanciering Deltaprogramma's ZW-Delta en Waddengebied.

⁵ Dit betreft de verwerking van de taakstellingen, zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

⁶ Op het budget ten behoeve van het Hoogwaterbeschermingsprogramma is een kasschuif aangebracht waardoor het mogelijk wordt het Bestuursakkoord Water te sluiten.

⁷ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

⁸ Zie gestelde bij 1.

⁹ Het betreft voor € 6,1 mln hogere ontvangsten voor met name bijdragen van derden met betrekking tot project Zandmotor, Rivierverruiming, Dijkversterking en Herstel steenbekleding en het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma. Voor ca € 30 mln gaat het om een technische overboeking tussen de MIRT-fases planstudie en realisatie.

¹⁰ De overboekingen tussen artikel 11 en 16, binnen het waterdomein, betreft de overboeking van gelden verbeterprogramma waterkwaliteit m.b.t. de maatregelen Lent/Nederrijn naar Ruimte voor de Rivier en € 0,3 mln. van Maaswerken naar het KRW project NVO-Limburg. Daarnaast wordt een deel van de taakstellingen omgevingsrecht en bovenrechtelijke inpassing, welke bij Voorjaarsnota geparafeerd waren op artikel 11.05 ten laste gebracht van artikel 16.02 Ruimte voor de Rivier.

¹¹ Om de financiering van het Bestuursakkoord Water mogelijk te maken zijn een aantal kasschuiven binnen artikel 11 doorgevoerd. Deze kasschuiven manifesteren zich op met name het planstudieprogramma waterkeren. Ook zijn de beschikbare budgetten voor het Tweede HWBP in lijn gebracht met de actuele uitvoeringsplanning van dit programma.

¹² Dit betreft de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van de loon- en prijsbijstelling 2011.

¹³ Dit betreft een overboeking vanuit HXII voor BES (11.01) en een overboeking naar EL&I voor verdrogingsgeldten (11.03) en voor 1 fte voor Deltares (11.07).

¹⁴ Dit betreft een boeking naar aanleiding van de verwerking van de taakstelling op het apparaat RWS.

¹⁵ Dit betreft een overheveling uit planstudiegelden ten behoeve van beperkte tegenvallers binnen realisatieprogramma.

¹⁶ Dit betreft overboekingen van EL&I voor de Opdracht Deltares voor onderzoek Natuurherstel WST zonder ontpoldering en voor de verrekening van de uitgaven door het USVNSC in 2010.

¹⁷ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

¹⁸ Dit betreft een overboeking tussen 11.05 en 11.06 met betrekking tot een bijdrage aan de staf Deltacommissie.

¹⁹ Deze mutaties hebben betrekking op de overboeking van ELI m.b.t. de Vlaams Nederlands Scheldec commissie.

²⁰ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

11.01 Watermanagement

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

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

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

11.01.01 Basispakket watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

Meetbare gegevens			
Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 1/1/2011	Omvang 31/12/11
Watermanagement	Km ² water	65 250	90 278 ¹

¹ De vergoeding van de omvang van het areaal wordt nagenoeg volledig verklaard door de toevoeging per oktober 2010 van de Caribische Eilanden Saba, Bonaire en St. Eustatius als gemeenten bij Nederland.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicatoren	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	
Watermanagement	RWS participeert minimaal tien keer per jaar in een multidisciplinaire oefening, evalueert opgetreden grote calamiteiten en oefeningen en voert afgesproken verbeteracties uit op het gebied van waterkwaliteit, -overlast en- tekort.	80%	95%	¹
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	90%	94%	²

¹ Er is strak gestuurd op een goede uitvoering van de calamiteitenoefening en van de verbeteracties (m.n. Landelijk draaiboek management overstromingen, implementatie crisisinformatiesysteem (FLIWAS) bij alle waterbeheerders) waardoor de gerealiseerde score hoger is uitgevallen. De hier gepresenteerde eindscore (95%) is berekend op basis van de scores op drie prestatiekenmerken (participatie, afhandeling en verbeteracties).

² Met een score van 94% lag de indicator over de «informatievoorziening over maatschappelijk vitale processen» (met name ijsberichtgeving, berichtgeving over hoogwater en stormvloed) boven de streefwaarde (90%).

Bron: Rijkswaterstaat

11.02 Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud is er op gericht om het hoofdwatersysteem zodanig in conditie te houden dat de primaire functie van zowel het waterkeren als waterbeheeren vervuld kan worden. Uit de gerealiseerde waarden van de verschillende prestatieindicatoren blijkt dat in 2011 de conditie van het hoofdwatersysteem van voldoende kwaliteit was om de primaire functie te vervullen.

11.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

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

ad 1. Kustlijnhandhaving

Het Nederlandse kustsysteem kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Om de basiskustlijn en het kustfundament te kunnen handhaven op het afgesproken niveau dient jaarlijks gemiddeld 12 mln. m³ te worden gesuppleerd. Hiertoe wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. Inhoud en omvang van dit programma kan jaarlijks variëren naargelang specifieke behoefte en budgettaire mogelijkheden. Door de aannemers bij de aanbesteding van de suppletieprogramma's de vrijheid om de suppletiewerkzaamheden over twee jaar te verspreiden, kunnen deze werkzaamheden goedkoper op de markt worden gezet. Hierdoor kunnen echter wel afwijkingen ontstaan ten opzichte van de jaarlijks geplande werkzaamheden.

Het suppletieprogramma 2011 ging uit van dat er 6,8 mln. m³ zand gesuppleerd zou worden. Van dit suppletieprogramma is 3,3 mln. m³ gerealiseerd (de rest volgt in 2012). Daarnaast is in 2011 het laatste deel van het suppletieprogramma 2010 gerealiseerd (7,4 mln. m³). Tot slot is in 2011 al een begin gemaakt met het suppletieprogramma 2012 (0,7 mln. m³).

Totaal is in 2011 hiermee 11,4 mln. m³ zand gesuppleerd. Hiervan is 6,9 mln. m³ zand op het strand (begroting 2011: 4,1 mln. m³) en 4,5 mln. m³ zand onder water gesuppleerd (begroting 2011: 7,2 mln. m³).

ad 2. Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen *Rijkswaterkeringen*

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

Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud

aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. Faalkansgericht onderhoud is nodig om de stormvloedkeringen, in combinatie met de achtergelegen keringen die dijkringgebieden beschermen, te laten voldoen aan de wettelijke normen.

Meetbare gegevens						
Basispakket	Areaaleenheid	Begrote Omvang	Omvang gerealiseerd	Totaal-budget 2011	Totaal-budget 2011 na conversie bekostiging*	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2011
				(x € 1 000)	(x € 1 000)	(x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	267	249 ¹	37 100	12 000	12 000
	Stormvloedkeringen	4	4	49 800	24 126	38 600 ²
	Niet primaire waterkeringen in km	396	829 ³	8 100	2 400	2 400
	Suppleren voor kustlijnverzorging in mln.m ³	11,3	11,4	35 542	24 716	55 463 ⁴
	Totaal			130 542	63 242	108 463

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr.3, 2010–2011, 30 119, nr.4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

¹ Het areaal aan dijken primaire waterkeringen is iets kleiner, dan waarin ten tijde van de opstelling van de begroting 2011 werd uitgegaan, doordat er keringen in Zeeland zijn overgedragen aan de waterschappen.

² De hogere realisatie wordt veroorzaakt door het meerjarig aansluiten van het budget voor Beheer en Onderhoud met de meerjarige onderhouds-planning, zoals in de begroting 2012 is toegelicht.

³ De in de realisatie opgenomen 829 km voor niet-primaire keringen is gebaseerd op een herdefiniëring van deze niet-primaire waterkeringen. De waarde van 396 km die in de begroting 2011 opgenomen was, had alleen betrekking op de lengte van de dijken langs de vaarwegen die tevens een waterkerende functie hebben. In de in de tabel opgenomen waarde is het volledige areaal niet-primaire waterkeringen opgenomen.

⁴ Het gerealiseerde volume in 2011 betreft 7,4 mln. m³ uit het suppletieprogramma 2010, 3,3 mln. m³ uit het suppletieprogramma 2011 en 0,7 mln. m³ uit het suppletieprogramma 2012. De hogere realisatie hangt met name samen met het grotere aandeel van de duurdere strandsuppleties dan begroot.

Bron: Rijkswaterstaat

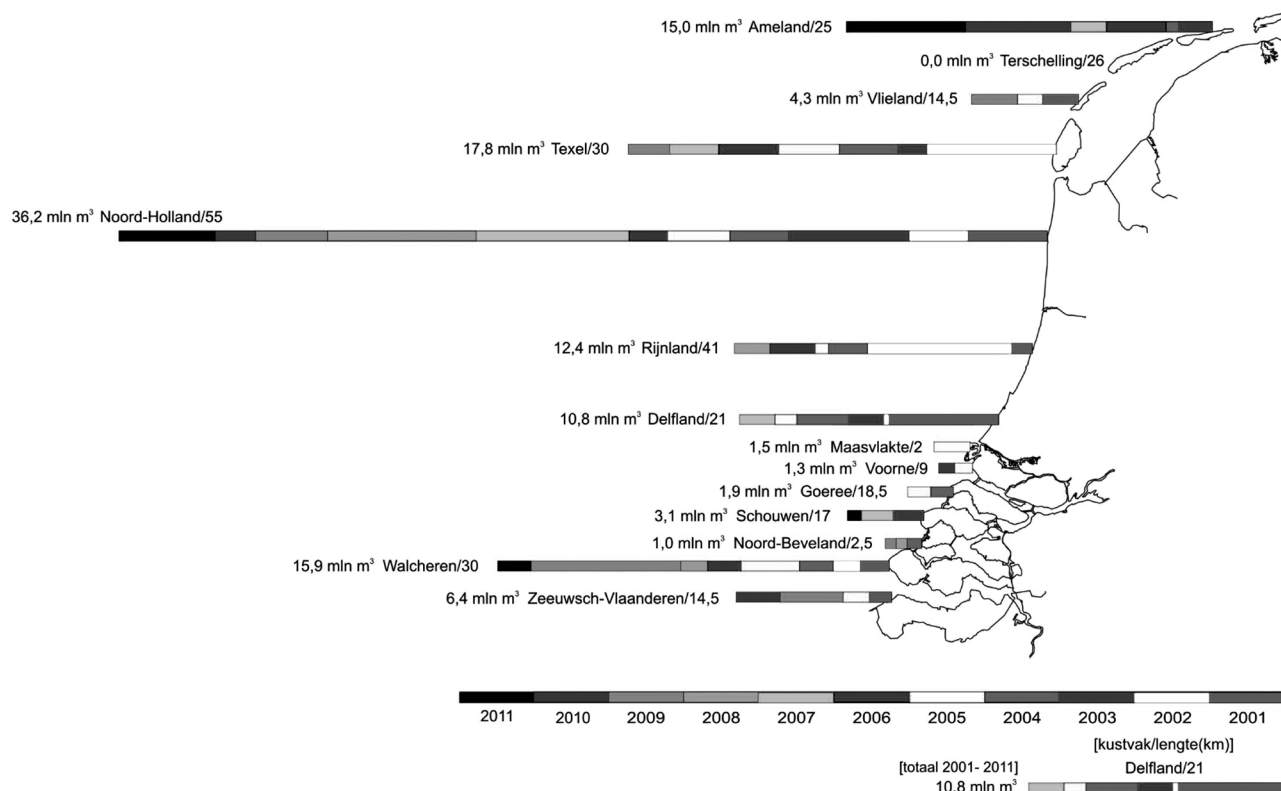
Basispakket	Indicatoren (Norm)	Streef-waarde 2011	Realisatie 2011
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m ³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven. De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren, voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering, of (indien de kering niet aan de wet voldoet) het in technisch staat houden van de situatie 2006 à 62% (= 100% streefwaarde).	11 272 000 m ³	11 437 000 m ³
		62%	52% ¹

¹ De indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Waterwet (voorheen Wet op de Waterkering) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het technisch in staat houden van de situatie 2006. Uit de «tweede toetsing» (2006) is gebleken dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de normen uit de Waterwet. Het beheer en onderhoud programma is er op gericht dit percentage vast te houden. In 2011 is van een deel van de in 2006 getoetste primaire rijkswaterkeringen de technische staat achteruit gegaan t.o.v. de situatie in 2006 (Houtribdijk, Westkanaaldijk Amsterdam-Rijnkanaal en sluiselanden bij IJmuiden). Anderzijds zijn er verbeteringen bereikt door de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en herstel zeeweringen Zeeland.

In 2011 is de 3^e (vijfjaarlijkse, wordt zesjaarlijkse) toetsing gerapporteerd. Het nieuwe percentage van de primaire waterkeringen dat volgens de inzichten van 2011 voldoet aan de normen uit de Waterwet is door deze 3^e toetsing bijgesteld van 62% naar 52%. Dit komt voor een klein deel door achteruitgang van keringen maar grotendeels door enerzijds aangescherpte eisen en anderzijds doordat het deel van de keringen met «geen oordeel» sterk is teruggedrongen. Veel van deze keringen blijken volgens de 3^e toetsing niet te voldoen. Van de stormvloedkeringen voldoet alleen de Hollandsche IJsselkering niet.

Suppleren voor kustlijnzorg in 1000m ³	2007	2008	2009	2010	Begroot 2011	Realisatie 2011
Strand	3 724	1 249	600	3 793	4 050	6 893
Onderwater	8 976	6 213	14 000	4 413	7 222	4 544

In onderstaand figuur is de gerealiseerde zandsuppletie over de periode tussen 2001 en 2011 weergegeven.



Bron: Rijkswaterstaat, 2011

11.02.05 Basispakket Beheer en Onderhoud integraal Waterbeheeren

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

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

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

In het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) is aangegeven welke maatregelen RWS ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water uitvoert en op welke wijze RWS de beheerplannen Natura 2000 samen met provincies en andere betrokkenen vorm geeft. De implementatie van de Waterwet verloopt

goed en leidt, vanwege het grotere aantal AMvB's in de nieuwe Waterwet, tot minder vergunningen en meer meldingen. De inspanningen verschuiven hierdoor van minder vergunningverlening (voor wat betreft eenvoudige zaken) naar controle van de meldingen. Voor complexe situaties geldt nog steeds de vergunningplicht.

Meetbare gegevens

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaal-budget 2011	totaal-budget 2011 na conversie bekostiging*	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2011
				(x € 1 000)	(x € 1 000)	(x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheeren	Totaal aantal vergunningen	1 100	1 118 ¹	3 913	6 418	6 500
	Spuiende en stuwende kunstwerken	99	103 ²	53 400	17 234	17 445
	Oevers en stortplaatsen			19 900	3 050	3 100
	Totaal			77 213	26 702	27 045

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr.3, 2010–2011, 30 119, nr.4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

¹ De hier weergegeven aantallen zijn het totaal aantal vergunningen, dat in 2011 is behandeld (1051 nieuwe vergunningen en 67 vergunningen gezien).

² Met ingang van de begroting 2009 worden individuele kolken in plaats van kunstwerken geteld bij dit areaalkengetal. Bij nadere analyse van de spui van IJmuiden bleken meer kolken aanwezig dan geregistreerd.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	
Beheer en Onderhoud Waterbeheeren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	100%	99,9%	¹
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	80%	93%	

¹ De indicator «spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend» scoort net geen 100% omdat in Zeeland twee kunstwerken enkele dagen niet hebben gefunctioneerd. Dit is verholpen. Omdat het zich niet tijdens hoogwater heeft voorgedaan en het gewenste waterpeil gehandhaafd kon blijven, heeft het geen kritieke situaties opgeleverd.

11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheeren

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

In het kader van dit plan van aanpak achterstallig onderhoud zijn voor de begroting 2011 de volgende projecten gedefinieerd:

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering begroting	Start uitvoering realisatie	
Stuwen Lek	2010–2019	2010	2010	¹
Haringvliet	2004–2012	2005	2005	

¹ Na de afgebroken aanbesteding bij het project Stuwen Lek (biedingen hoger dan het beschikbare budget, zie Begroting IF 2010, pag. 33) is dit project in 2009 doorgestart. De renovatie wordt nu in twee fases uitgevoerd. In 2010 is de uitvoering gestart. Hierbij is begonnen met een uitgebreide inspectie. In 2011 is gestart met de realisatie van de urgente maatregelen en tegelijkertijd start de voorbereiding van fase 2. Het project zal doorlopen t/m 2019.

Bron: Rijkswaterstaat

11.03 Aanleg

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

11.03.01 Realisatieprogramma Waterkeren

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

Realisatieprogramma waterkeren (IF 11.03.01)							
projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					gereed	
	begroting	Realisatie	verschil	Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN*	verschil a.g.v. uitvoering	begroting	realisatie
Uitgaven	496	278	– 218	– 5	– 213		
Projecten nationaal							
Deltaplan grote rivieren	0	4	4		4	2010	2011 ¹
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	13	5	– 8	– 1	– 7	2015	2015 ²
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	74	50	– 24	– 3	– 22	2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	290	100	– 190		– 190	2020	2020 ⁴
Deltares Deltafaciliteit	9	8	– 1		– 1	2013	2013
IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	0	0	0		0	2015	2015
IJsseldelta Kampen (hoogwatergeul)	0	0	0		0	2015	2015
Pilot Zandmotor	39	62	23		23	2012	2020 ⁵

Productartikel 11

projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					gereed	
	begroting	Realisatie	verschil	Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN*	verschil a.g.v. uitvoering	begroting	realisatie
Overige onderzoeken en kleine projecten	70	49	– 21	– 1	– 20	2020	2020

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr.3, 2010–2011, 30 119, nr.4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6.

¹ Met de oplevering van de keermuur in Harlingen in 2010 zijn alle projecten opgeleverd. De financiële afwikkeling loopt echter nog door in 2012.

² Met de aannemer zijn op basis van contract/uitvoeringsplanning afspraken gemaakt over een ander kasritme, waardoor betalingen zijn doorgeschoven naar latere jaren.

De lagere realisatie wordt enerzijds verklaard door een aanpassing van de planning van de aannemer en anderzijds door een aanbestedingsvoordeel.

⁴ het uitvoeringstempo van de projecten van de Waterschappen wijkt af van hetgeen in de begroting was opgenomen.

⁵ De aanleg van de zandmotor is voorspoediger verlopen dan verwacht en reeds in 2011 opgeleverd, wat de hogere realisatie verklaard. De monitoring op deze pilot loopt door tot 2020.

⁶ De lagere uitgaven 2011 hebben met name betrekking op het project Delflandse kust. Deze zijn een gevolg van planningsaanpassingen van de aannemer. Het project loopt op schema.

NB: In de in 2011 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

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

Realisatieprogramma Waterbeheren (IF 11.03.02)							
Projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					gereed	
	begroting	Realisatie	verschil	Verschil aanpassing Bekostiging RWS bij VJN*	Mutaties a.g.v. uitvoering	begroting	realisatie
Uitgaven	170	128	– 42	– 7	– 35		
Projecten nationaal							
Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	0	0	0		0	2009	2010
Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	0	0	0		0	2010	2010
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	6	7	1		1	2011	2011
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	66	43	– 23	– 6	– 18	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	7	6	– 1		– 1	2011	2011
Projecten Landsdeel Oost							
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	17	23	6	– 1	7	2012	2012
Projecten Noordwest Nederland							
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	0	1	1		1	2011	2012
Natuurlijker Markermeer/IJmeer	11	3	– 8	– 1	– 8	2015	2015

Productartikel 11

Projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					gereed	
	begroting	Realisatie	verschil	Verschil aanpassing Bekos- tiging RWS bij VJN*	Mutaties a.g.v. uitvoering	begroting	realisatie
Projecten Zuidwestelijke delta							
Natuurcompensatie Perkpolder	9	5	- 4		- 4	2014	2014 ⁵
Verruiming vaargeul Westerschelde	3	0	- 3		- 3	2011	2011
Overig							
Innovatie KRW/WB21	32	23	- 9		- 9	2012	2012 ⁷
Synergie KRW/WB21	18	18	0		0	2015	2015
Kleine projecten	0	0	0		0		
Afronding	1	- 1	- 2		- 2		

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

¹ De lagere realisatie wordt enerzijds veroorzaakt door een vertraging van de aanbestedingen als gevolg van de KRW-taakstelling. De aanbesteding is pas gestart nadat duidelijk was welke projecten doorgang konden vinden. Anderzijds is deze veroorzaakt door onduidelijkheid wie de aanleg van zoetwaterkanalen zal uitvoeren. Besluitvorming hierover heeft nog niet plaatsgevonden. Hierdoor zullen de kosten pas in latere jaren worden gemaakt.

² De verdere uitvoering van dit project is ondergebracht (inclusief het resterende budget voor 2011 en 2012) bij het Natuur- en recreatieschap Veluwerandmeren.

³ In 2011 heeft een laatste betaling plaatsgevonden voor een van de onderliggende projecten.

⁴ Het uitvoeringstempo van de aannemer wijkt af van hetgeen in de begroting 2011 is opgenomen.

⁵ De lagere realisatie in 2011 is veroorzaakt door een aanpassing van de planning van de aannemer, waardoor een deel van de in 2011 geplande betalingen reeds in 2010 is voldaan.

In de raming is rekening gehouden met een risicoreservering, ten behoeve van herstelwerkzaamheden na de verruiming. Tot op heden bleken nog geen herstelwerkzaamheden noodzakelijk.

⁷ De lagere realisatie op de subsidieregeling Innovatie KRW wordt veroorzaakt, door vertraging in 2010.

NB: In de in 2011 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

11.05 Verkenning en planstudie

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

Op dit artikelonderdeel zijn in 2011 diverse projecten en programma's uitgevoerd. Deze projecten en programma's hebben betrekking op MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen en planstudies.

MIRT-onderzoeken

Deelprogramma Veiligheid:

De brief van de Staatssecretaris over de uitkomsten van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de slachtofferrisico's en de gebiedspilots en het bijbehorende vervoltraject is aan de Tweede Kamer verstuurd.

Deelprogramma Zoetwatervoorziening:

In het deelprogramma Zoetwater wordt verkend welke lange termijn strategie moet worden ingezet ten behoeve van een duurzame zoetwatervoorziening die economisch doelmatig is. In 2011 is een knelpuntenanalyse opgeleverd. Deze analyse geeft inzicht in het verschil tussen vraag

en aanbod van zoetwater in de huidige situatie en hoe deze zich ontwikkelt als gevolg van klimaatverandering en sociaaleconomische ontwikkelingen (2050 met een doorkijk naar 2100). De analyse is gebaseerd op één landelijke en zeven regionale studies. De synthese van de acht analyses geeft voor de eerste keer een breed gedragen kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving van het hele watersysteem. De conclusie is dat we met het huidig doel en de huidige strategie tegen grenzen aanlopen. De knelpuntenanalyse vormt een goede basis voor het werken aan oplossingen en strategieën.

Deelprogramma IJsselmeergebied:

De eerste fase van het Deltaprogramma IJsselmeergebied is medio 2011 afgerond. Belangrijke resultaten zijn onder meer de oplevering van de eerste set (water)strategieën die de het speelveld inkaderen, de organisatie van de IJsselmeerdagen en IJsselmeerweek met een afrondende Bestuurlijke Conferentie. De resultaten zijn ingebracht in het Deltaprogramma 2012. Vervolgens is gestart met de tweede fase, met het uitbouwen van de set mogelijke strategieën voor het IJsselmeergebied, samenwerking met andere deelprogramma's en vormgeving van het bestuurlijke en maatschappelijk proces om te komen tot een breed gedragen eindadvies in 2014. Belangrijkste resultaten in de tweede fase zijn de studie «Waarden en leidende principes» die de basis vormen voor de mogelijke strategieën voor het toekomstig peilbeheer. Daarnaast is de ontwikkeling, begeleiding en het faciliteren van het proces van strategieontwikkeling inclusief het inhoudelijk vormgeven van strategieën in de tweede, derde en vierde fase van het Deltaprogramma (2011 – 2014) vormgegeven en hebben «gebiedsateliers» plaatsgevonden, met als doel om op lokaal niveau samenwerkingspartners inzicht te verschaffen in de lokale gevolgen, kansen en oplossingen rondom de opgave van peilverandering in het IJsselmeergebied.

Deelprogramma Rivieren:

Het werkprogramma, zoals door de stuurgroep is vastgesteld, is conform plan uitgevoerd. Het accent lag op het regionaliseren van de deltasenario's, het werken aan de probleemanalyse (de integrale gebiedsopgave) en het ontwikkelen van de zoekrichtingen/mogelijke strategieën. Samen met de ambtelijke begeleidingsgroepen en het programmabureau is gewerkt aan deze langetermijn verkenning en de resultaten zijn aan de stuurgroepen Delta Rijn en Delta Maas voorgelegd. De belangrijkste resultaten in 2011 zijn een intensieve samenwerking met regionale partners in het rivierengebied voor de ontwikkeling van scenario's voor de lange termijn, de hoogwaterveiligheidsopgave, ruimtelijke ambities en integrale gebiedsopgave en kennisuitwisseling en kennisvergaring.

Deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden:

Bij het Deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden zijn in 2011 de volgende resultaten geboekt:

- aanbidding van de probleemanalyse aan de Tweede Kamer (via het Deltaprogramma 2012);
- de Hoekpuntenanalyse, inclusief kosten-batenanalyse (KBA) en inclusief onderzoek naar de ruimtelijke effecten van de hoekpunten;
- thematische toekomstverkenningen van haven, stedelijk en landelijk gebied;
- een Quick Scan van ruimtelijke projecten en maatregelen, die direct van invloed zijn op de wateropgave;
- regionale Deltascenario's en een participatieplan.

Door interactie met betrokkenen, via participatiebijeenkomsten en de internetsite, zijn de Deltascenario's in brede kring besproken.

Vervolgens is de probleemanalyse besproken en zijn mogelijke strategieën (in samenwerking met Deltares) bedacht en in een conceptadvies opgeschreven. Tenslotte is de samenwerking met de deelprogramma's Rivieren en Zuidwestelijke Delta vormgegeven, wat de samenhang versterkt.

Deelprogramma Kust:

In maart 2011 is het Nationale Kader Kust door de staatssecretaris ondertekend. Daarmee is een belangrijk deel van de opdracht van het deelprogramma uitgevoerd. Vervolgens zijn de provincies aan hun provinciale visies en het programmateam aan de Nationale Visie Kust begonnen. Het merendeel van de provincies heeft een gevorderd concept opgeleverd en het programmateam werkt aan een concept versie van de eerder genoemde Nationale Visie. Belangrijke momenten in waren de brede bijeenkomsten en de versnellingsdagen met betrokkenen. In de loop van het jaar zijn belangrijke onderzoeksresultaten opgeleverd zoals de Zandsuppletie strategieën en de Toekomstbestendigheid van de verharde zeeweringen. In het deltaprogramma 2012 is de knelpuntenanalyse aangescherpt, de kennisagenda geactualiseerd, zijn de deltasenario's omgewerkt tot kustscenario's en is besloten om grootschalige kustuitbreiding niet langer tot onderdeel van de opdracht van het deelprogramma Kust te beschouwen. Door het beschikbaar komen van mogelijke strategieën wordt de samenwerking met deelprogramma's Wadden en Zuidwestelijke Delta en Nieuwbouw en herstructurering nog relevanter.

Ontwikkelingschets 2010 Schelde estuarium:

In 2011 concentreerde de IenM-inzet zich op onderzoek en monitoring van de effecten van de vaargeulverruiming van de Westerschelde, inclusief bijbehorend onderhoudsbaggerwerk, op de natuur. Dit om zeker te stellen dat de natuur geen schade ondervindt van deze werkzaamheden en de vrijkomende baggerspecie zoveel mogelijk wordt benut om de natuur van de Westerschelde te versterken (de zogenaamde plaatrandstortingen).

Innovatie Haaglanden:

Het innovatieprogramma is eind 2011 afgerond. Het eindsymposium en de eindverslagen zijn geleverd. De financiële verantwoording wordt voorjaar 2012 verwacht. De bereikte doelen zijn de realisatie van innovatieve waterberging op lokaal niveau, opgedane ervaring met diverse samenwerkingsvormen met verschillende stakeholders en de ontwikkelde concepten voor interactief waterbeheer.

Deltamodel:

Het Deltamodel 0.2 is eind 2011 opgeleverd voor eerste toepassing binnen het Deltaprogramma.

11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen

Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen					
Locatie	Indicatie modaliteit	Probleem	Referentiekader	Gereed	
				Begroting 2011	Realisatie 2011
Projecten Noord-Nederland Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	Waterkeren	Veiligheid	Waterwet	2012	2012
Projecten Noordwest-Nederland Toekomst Afsluitdijk	Waterkeren	Veiligheid	Waterwet	2011	2011 ¹
Projecten Zuidwestelijke Delta Verkenning Grevelingen	Waterbeheren	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Watervisie	2011	2012 ²
Zandhonger Oosterschelde	Waterkeren	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterwet en Natura 2000	2013	2013

¹ In 2011 is met het definitief vaststellen van de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk en het sluiten van de bestuursovereenkomst op 23 december 2011 de verkenningfase van de Afsluitdijk afgerond.

² De voorkeursbeslissing is aangehouden en gekoppeld aan de besluitvorming in 2012 over de Uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak-Zoommeer en Zoetwater

11.05.02 Planstudieprogramma Waterkeren

Planstudieprogramma waterkeren			
Gereed			
Projectomschrijving	Begroting 2011	Realisatie 2011	
Categorie 1			
Projecten Nationaal			
Overige steenzetting	u 2012–2016	n.v.t.	1
Projecten Noordwest-Nederland			
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	pb/uo 2012	pb/uo 2013	2

¹ Uit het planstudiebudget zijn 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.

² Het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA) zal naar verwachting in de periode 2014–2017 worden uitgevoerd. Het projectbesluit/ uitvoeringsopdracht zal hierdoor verschuiven naar 2013.

Legenda:

u uitvoering

uo uitvoeringsopdracht

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

11.05.03 Planstudieprogramma Waterbeheren

Planstudieprogramma waterbeheren			
Gereed			
Projectomschrijving	Begroting 2011	Realisatie 2011	
Categorie 1			
Projecten Zuidwestelijke Delta			
Volkerak Zoommeer	pb/uo 2012	pb/uo 2012	
Projecten Noordwest-Nederland			
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	pb/uo 2011	n.v.t.	1

¹ Het project Ecologisch Herstel Eem- en Gooimeer maakt onderdeel uit van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren en is als aparte planstudie vervallen.

Legenda:

uo: uitvoeringsopdracht

tb/pb: tracébesluit/projectbesluit

11.06 Staf Deltacommissaris

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van de staf deltagcommissaris verantwoord. Het is de taak van de deltagcommissaris om, via de coördinerende bewindspersoon, het kabinet te adviseren over het Deltaprogramma en om te sturen op samenhang en integraliteit, voortgang en draagvlak voor maatregelen en het Deltaprogramma als geheel.

11.07 Netwerkgebonden kosten

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven. Dit artikelonderdeel is als gevolg van de gewijzigde bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat per voorjaarsnota 2011 ingesteld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de bekostigingsmutatie in de leeswijzer bij deze verantwoording.

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, verkenning en planstudie en netwerkgebonden kosten.

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

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

12. Hoofdwegennet							Verschil aanpas- sing bekosti- ging RWS bij VJN*	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties 2011**		
					Realisatie	Begroting	Verschil				
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011		
Verplichtingen	2 343 084	3 959 152	1 879 765	5 072 103	2 274 880	3 739 149	- 1 464 269	- 280 280	- 1 183 989	1	- 528 248
Uitgaven	2 467 308	3 058 410	2 908 606	3 269 934	2 577 371	3 086 172	- 508 801	- 280 280	- 228 521		38 746
12.01 Verkeersmanagement	66 215	59 233	56 527	57 150	50 137	50 529	- 392	- 1 027	635		0
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	52 145	53 924	56 527	57 150	50 137	50 529	- 392	- 1 027	635		0
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	14 070	5 309	0	0	0	0	0	0	0		0
12.02 Beheer en onderhoud	1 090 900	1 230 533	827 211	1 209 404	322 966	1 023 854	- 700 888	- 503 560	- 197 328		- 6 345
12.02.01 Basispakket B&O	859 239	977 849	657 227	1 031 823	178 572	835 014	- 656 442	- 485 366	- 171 076	2	32
12.02.02 Servicepakket B&O	231 661	246 621	102 253	80 592	72 016	61 357	10 659	0	10 659	3	- 99
12.02.04 Groot variabel onderhoud		6 063	67 731	96 989	72 378	127 483	- 55 105	- 18 194	- 36 911	4	- 6 278
12.03 Aanleg en planst.na tracébesluit	898 165	1 385 754	1 652 932	1 709 262	1 340 525	1 775 886	- 435 361	- 133 764	- 301 597		32 608
12.03.01 Realisatiepro- gramma	761 343	1 307 071	1 610 236	1 699 800	1 340 525	1 661 397	- 320 872	- 127 106	- 193 766	5	32 608
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	136 822	78 683	42 696	9 462	0	114 489	- 114 489	- 6 658	- 107 831	6	0
12.04.01 GIV/PPS	138 564	290 684	261 065	225 341	374 846	190 564	184 282	- 22 502	206 784	7	23 780
12.05 Verk.en planst.voor tracébesluit	273 464	92 206	110 871	68 777	42 027	45 339	- 3 312	- 59 815	56 503		- 11 296
12.05.01 Verkenningen	0	174	5 336	4 371	10 758	2 927	7 831	0	7 831	8	- 10 406
12.05.02 Planstudie voor tracébesluit	273 464	92 032	105 535	64 406	31 269	42 412	- 11 143	- 59 815	48 672	9	- 890
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN					446 870	0	446 870	440 388	6 482		- 1
12.06.01 Apparaatskosten RWS					387 073	0	387 073	381 348	5 725	10	- 1
12.06.02 Overige netwerkge- bonden kosten					59 797	0	59 797	59 040	757		0
Van totale uitgaven:											
- Apparaatsuitgaven			3 356	2 971	5 099	0	5 099				
- Bijdrage aan baten- lastendienst	1 504 124	1 622 386	1 170 895	1 510 612	767 552	1 200 889	- 433 337				
- Restant	963 184	1 436 024	1 734 355	1 756 351	1 804 720	1 885 283	- 80 563				

Productartikel 12

12. Hoofdwegennet					Verschil aanpas- sing bekosti- ging RWS bij VJN*	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties 2011**
					Realisatie	Begroting	Verschil
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011
12.09 Ontvangsten	55 987	141 399	123 019	217 125	98 380	159 772	– 61 392
							– 61 392 ¹¹
							– 8 687

* De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie van circa € 1 miljard wordt enerzijds verklaard door het pas in januari 2012 onherroepelijk worden van het tracebesluit op een van de deelprojecten van A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Anderzijds wordt het verklaard door een verschuiving van de gunning van A4/A9 omlegging Badhoevedorp naar 2012 (onder meer omdat het bestuurlijk overleg meer tijd vergde dan eerder voorzien) en door het niet geheel in 2011 vastleggen van het geraamde projectbudget A4 Delft-Schiedam.

Voor het overige gaat het om het saldo van kleinere bijstellingen, met name stalen kunstwerken en N62 Rijksbijdrage Goes.

² De lagere realisatie wordt grotendeels verklaard doordat een bedrag van € 200 miljoen voor onderhoud wegen, dat was voorzien voor 2011, al in 2010 is voldaan. Deze lagere realisatie wordt deels geneutraliseerd door het meerjarig aansluiten van het budget voor Beheer en Onderhoud met de meerjarige onderhoudsplanning, zoals in de begroting 2012 is toegelicht.

³ Het budget voor Mobiliteitsaanpakmaatregelen was in de begroting 2011 opgenomen onder art 12.03.01. Dit budget bevatte een aantal maatregelen, die betrekking hadden op Beheer en Onderhoud. Bij Miljoenennota 2012 is het budget (ter grootte van circa € 10 miljoen) hiervoor omgezet naar art 12.02.02, waar de overige middelen voor beheer en onderhoud zijn opgenomen.

⁴ De lagere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door een lager benodigd budget in 2011 voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken. Het budget in de begroting voor 2011 was gebaseerd op een globale raming van het project. Inmiddels is er meer zicht in de daadwerkelijke planning en bijbehorende meerjarige kostenramingen, waarbij de duurdere bruggen in latere jaren worden aangepakt. Het verschil tussen beide ramingen betreft dus een wijziging van het kasritme en bepaalt in de belangrijke mate de lagere realisatie.

⁵ De lagere realisatie heeft in belangrijke mate te maken met de overheveling van de projecten A12 Lunetten-Veenendaal en A15 Maasvlakte – Vaanplein naar Geïntegreerde contractvormen (12.04 GIV/PPS). Voor een nadere toelichting op het realisatieprogramma wordt verwezen naar de toelichting bij artikel. 12.03.01.

⁶ Dit betreft hoofdzakelijk het overboeken van projecten (en budgetten) Rv 50 Ewijk-Valburg en N 31 Leeuwarden (De Haak) naar de realisatiefase (12.03.01).

⁷ De hogere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de overeenkomst met de provincie Noord-Brabant om de jaarlijkse betaling te versnellen en in één bedrag van € 107 mln. te betalen en het overhevelen van de projecten A12 Lunetten – Veenendaal en A15 Maasvlakte – Vaanplein van het realisatieprogramma naar Geïntegreerde contractvormen (12.04 GIV/PPS).

⁸ De hogere uitgaven worden verklaard doordat in 2011 de verkenningen voor Rotterdam Vooruit, Holland Rijnland, Haaglanden en ZOV Brabantstad zijn voortgezet. Daarnaast zijn in 2011 nieuwe verkenningen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, A1-zone, N35 Wierden-Nijverdal en diverse kleinere verkenningen gestart. Bij Miljoenennota 2012/Najaarsnota 2011 zijn voorzieningen getroffen om het tekort op te heffen. Het betreft verkenningen waarin ook andere participanten (o.a. Regio's Provincies, en gemeenten) deelnemen. Zij leveren ook een van tevoren afgesproken bijdrage in de kosten van de verkenningen.

⁹ In december 2010 is door de Tweede Kamer een amendement van het lid De Rouwe aangenomen dat € 21,6 mln. toewijst aan de N23 (Kamerstukken II, 2010–2011, 32500-XII nr. 13). Deze bijdrage is voor een deel bestemd voor medefinanciering van een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis (Flevoland – Overijssel, € 10 mln.) en voor een ander deel voor de verbinding Hoorn – Enkhuizen (Noord-Holland, € 11,6 mln.). De nu opgenomen lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door het feit dat het amendement het begrotingsgeld geheel aan 2011 heeft toegekend, terwijl de programmering pas in een latere fase is voorzien.

¹⁰ De hogere realisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door loon- en prijsbijstelling van dit budget.

Verder is, naast de verwerking van een technische kasschuif ten behoeve van de rijksbrede problematiek, een terugboeking vanuit Hoofdstuk XII van de niet benutte middelen voor het programma Beter Benutten aangebracht omdat het programma trager op gang is gekomen dan verwacht. Het gaat om communicatie, taskforce mobiliteitsmanagement en proceskosten regio's. Omdat het programma volledig uit het Infrastructuurfonds is gefinancierd, worden de middelen teruggeboekt naar het oorspronkelijk budget zodat deze beschikbaar kunnen blijven voor de uitvoering van deze beleidsprioriteit.

¹¹ De lagere ontvangstenrealisatie wordt onder meer veroorzaakt door het in lijn brengen van het ontvangstritme bij project Schiphol-Amsterdam-Almere met de uitvoering van dit project en nieuwe afspraken over het ontvangstritme bij het project A9 Badhoevedorp met de gemeente Haarlemmermeer.

Productartikel 12

In overeenstemming met het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 12 Hoofdwegennet	Categorie	artikel 12.01	artikel 12.02	artikel 12.03	artikel 12.04	artikel 12.05	artikel 12.06	Uitgaven	artikel 12.09	Saldo	
Ontwerpbe- groting 2011		50 529	1 023 854	1 743 617	190 564	23 739		3 032 303	– 159 772	2 872 531	
Amendement nr 13, lid de Rouwe Desalderingen FES (NvW)	Intensiver.ing/ Extensivering Intensivering/ Extensivering					21 600		21 600		21 600	1
Begroting 2011		50 529	1 023 854	32 269 1 775 886	190 564	45 339	0	3 086 172	– 159 772	2 926 400	2
Aanpassing Bekostigungsse- stematiek RWS Overboekingen binnen artikel 12 Hoofdwe- gennet	Neutraal	– 1 027	– 503 560	– 133 764	– 22 502	– 59 815	440 388	– 280 280		– 280 280	3
Overboeking van/naar art 17 Megaprojecten VenV	Neutraal		– 2 200	– 197 560	65 733	136 083	2 200	4 256	– 4 256	0	4
Versnelde betaling in 2010 voor Onderhoud 2011 DBFM A12	Intensivering/ Extensivering					– 20 019		– 20 019		– 20 019	5
Intertemporeel			– 200 000					– 200 000		– 200 000	6
Intensivering/ Extensivering			– 3 896	– 77 902	3 805			– 77 993		– 77 993	7
Intensivering/ Extensivering						– 5 000		– 5 000		– 5 000	8
Intertemporeel						100 000		100 000		100 000	9
Intertemporeel			10 366	– 24 914	– 21 512	– 66 823		– 102 883	– 28 870	– 131 753	10
Mutaties voorjaarsnota 2011		– 1 027	– 699 290	– 434 140	25 524	84 426	442 588	– 581 919	– 33 126	– 615 045	
Stand eerste suppletoire wet 2011		49 502	324 564	1 341 746	216 088	129 765	442 588	2 504 253	– 192 898	2 311 355	
Aanpassing Bekostigungsse- stematiek RWS Overboekingen binnen artikel 12	Neutraal		3 242					3 242		3 242	3
Hoofdwegennet	Neutraal	0	6 543	368 697	– 44 188	– 338 508	– 1 423	– 8 879	8 879	0	11

Artikel 12 Hoofdwegennet	Categorie	artikel 12.01	artikel 12.02	artikel 12.03	artikel 12.04	artikel 12.05	artikel 12.06	Uitgaven	artikel 12.09	Saldo	
Overboeking van/naar art 14 Regionaal, lokale infras	Intensivering/ Extensivering	0	0	515		– 56 322	0	– 55 807		– 55 807	12
Kasschuiven	Intertemporeel		– 62 286	– 218 522	– 7 928	428 469		139 733	71 450	211 183	13
Loon- en prijbsijstelling	Intensivering/ Extensivering	635	5 264	19 190	2 925	5 991	6 163	40 168		40 168	12
Conversie apparaat naar Hfdst XII	Intensivering/ Extensivering					– 107		– 107		– 107	14
Amendement nr 13, lid de Rouwe	Intensivering/ Extensivering					– 21 600		– 21 600		– 21 600	15
Taakstellingen	Intensivering/ Extensivering						– 457	– 457		– 457	16
Overboeking naar Hfdst XII art 39 BDU	Intensivering/ Extensivering			5 380		– 9 000		– 3 620		– 3 620	17
Overboeking naar Hfdst XII art 34											
Betrouwbare netwerken	Intensivering/ Extensivering					– 6 018		– 6 018		– 6 018	18
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering		– 2 002	126		1 328		– 548		– 548	19
Mutaties miljoenennota 2012		635	– 49 239	175 386	– 49 191	4 233	4 283	86 107	80 329	166 436	
Stand ontwerpbegroting 2012		50 137	275 325	1 517 132	166 897	133 998	446 871	2 590 360	– 112 569	2 477 791	
Overboeken binnen artikel 12											
Hoofdwegennet	Neutraal		– 8 575	– 149 699	157 297	5 541		4 564	– 4 564	0	20
Overboeking van/naar art 17											
Megaprojecten VenV	Intensivering/ Extensivering					2 440		2 440		2 440	21
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering					4 627		4 627		4 627	22
DBFM A15											
Maasvlakte- Vaanplein	Intensivering/ Extensivering		– 4 859	– 33 959	5 546			– 33 272		– 33 272	23
Saldo 2011	Intertemporeel		67 420	– 25 557	21 326	– 93 283		– 30 094	10 066	– 20 028	17

Artikel 12 Hoofdwegennet	Categorie	artikel 12.01	artikel 12.02	artikel 12.03	artikel 12.04	artikel 12.05	artikel 12.06	Uitgaven	artikel 12.09	Saldo
Mutaties najaarsnota 2011		0	53 986	– 209 215	184 169	– 80 675	0	– 51 735	5 502	– 46 233
Stand tweede suppletoire wet 2011		50 137	329 311	1 307 917	351 066	53 323	446 871	2 538 625	– 107 067	2 431 558
Overboekingen binnen artikel 12 Hoofdwegen- net	Neutraal			71		– 71		0		0 ²⁴
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering		25					25		25 ²⁵
Saldo 2011	Intertemporeel		– 6 371	32 537	23 780	– 11 225	– 1	38 720	8 687	47 407 ¹⁷
Mutaties slotwet 2011		0	– 6 346	32 608	23 780	– 11 296	– 1	38 745	8 687	47 432

Artikel 12 Hoofdwegenet	Categorie	artikel 12.01	artikel 12.02	artikel 12.03	artikel 12.04	artikel 12.05	artikel 12.06	Uitgaven	artikel 12.09	Saldo
Realisatie 2011		50 137	322 965	1 340 525	374 846	42 027	446 870	2 577 370	– 98 380	2 478 990

¹ Deze mutatie is aangebracht naar aanleiding van het amendement van het lid de Rouwe (Kamerstukken II, 2010–2011, 32 500 A, nr. 13), waarmee binnen het wegenbudget gelden zijn vrijge-maakt om aan twee kralen uit de N23 een impuls te geven. Het gaat hierbij om de Roggebotsluis (€ 10 mln.) en de aansluiting A7 (€ 11,6 mln.).

² In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) van middelen op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijk Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende is leeg geboekt. Dit betekent dat FES-financiering via het ontvangstenartikel IF/19.10 is komen te vervallen en wordt omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

³ Als gevolg van een herstructurering van de bekostiging van RWS, is in deze suppletoire begroting voorgesteld op de artikelen 11, 12, 15, 16 en 18 een nieuwe operationele doelstelling in te voegen met de hoofdproducten «Apparaatskosten RWS» en «Overige netwerkgebonden kosten» respectievelijk «Overige netwerkoverstijgende kosten» op artikel 18. Tussen deze artikelen en artikel 14 zijn budgettair neutrale structurele mutaties aangebracht als conversie naar het nieuwe bekostigingsmodel. In mijn brieven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal (Kamerstukken II, 30 119 nrs. 4 en 5 van resp. 10 januari 2011 en 3 maart 2011) heb ik de Kamer hierover eerder geïnformeerd.

⁴ Deze mutaties betreffen overboekingen binnen het artikel voornamelijk als gevolg van de verwerking van mee- en tegenvallers.

⁵ Dit betreft een overboeking naar artikel 17 voorvloeiend uit het Regeerakkoord (A22 Niet invoeren kilometerheffing).

⁶ Dit betreft een terugboeking van een in 2010 verrichte versnelde betaling voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegenet.

⁷ Deze mutatie betreft een overboeking naar het ministerie van Financiën voor de inpassing van het DBFM-contract A2 Lunetten – Veenendaal (DBFM: Design Build Finance Maintain – ontwerp, bouw, financiering en onderhoud).

⁸ Naar het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is ten behoeve van het bedrijventerrein Westelijke Dordtse Oever en Nieuw Reijerwaard € 5 mln. overgeboekt.

⁹ Dit betreft de verwerking van een technische kasschuif ten behoeve van de rijksbrede problematiek.

¹⁰ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

¹¹ Naast de verwerking van bijdragen van derden op de verschillende aanlegprojecten, zijn de mutaties voornamelijk het gevolg van fasewisselingen op de projecten A1/6/9 Schiphol/ Amsterdam – Almere, A2 Passage Maastricht, A4 Delft – Schiedam, A50 Ewijk – Valburg, A12 Zoetermeer – Zoetermeer Centrum en de N31 Leeuwarden (De Haak).

¹² Uit dit artikel heeft een overboeking naar artikel 14 plaats gevonden van hoofdzakelijk het RSP-budget voor de A7 ZRG, fase 2.

¹³ Door middel van deze kasschuif is zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering.

¹⁴ Dit betreft de overboeking van 1 fte naar de begroting van HXII.

¹⁵ Deze mutatie is het gevolg van een gewijzigde dekking van het amendement van het lid de Rouwe (Kamerstukken II, 2010–2011, 32 500 A, nr. 13) met betrekking tot de N23.

¹⁶ Dit betreft met name de taakstellingen zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

¹⁷ Het gaat hier om de overboeking van de verschillende projecten, waarvan de betaalbaarstelling via de BDU zal verlopen. Het betreft de aansluiting A13/N209 Doenkadeviaduct, ruimtelijke mobiliteitsaanpak Maastricht-Noord, N62 Sloe- en tractaatweg, A58 Reconstructie kruispunt, Quick-wins Haaglanden en kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Zeeuws-Vlaanderen. Daarnaast verloopt het project A12 pilot spitsmijden niet meer via de BDU. De BDU reservering wordt teruggeboekt naar het project Spitsmijden A12 corridor op artikel 12.

¹⁸ De overboeking naar artikel 34 in de begroting van HXII heeft betrekking op de financiering van de per 1 januari 2011 nieuw gevormde DGMO directie Beter Benutten.

¹⁹ Dit betreffen overboekingen met de begroting van HXII ten behoeve van de taakuitvoering van de Inspectie overbelading (IVW) alsmede indexeringsgelden over 2010.

²⁰ Naast de verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers, is het beschikbare budget op het project A15 Maasvlakte – Vaanplein omgezet naar het geïntegreerde contractartikel inclusief een DBFM reeks.

²¹ Dit betreft een terugboeking uit artikel 17 van de niet benodigde gelden ten behoeve van het project Anders Betalen voor Mobiliteit.

²² Het programma Beter Benutten is trager op gang gekomen dan verwacht en omdat het programma op HXII volledig uit het Infrastructuurfonds is gefinancierd, worden de middelen terugge-boekt vanuit HXII naar het oorspronkelijk budget zodat deze beschikbaar kunnen blijven voor de uitvoering van deze beleidsprioriteit Beter Benutten.

²³ Dit betreft een overboeking naar het ministerie van Financiën voor de inpassing van het DBFM-contract A15 Maasvlakte – Vaanplein.

²⁴ Deze relatief kleine overboeking heeft betrekking op de fasewisseling van het project A12 Ede-Grijsoord.

²⁵ Deze gelden zijn overgeboekt uit de begroting van HXII ten behoeve van het 25 jarig bestaan van de provincie Flevoland.

12.01 Verkeersmanagement*12.01.01 Basispakket Verkeersmanagement*

Bij de uitvoering van verkeersmanagement wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd (gebiedsgericht verkeersmanagement). In nauw overleg met de regionale overheden worden maatregelpakketten ontwikkeld, die als het meest effectief worden gezien.

Met de Mobiliteitsaanpak wordt een groot aantal pakketten benuttingsmaatregelen in de periode 2010–2012 gerealiseerd waarmee een direct merkbare verbetering van de file top 50 wordt bereikt. De uitgaven voor de mobiliteitsaanpak zijn grotendeels verantwoord op artikel 12.03.01.

Er is bijgedragen aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Deze is in 2007 opgericht met als doel de benutting van bestaande wegen te verbeteren. Tot 2012 wordt de databank constant uitgebreid met nieuwe data en wordt de kwaliteit van de gegevens op het afgesproken niveau gebracht.

Er is ingezet op dynamisch verkeersmanagement met als doel de bestaande infrastructuur beter te benutten. In combinatie met het actief reguleren van het verkeer heeft dit geleid tot verbeterde doorstroming van het verkeer en heeft dit dus een positief effect op het aantal voertuigverliezen.

Rijkswaterstaat heeft in 2012 een proef met dynamische snelheden, 130 km/h, gehouden op 8 trajecten van het hoofdwegennet. Voor deze proef is een experimenteerbesluit genomen en is de bebording langs de weg aangepast. De evaluatieresultaten van de proef zijn verwerkt in de uiteindelijke plannen van de Minister om de snelheid te verhogen naar 130 km/h welke 28 november 2011 zijn gepresenteerd.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	t/m 2010	Begroot 2011	Realisatie 2011	
Verkeerssignalering	Km				
Verkeerscentrales	Rijbaan	2 587	2 613	2 633	¹
Spits- en plusstroken	Aantal	6	6	6	
	km	192	322	306	²

¹ Vanaf de begroting IF 2012 is de specificatie van de Verkeerssignalering opgenomen in aantal kilometer rijbaan in plaats van kilometer weg (zie Begroting IF 2012, (pagina 34). Met deze aanpassing wordt aangesloten bij de gehanteerde definitie bij de presentatie van de areaalomvang.

² De lagere realisatie dan begroot is met name veroorzaakt, doordat wegen na openstelling van enkele realisatieprojecten permanent zijn uitgebreid en bestaande spitsstroken konden worden opgeheven.

Bron: Rijkswaterstaat

Productartikel 12

Indicator	Eenheid	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011
Op minimaal 95% van de bemeten wegvakken levert RWS betrouwbare reis- en route-informatie	% van de bemeten rijbaan-lengte	95%	96%
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	80%	80% ¹
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	80%	93% ¹

¹ Minder files op de minder drukke trajecten maakt het mogelijk hier de beoogde streefwaarde gemakkelijker te halen. Op de drukste trajecten wordt het ieder jaar moeilijker om de afgesproken waarde te halen, onder andere als gevolg van meer verkeer en het «inleveren» van de vluchtstrook voor spitsstroken.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2011	budget na aanpassing bekostiging RWS bij VJN*	Gerealiseerd begrotings- bedrag 2011
				(x € 1 000)	(x € 1 000)	(x € 1 000)
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	2 613	2 633 ¹	50 529	49 502	50 137

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

¹ Vanaf de begroting 2012 is specificatie van de Verkeerssignalering opgenomen in aantal kilometer rijbaan in plaats van kilometer weg (Zie Begroting IF 2012, pagina 34.). Met deze aanpassing wordt aangesloten bij de gehanteerde definitie bij de presentatie van de areaalomvang.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02 Beheer en Onderhoud

Met het budget voor beheer en onderhoud is het Rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2011 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

12.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud

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 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 in 2011 gerealiseerde uitgaven voor het basispakket beheer en onderhoud bestaan met name 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 Dynamisch Verkeersmanagementsystemen en klein variabel en vast onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.

In 2011 is de streefwaarde voor verhardingen gerealiseerd. Hiervoor zijn de vorstschades hersteld en is onderhoud aan Zeer Open Asfalt beton (ZOAB) uitgevoerd. De streefwaarde voor de kunstwerken is niet gehaald als gevolg van uitgesteld onderhoud. Deze waarde zal komende jaren stijgen en weer op het niveau van de streefwaarde komen. Verder is in 2011 ook verder gewerkt aan het groot onderhoud aan stalen bruggen. Het onderhoud en de vervanging van de betonnen wegfundering van de A1 nabij de Duitse grens is begin 2011 afgerond. Als gevolg van een calamiteit bij de Vlaketunnel bleek ter plekke een spoedrenovatie noodzakelijk, die grotendeels in 2011 is uitgevoerd.

Meetbare gegevens

Specificatie areaal rijkswegen		t/m 2009	t/m 2010	Begroot 2011	Realisatie 2011
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 701	5 695	5 720	5 697 ¹
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 382	1 408	1 411	1 428 ¹
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbanen	73	74	74	74
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten	12	12	12	12
Groen areaal (in km ²)		207	204	207	204

¹ De ontwikkeling van het aantal kilometer rijbaan is het saldo van stijging als gevolg van de realisatie van nieuwe rijbanen enerzijds en daling als gevolg van de overdracht van wegen (in 2011 de N34) anderzijds.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2011 (x € 1 000)	Budget na aanpassing bekostiging RWS bij VJN ¹	Gerealiseerd 2011 (x € 1 000)
Beheer en Onderhoud	Oppervlakte wegdek in km ²	86	86 ³	835 014	349 647	178 572 (2)

¹ De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden D 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

² De lagere realisatie dan begroot wordt grotendeels verklaard doordat een bijdrage van € 200 mln. voor werkzaamheden in het kader van onderhoud wegen die zijn uitgevoerd in 2011 al in 2010 is voldaan (zie tabel budgettaire gevolgen van uitvoering).

³ Naast de hier weergegeven km² hoofdrijbanen, Verbindingswegen en op- en afritten heeft Rijkswaterstaat ook 2,5 km² aan wegdek op verzorgingsplaatsen in beheer.

Bron: Rijkswaterstaat

Productartikel 12

Indicator	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen	95%	98%	
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen	90%	85%	¹

¹ De voor 2011 afgesproken streefwaarde van 90% is niet geheel gerealiseerd (85%). Inspecties worden intensief ingezet om de toestand van de kunstwerken actief te monitoren.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

servicepakket	Budget 2011 (x € 1000)	Gereali- seerd begro- tings- bedrag 2011 (x € 1000)	
Meer veilig 1 en 2	0	5 064	¹
Meer kwaliteit leefomgeving	61 357	66 952	²
Totaal	61 357	72 016	

¹ In 2011 is een start gemaakt met de uitvoering van veiligheidsmaatregelen (Meer Veilig 2) gericht op het terugdringen van het aantal slachtoffers op de wegen in het beheer van het Rijk. Verder realisatie van het pakket is voorzien in met name 2012 en 2013, Het servicepakket Meer Veilig 1 is nagenoeg afgerond. Alleen het project Goudse Schouw loopt door naar 2012/2013.

² Het Servicepakket Meer kwaliteit leefomgeving bevat de uitvoering van maatregelen uit het MJPB en het MJPO. Het Meerjarenprogramma Bodemsanering (MJPB) bestaat uit de verontreinigde locaties in beheer bij Rijkswaterstaat die niet in het kader van beheer en onderhoud of aanleg (kunnen) worden aangepakt. In 2011 zijn werkzaamheden uitgevoerd om tot verdere afronding van het programma te komen. Het betreft bodemonderzoek en saneringsvoorbereiding, uitvoering van de saneringen en monitoring om het saneringsresultaat te controleren. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) richt zich op het verbinden van twee of meer natuurgebieden door middel van ecoducten, dassen-tunnels, in-/uittreedplaatsen voor wild in rivieren en kanalen en dergelijke. Het servicepakket betreft het onderdeel dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd (wegen). In 2011 zijn voor dat onderdeel van het programma de onderstaande knelpunten opgelost. Nadere informatie over het gehele MJPO is opgenomen in artikel 36 in de verantwoording Hoofdstuk XII van lenM.

Bron: Rijkswaterstaat

In 2011 opgeloste knelpunten

nr.	Provincie	Locatie	Voorziening	Onderdeel
Ge	Gelderland	Kabeljauw bij A50	ecoduct	wegen
NB	Noord-Brabant	De Baronie A58/A16	duikers, natuurlijke oevers	wegen
Ov	Overijssel	Nijverdal, N35en spoorweg	ecoduct	wegen, spoorwegen
Ze	Zeeland	Zwolle-Twente		
Ze	Zeeland	Prunje N59	duikers, loopplanken	wegen
		Kreken Zeeuws Vlaanderen	kleine maatregelen	water

Bron: Rijkswaterstaat

In 2011 is het Ecoduct Hoog Buurlo, als onderdeel van het project «9 ecoducten», opengesteld. Dit knelpunt wordt in 2012 volledig afgerond.

12.02.04 Groot variabel Onderhoud

GVO	Areaaleenheid	Totaalbudget 2011 (x € 1 000)	Budget na aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN*	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2011 (x € 1 000)	
	Kunstwerken	125 266	108 106	33 228	¹
	Sloop en nieuwbouw A1				
	Totaal	2 217	1 183	1 120	
	Renovatie Vlaketunnel	–		38 030	²
	Totaal	127 483	109 289	72 378	

¹ Het voor 2011 begrote bedrag was gebaseerd op een globale planning met een enigszins gelijkmatige verdeling van de middelen voor het Stalen-bruggen-dossier. De relatief duurdere renovaties (bijv. Galecopperbrug) zijn gepland voor latere jaren. De gerealiseerde uitgaven 2011 hebben onder meer betrekking op de verdere aanpak van de Gideonbrug bij Groningen en de Scharbergbrug bij Elsloo.

² In 2011 was als gevolg van een calamiteit een spoedrenovatie van de Vlaketunnel noodzakelijk

Bron: Rijkswaterstaat

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

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

12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegennet

Belangrijke aandacht ging in 2011 uit naar de Spoedaanpakprojecten. De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 721, nr. A) maakt het mogelijk 30 wegprojecten met spoed op te pakken. Doelstelling was eind mei 2011 30 schoppen in de grond te hebben en 10 projecten te hebben opgeleverd.

Eind mei 2011 was van 28 projecten de uitvoering gestart en was bij 16 projecten de weg opengesteld voor verkeer. De twee projecten die in mei nog niet in uitvoering waren betroffen de A2 Den Bosch – Eindhoven en A1 't Gooi. Het project A2 Den Bosch – Eindhoven is vertraagd door het grote aantal reacties op het Ontwerp-Tracebesluit. Deze reacties hebben geleid tot een Tracebesluit, waarna nog in 2011 gestart is met de realisatie. Bij het project A1 't Gooi is vertraging ontstaan door een tussenuitspraak van de Raad van State om een nadere onderbouwing van cijfers aan te leveren. Het project is inmiddels onherroepelijk geworden. Dit project is ondanks deze vertraging in 2011 nog opengesteld.

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A9 Velsen – Raasdorp ¹ A9 Raasdorp – Badhoevedorp ¹	A9 Alkmaar – Uitgeest ¹ A2 Oudenrijn – Everdingen	A2 Den Bosch – Eindhoven ¹ A2 Maasbracht – Geleen ¹ A12 Waterberg- Velperbroek ¹ A15 Maasvlakte – Vaanplein
A1/A6 Diemen-Muiderberg-Almere Stad west oostbaan ¹ A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer ¹	A1 't Gooi ¹	A29 Knooppunt Vaanplein – Aansluiting Barendrecht A50 Ewijk – Valburg N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden A12 Lunetten – Veenendaal A27 Lunetten – Rijnsweerd A28 Utrecht Amersfoort
A10 Nieuwe meer – Amstel ¹ A27 Everdingen – Lunetten ¹ A1 Watergraafsmeer – Diemen ¹ A28 Hattemerbroek – Lankhorst ¹ A12 Zoetermeer- Zoetermeer Centrum A50 Valburg – Grijsoord N57 Rondweg Middelburg – Veersedam A2 Sint Joost – Urmond		

Productartikel 12

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A12 Utrecht – Bunnik N9 Koedijk – De Stolpen		

¹ Spoedaanpak projecten.

In 2011 zijn tevens verschillende ontwerp- en definitieve besluiten vastgesteld. Het gaat hierbij om de Spoedaanpakprojecten en de reguliere MIRT-projecten. Voor nadere informatie wordt verwezen naar artikel 34.01 van de verantwoording hoofdstuk XII van IenM.

Realisatieprogramma Hoofdwegennet (IF art. 12.03.01)

Projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					Gereed	
	begroting	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN ¹	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0							
Projecten Nationaal							
ZSM 1+ 2 (spoedwet wegver- breiding)	484	262	- 222	- 22	- 200	2014	2014 ²
Dynamisch verkeersmanagement	28	34	6		6	2012	2012 ³
Projecten Noordwest-Nederland							
A10 Amsterdam praktijkproef FES	17	0	- 17	- 1	- 16	2011	2011 ⁴
Schiphol/Adam-Almere	0	56	56		56		^a
N9 Koedijk-De Stolpen	10	9	- 1		- 1	2011	2011
Projecten Utrecht							
A2 Holendrecht-Oudenrijn	150	98	- 52	- 11	- 41	2012	2012 ⁵
RW2 Ouderijn-Everdingen	52	59	7	4	3	2012	2012 ⁶
RW 28 Utr-Amersfoort	99	39	- 60	- 15	- 45	2012	2012 ⁷
Projecten zuidvleugel							
RW4 Burgerv-Leiden	89	74	- 15	- 14	- 1	2014	2012 ⁸
RW4 Delft-Schiedam	0	16	16		16		2015 ^a
A12 Z'meer=Z'meer centrum	0	19	19		19		2015 ^a
A15 Maasvlakte Vaanplein	221	- 0	- 221	- 23	- 198	2015	2015 ⁹
Projecten Zuidwestelijke delta							
N57 Veersedam-Middelburg	26	33	7	- 1	8	2011	2011 ¹⁰
Projecten Limburg							
RW2 Maasbr-Geleen 1e fase	77	80	3	- 8	11	2013	2013
A73/74 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR	19	18	- 1		- 1	2008	
A74 Venlo	60	67	7	- 2	9		2012 ^p
RW2 Pass Maastricht	0	70	70		70		2016 ^a
A2/A67 Maatregelenpakket Limburg	28	2	- 26		- 26	2010/2015	2010/2015 ¹¹
Projecten Oost-Nederland							
A1 Apeldoorn-Deventer Oost		0	0		0		¹²
RW50 Ewijk-Valburg	0	60	60		60		2014 ^a
RW4 Dint excl Halst A2	0	28	28		28		2012 ^a
Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	53	9	- 44	- 6	- 38	2010/2011	2011 ¹³
N34 Omleiding om Ommen	8	4	- 4	- 1	- 3	2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdall)	49	50	1	- 4	4	2013	2014
RW50 viad Hanzeln	0	0	0		0		
N50 Ramspol-Ens	35	48	13		13	2013	¹⁴
Projecten Noord-Nederland							
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	17	17		17		2014 ^a
A7 Rondweg Sneek	21	17	- 4	- 3	- 1	2010	2010

Productartikel 12

Projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					Gereed	
	begroting	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN ¹	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
Overig							
Kleine projecten / Afronding projecten	49	25	- 24	- 16	- 8	nvt	15
programma aansluitingen	35	21	- 14	- 3	- 11		
Quick Wins FES	20	8	- 12	- 2	- 10		
Afronding	- 1	- 1	0		0	2011	2011
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planstudieprojecten	32	119	87		87		
Totaal	1 661	1 342	- 319	- 127	- 192		

¹ De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging mutatie RWS bij VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de toelichting bij deze verantwoording en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

² De lagere uitputting bij ZSM wordt onder meer verklaard door de conversie naar de bekostigingssystematiek en het overhevelen van het budget van het project A12 Lunetten – Veenendaal (als onderdeel van ZSM) naar art 12.04.

³ De hogere uitputting is het gevolg van de meer benodigde voorbereidingstijd van dit project in 2010, waardoor werkzaamheden zijn doorgeschoven in 2011.

⁴ Het oorspronkelijke plan van dit project is bijgesteld, waarbij gekozen wordt voor minder systemen langs de weg en incar-informatie wordt meegenomen. Voor deze planwijziging was akkoord nodig van de regionale partners, waardoor het project is vertraagd en er geen uitgaven zijn gedaan in 2011.

⁵ Projecten met een a. gemarkeerd hebben in 2010 voor het eerst realisatieuitgaven gehad. Deze projecten komen niet voor in de begroting.

⁶ De lagere uitputting wordt met name veroorzaakt door de extra uitgaven in 2010 als gevolg van voorspoedige uitvoering van het deelproject Maarssen-Holendrecht.

⁷ De hogere uitgaven zijn met name het gevolg van een vertraging in de aanbesteding in 2010, waardoor uitgaven zijn doorgeschoven naar 2011.

⁸ Door vertraging van het Wegaanpassingsbesluit en de daarmee samenhangende start van de realisatie van het MIRT-project, zijn eerder geraamde betalingen doorgeschoven naar later jaren.

⁹ Door een versnelling op het Noordelijk deel van dit project en een hogere productie op het zuidelijke deel in 2010, waren de uitgaven in 2011 lager dan begroot.

¹⁰ Dit project is in 2011 overgeheveld naar het artikelonderdeel Geïntegreerde contractvormen (12.04)

¹¹ Onder meer door het honoreren van een claim van de aannemer zijn meer uitgaven gedaan dan in 2010. In deze kosten was niet voorzien binnen het taakstellend budget.

¹² p. projecten met een p. gemarkeerd zijn projecten waarvoor voorbereidingskosten van planstudieprojecten gemaakt. Deze waren reeds op deze wijze opgenomen in de begroting.

¹³ Betaling van de bijdrage aan de provincie Limburg, die de aansluiting Nuth zal uitvoeren, zal direct na een onherroepelijk Provinciaal Inrichtingsplan worden gedaan. Dit wordt verwacht in 2012.

¹⁴ Om hinder op dit gedeelte van de A1 te beperken zal dit project uitgevoerd worden in combinatie met A1 Beekbergen – Apeldoorn zuid, hierdoor zal het in 2011 geplande budget (in de begroting stond een budet van 4K euro) later worden uitgegeven.

¹⁵ De lagere realisatie op dit project wordt onder meer veroorzaakt door een meevaller van € 10 miljoen op dit project en doordat een deel van de betalingen die voor 2011 gepland stond al in 2010 is voldaan.

¹⁶ De hogere realisatie wordt enerzijds verklaard door de voortvarende uitvoering in 2011 en anderzijds is er sprake van een budgettaire tegenvaller als gevolg van een conflict tussen Rijkswaterstaat en de aannemer.

¹⁷ De realisatie van het programma aansluitingen wordt uitgevoerd door derden, waarbij lenM 50% bijdraagt in de kosten. Door vertraging in de uitvoering zijn betalingen die in 2011 gepland stonden, doorgeschoven naar 2012.

NB: In de in 2011 aangeboden suppletoire begrotingen zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting

12.03.02 Planstudieprogramma na Tracébesluit

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

12.04 Geïntegreerde contractvormen

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

Realisatieprogramma geïntegreerde contractvormen (IF art. 12.04)

Projectomschrijving	uitgaven 2011 in EUR mln.					Gereed	
	begroting	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN*	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0							
Projecten Noordwest-Nederland							
Aflossing tunnels	51	48	- 3		- 3		
A10- 2e Coentunnel	120	144	24	- 22	46	2012	2013 ¹
Projecten Brabant							
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	14	122	108		108	2005	2005 ²
Projecten Noord-Nederland							
N31 Leeuwarden-Drachten (excl. B&O)	5	6	1		1	2007	
Projecten Utrecht							
A12 Lunetten Veenendaal	0	20	20		20		³
Projecten Zuidvleugel							
A15 Maasvlakte Vaan	0	35	35		35		³
					0		
afrondding	1	0	- 1	- 1	0		
Totaal categorie 0	191	375	184	- 23	207		

* Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de toelichting bij deze verantwoording en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

¹ De belangrijkste oorzaak van het verschil is gelegen in het feit dat betalingen die voor 2012 gepland stonden reeds in 2011 konden worden voldaan.

² De hogere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de overeenkomst met de provincie Noord-Brabant om de jaarlijkse betaling te versnellen en in één bedrag van € 107 miljoen te betalen.

³ Projecten die in 2011 voor het eerst realisatieuitgaven hebben gehad. Deze projecten kwamen onder het realisatieprogramma voor in de begroting.

In de in 2011 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit*12.05.01 Verkenningen*

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed Begroting 2011	Realisatie 2011	
Landsdeel Randstad As Leiden-Katwijk (Holland-Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007	2010	PM	¹
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functionerende toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegenet	LMCA Hoofdwegen	2011	PM	²
Rotterdam Vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2010	PM	²
Projecten Brabant A58 Sint-Annabosch-Galder	Bereikbaarheid	Startbeslissing Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2010			¹
Landsdeel Oost-Nederland A1-zone Gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2006 en MIRT voorjaar 2009	2011	PM	²
N35 Verkenning Wierden-Nijverdal	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010	2011	PM	²

¹ Verkenning afgerond in 2011. in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 afgesproken dat in 2012 nadere besluitvorming volgt.

² MIRT-projectenboek 2012 vermeldt afronding verkenning in 2012.

*12.05.02 Planstudie voor tracébesluit***Hoofdwegenet Planstudie IF 12.03.02 (na tracébesluit) en 12.05.02 (voor tracébesluit)**

			Gereed	Toelichting
Bedrag in € mln	Budget	Begroting		
Projectomschrijving	taakstellend	2011	2011	Real. 2011
Categorie 1 (ná tracébesluit) Projecten nationaal Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl maatregelen geluid	95	2004–2010		In 2011 heeft zowel de Tweede als de Eerste Kamer ingestemd met Swung-1 (TK 2009–2010, nr. 32 252 en TK 2010–2011, 32 625, nr 2). Naar verwachting zal de wet, afhankelijk van in werking treding van de AMvB Besluit geluid milieubeheer, in de eerste helft van 2012 in werking treden. Uitgaven zijn derhalve op z'n vroegst in 2012 te verwachten.

Productartikel 12

			Gereed		Toelichting
Bedrag in € mln	Budget	Begroting			
Projectomschrijving	taakstellend	2011	2011	Real. 2011	
Projecten Limburg					
A74 Venlo	132		2010–2012		
Projecten Oost-Nederland					
A50 Ewijk-Valburg			2011–2014		
Projecten Noord-Nederland					
N31 Leeuwarden (Haak Leeuwarden)			2011–2014		
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)					
Tracé/-projectbesluit t/m 2011					
Projecten Noordwest-Nederland					
A1/A6/A9 Sciphol-Amsterdam-Almere	4 230		2011–2020		
A9 Alkmaar-Uitgeest			2011–2012		
A9 Omlegging Badhoevedorp	314	tb	2012–2015	2012–2017	MIRT-projectenboek 2012: TB in 2012, start realisatie 2013, oplevering 2017
Projecten Utrecht					
A27/A1 Utrecht Noordknooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten	380	tb	2012–2015		
Projecten Zuidvleugel					
A4 Delft-Schiedam	898		2011–2015		
N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn		tb		2011–2012	MIRT-projectenboek 2012: TB in 2011; realisatie 2012
A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum		tb	2011	2011	In november 2011 opengesteld
A12 Bypass Nootdorp		tb	2011–2012		Uit een nadere verkeersanalyse is gebleken dat het effect van de bypass minder positief is dan eerder gedacht. Het project is daarom gestopt.
Projecten Zuidwestelijke delta					
N61 Hoek-Schoondijke	129	tb	2012–2014		
Projecten Brabant					
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom exclusief omlegging Halsteren	305		2011–2013		
Projecten Limburg					
A2. Passage Maastricht	554		2011–2016		
Projecten Oost-Nederland					
A12 Ede-Grijsoord	126	tb	2012–2014	2011–2015	MIRT-projectenboek 2012: TB in 2011, realisatie 2014, openstelling 2015
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	41	tb	2012–2014		
N18 Varsseveld-Enschede	313	tb	2012–2016		
Projecten Noord-Nederland					
N33 Assen-Zuidbroek	186		2012–2014	2012 – 2015	MIRT-projectenboek 2012: TB in 2012, start realisatie 2013, openstelling 2015
N31 Harlingen (traverse Harlingen)	140	tb	2012–2017		
Tracé/-projectbesluit na 2011					
Projecten Noordwest-Nederland					
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)	135		vanaf 2013		
Projecten Utrecht					
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken			2016–2020		
A2/A12/A27 Ring Utrecht			2016–2020		

Productartikel 12

			Gereed		Toelichting
Bedrag in € mln	Budget	Begroting			
Projectomschrijving	taakstellend	2011	2011	Real. 2011	
Projecten Zuidvleugel					
A13/A16/A20 Rotterdam					
Projecten Zuidwestelijke delta					
RW62 Goes-Vlissingen	84		2011–2014		
Projecten Brabant					
RW27 Utrecht-Lunetten-Hooipolder			2013–2018		
Projecten Oost-Nederland					
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	647				
N35 Zwolle-Wythmen	51		2013–2014		
Projecten Noord-Nederland					
A6/A7 Knooppunt Joure	70		2012–2014		MIRT-projectenboek 2012: TB in 2012, start realisatie 2012, openstelling 2015
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase	624				
Totaal categorie 1	9 965				
Categorie 2					
Projecten Limburg					
RW2 Maasbracht-Geleen 2e fase			2016–2018		
Totaal uitvoeringsprogramma		535			
Overprogrammering					
Begroting (IF 12.03.02/12.05.02)		135			
				tn	trajectnota of projectnota
				tb / pb	tracébesluit / projectbesluit
				wab	wegaanpassingsbesluit
				pr	procedures rond

12.06 Netwerkgebonden kosten

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven. Dit artikelonderdeel is als gevolg van de gewijzigde bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat per Voorjaarsnota 2011 ingesteld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de bekostigingsmutatie in de leeswijzer bij deze verantwoording.

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 2011 van lenM (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; en
- artikel 36: Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

13. Spoorwe- gen							Vershil aanpassing bekostiging RWS ij VJN*	Vershil a.g.v. uitvoering	Slotwetmu- taties 2011**
					Realisatie	Begroting	verschil		
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011
Verplichtingen	1 813 743	1 765 610	771 360	2 538 710	2 017 923	2 563 527	- 545 604		
Uitgaven	2 026 541	1 835 464	2 077 325	2 645 273	2 670 403	2 453 026	217 377	- 545 604	- 559 214
13.02								217 377	151 361
Onderhoud en vervanging	1 367 359	1 174 475	1 410 334	1 689 994	1 797 911	1 459 863	338 048	338 048	142 485
13.02.01									
Regulier									
onderhoud	616 531	332 986	818 987	894 536	989 946	620 373	369 573	369 573	201 467
13.02.02 Grote									
onderhouds-									
projecten	412 750	488 178	383 168	490 667	398 608	468 124	- 69 516	- 69 516	16 489
13.02.03									
Rentelasten	119 336	121 733	124 150	70 210	146 956	46 570	100 386	100 386	- 68 382
13.02.04									
Betuweroute	27 846	20 624	39 068	77 565	59 262	37 589	21 673	21 673	1 451
13.02.05 Kleine									
infra en									
overige									
projecten	190 896	210 954	44 961	157 016	203 139	287 207	- 84 068	- 84 068	- 8 540
13.03 Aanleg	507 215	512 914	516 059	794 285	719 050	801 262	- 82 212	- 82 212	2 242
13.03.01									
Real.progr.per-									
sonenvervoer	470 440	479 183	490 627	772 352	701 011	778 353	- 77 342	- 77 342	2 247
13.03.02									
Real.progr.goe-									
derenvervoer	36 775	33 731	25 432	21 933	18 039	22 909	- 4 870	- 4 870	- 5
13.04									
Geïntegreerde contractvormen/PPS	145 896	145 172	133 760	121 510	125 768	140 179	- 14 411	- 14 411	768
13.05									
Verkenningen en planstudies	6 071	2 903	17 172	39 484	27 674	51 722	- 24 048	- 24 048	5 866
13.05.01									
Planstudie-									
progr.									
personenver-									
voer	5 469	2 805	16 424	28 462	27 360	45 705	- 18 345	- 18 345	5 866

Productartikel 13

13. Spoorwe- gen					Realisatie		Begroting	verschil	Vershil aanpassing bekostiging RWS ij VJN*	Vershil a.g.v. uitvoering	Slotwetmu- taties 2011**
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011	
13.05.02 Planstudie- progr. goederenver- voer	602	98	748	11 022	314	6 017	– 5 703			– 5 703	0
13.05.03 Verkenningen- programma	0	0	0	0	0	0	0			0	0
Van totale uitgaven:											
– Apparaatsuit- gaven	2 090	1 740	2 651	2 408	1 721	500	1 221				
– Apparaats- kostenProRail aanleg	79 185						0				
– Restant	1 945 265	1 833 724	2 074 674	2 642 865	2 668 682	2 452 526	216 156				
13.09 Ontvangsten	30 666	24 869	184 255	15 848	144 781	29 000	115 781			115 781	101 061
– HSA	0	0	0	0	0	0	0			0	0
– Overig	30 666	24 869	184 255	5 848	144 781	29 000	115 781			115 781	101 061

13. Spoorwe- gen							Verschil aanpassing bekostiging RWS ij VJN*	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwetmu- taties 2011**
					Realisatie	Begroting	verschil		
2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	
– Mandje spoor			10 000			0		0	0

* De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging mutatie VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Op onderhoud en vervanging is € 338 mln. meer uitgegeven dan begroot. De belangrijkste oorzaken zijn:

- Schuldreductie (€ 155 mln.): het ministerie van Financiën heeft de verkoopopbrengst van Strukton (NS) beschikbaar gesteld voor schuldreductie bij ProRail;
- Desaldering betalingen en ontvangsten (€ 111 mln.): onderdeel van de subsidievaststelling en -wijziging voor 2010 en 2011 betreft de administratieve verwerking van de door ProRail betaalde boeterente aan het ministerie van Financiën in verband met de schuldreducties in 2010 en 2011 (€ 86 mln.). Deze verwerking is budgettair neutraal maar leidt in de verantwoording tot hogere uitgaven (13.02) en hogere ontvangsten (13.09). Daarnaast is een deel van de verleende subsidie voor 2009 (€ 25 mln.) in 2011 door ProRail terugbetaald aan lenM welke is ingezet ter dekking van de subsidie voor 2011;

- De toevoeging van loon- en prijscompensatie 2011 (€ 30 mln.);

- Een hogere subsidieaanvraag van ProRail voor 2011 dan begroot (€ 42 mln.). Dit wordt voor het grootste deel (€ 37,5 mln.) veroorzaakt doordat met amendement Slob (TK 32 500 A, nr. 65) in het kasjaar 2011 de middelen voor reistijdverbetering zijn overgeheveld naar het aanlegprogramma, terwijl deze middelen in de planning voor onderhoud en vervanging pas in de jaren ná 2011 waren opgenomen.

² Zie de toelichting bij de projectoverzichten.

³ De lagere realisatie wordt veroorzaakt door de lagere marktrente. In het IP-contract is gerekend met een voorcalculatorische rentestand, die jaarlijks wordt aangepast aan de vigerende rentestand.

⁴ De lagere realisatie op deze operationele doelstelling wordt voornamelijk veroorzaakt doordat:

- de start van de planuitwerkingsfase PHS heeft meer tijd in beslag heeft genomen dan verwacht;

- met betrekking tot de Zuidas de onderlinge verrekeningen en declaraties van deelnemende partijen meer tijd vergen dan voorzien;

- twee planstudies binnen OV SAAL zijn goedkoper uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd. Bij 3 andere planstudies is sprake van vertraging onder andere vanwege de koppeling aan de besluitvorming OV SAAL lange termijn en herdefiniëring vanwege «Kort Volgen»;

- de planstudie Driebergen – Zeist nog niet geheel is afgerond. Het indienen van de beschikkingsaanvraag, op basis waarvan een declaratie kan worden ingediend, verschuift hierdoor naar 2012. Voorts is door wisselingen bij de stakeholders (onder meer gemeente) extra afstemming met betrekking tot heroverweging van het ontwerp nodig geweest. Hierdoor kan de beschikkingsaanvraag pas in 2012 worden ingediend en verschuiven de hiermee samenhangende geplande uitgaven voor de planstudie Bunnik.

⁵ De per saldo gerealiseerde hogere ontvangsten hebben enerzijds betrekking op een afrekening van de subsidie aan ProRail over de periode 2009/2010 en anderzijds op in de begroting voor 2011 geraamde ontvangsten van lagere overheden die pas in 2012 zullen worden ontvangen (zie ook toelichting onder punt 1.)

Productartikel 13

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 13 Spoorwegen

	Categorie	artikel 13.02	artikel 13.03	artikel 13.04	artikel 13.05	Uitgaven	artikel 13.09	Saldo	
Ontwerpbegroting 2011		1 497 363	748 762	140 179	49 374	2 435 678	- 29 000	2 406 678	
Desalderingen FES (NvW)	Intensivering/ Extensivering		15 000		2 348	17 348		17 348	1
Begroting 2011		1 497 363	763 762	140 179	51 722	2 453 026	- 29 000	2 424 026	
Overboekingen binnen artikel 13									
Spoorwegen	Neutraal	- 37 500	37 500			0		0	2
Taakstellingen	Intensivering/ Extensivering	- 2 727				- 2 727		- 2 727	3
Saldo 2010	Intertemporeel	21 120	- 62 007	21 954	9 477	- 9 456	- 1 928	- 11 384	4
Mutaties voorjaarsnota 2011		- 19 107	- 24 507	21 954	9 477	- 12 183	- 1 928	- 14 111	
Stand eerste suppletoire wet 2011		1 478 256	739 255	162 133	61 199	2 440 843	- 30 928	2 409 915	
Overboekingen binnen artikel 13									
Spoorwegen	Technisch	- 3 293	105 715		- 102 422	0	0	0	5
Overboekingen binnen artikel 13									
Spoorwegen	Neutraal	3 775			8 979	12 754	- 12 754	0	6
Overboeking van/naar art 14	Intensivering/ Extensivering		1 630		- 1 600	30		30	7
Regionaal, lokale infrastructuur									
Overboeking van/naar art 17									
Megaprojecten verkeer en vervoer	Intensivering/ Extensivering		- 37 000			- 37 000		- 37 000	8
Overboeking van/naar art 18	Intensivering/ Extensivering				- 3 500	- 3 500		- 3 500	9
Overige									
Loon- en prijsbijstelling	Intensivering/ Extensivering	30 256	40		34	30 330		30 330	10
Overboeking naar Hfdst XII art 39 BDU	Intensivering/ Extensivering	- 4 657			- 578	- 5 235		- 5 235	11
Overboeking naar Hfdst XII art 34 Betrouwbare netwerken	Extensivering				- 4 250	- 4 250		- 4 250	12
Overboeking naar Hfdst XII art 35 Mainports en logistiek	Intensivering/ Extensivering				- 300	- 300		- 300	13
Kasschuiven	Intertemporeel	32 064	- 112 866	- 25 000	105 802	0		0	14
Mutaties miljoenennota 2012		58 145	- 42 481	- 25 000	2 165	- 7 171	- 12 754	- 19 925	
Stand ontwerpbegroting 2012		1 536 401	696 774	137 133	63 364	2 433 672	- 43 682	2 389 990	
Overboekingen binnen artikel 13									
Spoorwegen	Technisch		- 2 995		2 995	0		0	15
Overboekingen binnen artikel 13									
Spoorwegen	Neutraal				38	38	- 38	0	16
Overboeking van/naar art 14	Intensivering/ Extensivering								
Regionaal, lokale infrastructuur			23			23		23	17
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering		3 500			3 500		3 500	18
Schuldreductie ProRail (dividend van NS inzake Strukton)	Intensivering/ Extensivering	152 428				152 428		152 428	19
Saldo 2011	Intertemporeel	- 33 403	19 506	- 12 133	- 44 589	- 70 619		- 70 619	20

Productartikel 13

	Categorie	artikel 13.02	artikel 13.03	artikel 13.04	artikel 13.05	Uitgaven	artikel 13.09	Saldo
Mutaties najaarsnota 2011		119 025	20 034	– 12 133	– 41 556	85 370	– 38	85 332
Stand tweede suppletoire wet 2011		1 655 426	716 808	125 000	21 808	2 519 042	– 43 720	2 475 322
Overboekingen binnen artikel 13								
Spoorwegen	Technisch	86 217	1 964		– 1 964	86 217	– 86 217	0
Overboekingen binnen artikel 13								
Spoorwegen	Neutraal	24 753				24 753	– 24 753	0
Saldo 2011	Intertemporeel	31 515	278	768	7 830	40 391	9 909	50 300
Mutaties slotwet 2011		142 485	2 242	768	5 866	151 361	– 101 061	50 300
Realisatie 2011		1 797 911	719 050	125 768	27 674	2 670 403	– 144 781	2 525 622
Desaldering uitgaven – ontvangsten		– 110 970	– 2 990	0	0	– 113 960	113 960	0

Categorie	artikel 13.02	artikel 13.03	artikel 13.04	artikel 13.05	Uitgaven	artikel 13.09	Saldo
Per saldo betaald en ontvangen	1 686 941	716 060	125 768	27 674	2 556 443	– 30 821	2 525 622

¹ In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijk Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende jaren is leeg geboekt. Dit betekent dat FES-financiering via het ontvangstenartikel IF19.10 is vervallen en is omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

² Dit betreft het amendement van het lid Slob c.s. (Tweede Kamer, 2010–2011, 32 500 A, nr. 65) waarbij € 37,5 mln. is overgeboekt van het project «reistijdverbetering» (artikel 13.02) naar het project «pilot ERTMS» (artikel 13.03).

³ Dit betreft met name de taakstellingen, zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

⁴ Dit betreft de toevoeging van het saldo 2010 aan de begroting 2011.

⁵ In verband met de fase overgang van aanlegprojecten is € 102,4 mln. overgeboekt van artikel 13.05 (planstudie) naar 13.03 (realisatie). Daarnaast zijn de projecten «wachtsproen Meppel» en «pilot ERTMS» overgebracht van 13.02 (onderhoud) naar 13.03 (aanleg realisatie).

⁶ De verwachte hogere ontvangsten spoor voor 2011 (€ 12,8 mln.) zijn voor € 9 mln. toegevoegd aan de budgettaire ruimte op artikel 13.05 (planstudie) en zijn voor € 3,8 mln. ingezet voor de hogere uitgaven op beheer en onderhoud. Deze uitgaven hebben voor € 2,5 mln. betrekking op de uitgaven bedrijfsbrandweer Kijfhoek en voor ruim € 1 mln. op de uitgaven voor de MER-evaluatie Betuweroute.

⁷ De overboekingen tussen artikel 13 en 14 hebben betrekking op de projecten Groningen-Leeuwarden en Erasmuslijn.

⁸ De overboeking naar artikel 17 heeft betrekking op de EMC-problematiek HSL-Zuid (voor verdere toelichting zie de verdiepingsbijlage bij de ontwerpbegroting 2012).

⁹ Dit betreft een overboeking van OV-SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) ten behoeve van RRAAM (Rijk – Regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer).

¹⁰ Dit betreft de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van de loon- en prijsbijstelling 2011.

¹¹ Het gaat om de overboeking van verschillende projecten, waarvan de betaalbaarstelling via de BDU zal verlopen. Het betreft BDU projecten in het kader van het Actieplan groei op het spoor en de lijn Hengelo-Bad Bentheim.

¹² Dit betreft een overheveling naar de begroting van HXII (artikel 34 Betrouwbare netwerken) in verband met spoorse problematiek.

¹³ Dit betreft een overboeking naar artikel 35 in de begroting van HXII ten behoeve van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)

¹⁴ Middels kasschuiven binnen artikel 13 zijn de beschikbare middelen weer in evenwicht gebracht met de benodigde middelen voor 2011. De verhoging voor beheer en onderhoud hangt voornamelijk samen met het amendement Slob waarbij de middelen voor de pilot ERTMS in het kasjaar 2011 zijn overgeboekt, terwijl in de planning deze middelen in de jaren na 2011 waren voorzien. De verlaging van artikel 13.04 hangt samen met de rentemeevallers beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid. De verhoging en verlaging voor aanlegprojecten hangen voornamelijk samen met de fase-overgang van projecten, zoals toegelicht onder punt 5.

¹⁵ Dit betreft een correctie op de overboeking zoals genoemd onder punt 5

¹⁶ Dit betreft een correctie op de hogere ontvangsten zoals genoemd onder punt 6.

¹⁷ Dit betreft een correctie op de overboeking zoals genoemd onder punt 7

¹⁸ Dit betreft een bijdrage uit hoofdstuk XII(voormalig VROM) in het geluidsprogramma.

¹⁹ Uit de opbrengst van de verkoop van Strukton is door het ministerie van Financiën een bedrag van € 154,6 mln. beschikbaar gesteld voor de aflossingen van de leningen van ProRail. Anderzijds is de rentevrijval door deze oplossing ad € 2,2 mln. ten gunste van de algemene middelen gebracht.

²⁰ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012.

²¹ Dit betreft enerzijds een correctie op de overboeking zoals genoemd onder punt 5 (€ 2 mln.) en anderzijds de technische verwerking van de desaldering van betalingen en ontvangsten met betrekking tot de boeterente op de schuldreducties in 2010 en 2011 (€ 86 miljoen).

²² In 2011 is € 24,8 mln. van ProRail ontvangen in verband met de vaststelling en afrekening van de subsidie voor beheer en onderhoud voor 2009. Deze middelen zijn weer ingezet ter dekking van de subsidie voor 2011.

²³ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012.

13.02 Onderhoud en vervanging.

Op grond van richtlijn nr. 91 /440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur.

De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke infrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rentekosten en aflossingen van de leningen van ProRail voor uitbreidingsinvesteringen.

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van IenM moet instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan met de Tweede Kamer. In 2011 zijn de volgende prestaties overeengekomen en gerealiseerd:

Kern Prestatie Indicator			
	Realisatie 2011	Grenswaarde	Realisatie 2010
Reizigerstevredenheid over reinheid stations	58%	(min) 55%	58%
Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid overdag	91%	(min) 90%	90%
Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid 's avonds	60%	(min) 58%	58%
Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen	52%	(min) 56%	54%
Beschikbaarheid	99,39%	(min) 99,45%	99,55%
Niet beschikbaar: onderhoudstijd	0,50%	(max) 0,34%	0,25%
Niet beschikbaar: storingstijd	0,11%	(max) 0,21%	0,20%
Geleverde treinpaden aan alle reizigersvervoerders	98,7%	(min) 98,0%	97,8%
Deels gerealiseerde treinpaden aan alle reizigersvervoerders	66,7%	(min) 60,0%	59,4%
Capaciteitsverdeling	99,8%	99,6%	99,8%
Toegankelijkheid: % maatregelen	83%	83%	74%

Toelichting:

In 2011 realiseerde ProRail op diverse vlakken een verbetering in de operationele prestaties, resulterend in meer geleverde treinpaden en minder storingen. Voor drie KPI's heeft ProRail de overeengekomen grenswaarden niet gerealiseerd: KPI Onderhoudstijd, KPI Beschikbaarheid en KPI Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen.

KPI Onderhoudstijd en KPI Beschikbaarheid

ProRail heeft in 2011 een aantal grote verbouwingsactiviteiten van de spoorweginfrastructuur en stations (Sporen in Arnhem, NSP's en SAAL) uitgevoerd. ProRail houdt er in zijn planningen rekening mee dat er door

onvoorziene omstandigheden werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd. In 2011 hebben zich echter nauwelijks onvoorziene omstandigheden voorgedaan. Hierdoor heeft ProRail meer werkzaamheden uitgevoerd dan gepland. Doordat de grenswaarde voor de KPI Onderhoudstijd gebaseerd is op de planning van ProRail heeft ProRail deze grenswaarde overschreden. Wanneer er werkzaamheden aan het spoor worden uitgevoerd is dit spoor niet beschikbaar voor treinverkeer. Hierdoor is ook de grenswaarde voor KPI Beschikbaarheid niet gehaald.

ProRail heeft dit vroegtijdig voorzien en aan lenM gemeld. lenM heeft ProRail vervolgens aangegeven er belang aan te hechten dat de verbouwings-werkzaamheden gewoon moesten blijven doorgaan. Met de klantcampagne «Van A naar Beter spoor» en door goede samenwerking met de vervoerders in het bieden van alternatief vervoer heeft ProRail de overlast voor de reiziger tijdens deze werkzaamheden tot een minimum kunnen beperken.

KPI Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen

Ondanks de genomen maatregelen in de eerdere kwartalen van 2011 is de grenswaarde voor reizigerstevredenheid over reisinformatie niet gehaald. Met name de waardering op de grote stations, die zwaar wegen in de meting en veelal in verbouwing zijn, zorgen voor deze onderschrijding. Per 1 augustus is de verantwoordelijkheid voor reisinformatie in functionele zin overgegaan naar NS. De formele overdracht geschiedt in 2012.

13.03 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer

Algemene toelichting

In 2011 is een groot aantal projecten, gericht op capaciteitsverbetering en verbetering van de veiligheid in en rond het spoor, volop in uitvoering. Onderstaande (deel)projecten zijn in 2011 opgeleverd:

- Sporen in Arnhem; aanleg vierde perron, verlengen en vernieuwen van de perrons 1 tot en met 3, aanleg vrije kruising westzijde, vernieuwen perronkappen inclusief de traverse, vereenvoudigen van de sporen lay-out en het realiseren van diverse kunstwerken.
- NSP Arnhem perrontunnel en OV Terminal fase 1; realisatie van de verlengde en verbrede perrontunnel in relatie tot reizigerscapaciteit.
- Regionet Zaanlijn; meer capaciteit op de lijn Zaandam – Alkmaar door aanpassen van de beveiliging (seinverdichting) waardoor de opvolgtijd van de treinen is verkleind.
- Regionet maatregelen Westpoort Aziëhavenweg; een directe aansluiting van goederen treinen van/uit Amsterdam CS met de Aziëhaven.
- Halte Sassenheim.
- Na NOV fase 1; het vervangen van gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse kruising
- Reactivering Groningen – Veendam; de lijn is gereactiveerd en weer in de dienstregeling opgenomen
- Rotterdam aanleg stamlijn Beerdam voor goederen in het Havengebied.

Verantwoording per artikelonderdeel / per project

De planning in de Rijksbegroting 2011 is gebaseerd op de financiële meerjarenplanning van ProRail van december 2009. Gedurende de periode tussen planning en uitvoering kan het voorkomen dat er, ondanks het feit dat planningen getoetst worden en er risicoanalyses op projectniveau

worden uitgevoerd, verschillen ontstaan tussen gepland en gerealiseerd. Financiële ramingen en bouwfaserings kunnen gedurende de bouw door diverse factoren wijzigen maar projecten krijgen ook te maken met mee-en/of tegenvallers in aanbesteding en/of uitvoering.

Door middel van mutaties in Voorjaarsnota en Najaarsnota 2011 zijn de ramingen voor 2011 bijgesteld op basis van actuele inzichten en middels de Memorie van toelichting behorende bij deze nota's aan de Kamer toegelicht. Via deze verantwoordingsrapportage wordt teruggekeken naar de ontwerpbegroting 2011 (gebaseerd op de financiële meerjarenplanning van ProRail van december 2009) versus de uiteindelijke realisatie (december 2011).

Het totale beeld is dat – over het hele aanlegprogramma bezien – de uitvoering op koers ligt. Er is in 2011 € 747 mln. uitgegeven tegenover € 798 mln. aan geplande uitgaven. Hieronder worden substantiële verschillen per project nader toegelicht:

Projectoverzichten

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project	uitgaven 2011 in EUR miljoen				Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2011	Realisatie 2011
Projecten nationaal					
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)		2	2	¹	divers
Geluid (emplacements en innov. ontwikkeling)					divers
Geluidssanering spoorwegen	2	1	-1		
Kleine projecten	2	0	-2	²	divers
HSA claim					divers
A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen					
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	5	2	-3	³	2006/2007
Stations en stationsaanpassingen					
Kleine stations	9	5	-4	⁴	divers
Overige projecten/lijdelen enz.					
Afdekking risico's spoorprogramma's					
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	20	11	-9	⁵	divers
Intensivering Spoor in steden I	10	0	-10	⁶	divers
Intensivering Spoor in steden II					divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	7	1	-6	⁷	divers
Project Hoogfrequent Spoor		2	2	⁸	
Ontsnippering	13	7	-6	⁹	divers
Projecten Noordwest Nederland					
Amsterdam-Almere-Lelystad					
OV SAAL korte termijn	66	21	-45	¹⁰	2016
Stations en stationsaanpassingen					
Amsterdam Centraal spoor 10/15					2004/pm
Amsterdam Centraal Cuypershal	7	3	-4	¹¹	2011
Amsterdam Centraal fietsenstalling		1	1		2009/15
Overige projecten/lijdelen					
Regionet (incl. verkeersmaatreg. Schiphol)	34	16	-18	¹²	divers
Projecten Utrecht					
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen					

Productartikel 13

Project	uitgaven 2011 in EUR miljoen				Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil		Begroting 2011 Realisatie 2011
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporig (incl. RSS)	79	109	30	¹³	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen					
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	40	35	-5	¹⁴	2015
Overige projecten/lijdelen					
Spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven	17	6	-11	¹⁵	2013
Projecten Zuidvleugel					
Den Haag Centraal (tbv NSP)	28	27	-1		2013
Den Haag Centraal terugbouwen sporen 11/12	2	0	-2	¹⁶	2013
Rotterdam Centraal (tbv NSP)	48	56	8	¹⁷	2012
Overige projecten/lijdelen					
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	53	97	44	¹⁸	2014
Projecten Brabant					
Stations en stationsaanpassingen					
Breda Centraal (tbv NSP)	10	1	-9	¹⁹	2014
Projecten Oost Nederland					
Utrecht-Arnhem-Zeenaar					
Traject Oost (perronverbredingen)	1	0	-1	²⁰	2006/08/11
Traject Oost uitv. Convenant DMB	3	0	-3	²¹	2019
Sporen in Arnhem	80	96	16	²²	2013
Arnhem Centraal (tbv NSP)	15	22	7	²³	2011/2013
Spoorzone Ede	8	0	-8	²⁴	nvt
Overige projecten/lijdelen					
Hanzelijn	168	166	-2		2012
Projecten Noord Nederland					
Sporendriehoek Noord Nederland		14	14	²⁵	?
Part. Spooruibr. Groningen-Leeuwarden		1	1	²⁶	?
7 Totaal realisatieprogramma	778	701			

¹ BB21

De oplevering van het project BB21 is verschoven naar 2012 vanwege de extra activiteiten die nodig waren voor de indienststelling van ERTMS Level 1 op de Havenspoorlijn, de extra benodigde activiteiten voor het oplossen van verbingsproblemen op de Betuweroute en het feit dat er 4 (niet onder BB21 vallende) projecten weden opgestart die tegelijkertijd op de Betuweroute uitgevoerd moesten worden waarover tussen de projecten afspraken gemaakt moesten worden.

² Kleine Projecten

Eind 2010 is het project Baarn opgeleverd en zijn de resterende nazorgwerkzaamheden opgenomen en verantwoord via het project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten.

³ Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht

De lagere realisatie in 2011 wordt veroorzaakt door het feit dat de financiële bijdragen van de gemeente Amsterdam eerder door ProRail zijn ontvangen dan voorzien. Hierdoor heeft ProRail minder middelen bij lenM gedeclareerd. Daarnaast bleek een deel van het ingeplande onvoorzien in 2011 niet nodig.

⁴ Kleine stations

Als gevolg van het nog niet gereed zijn van de voorpleinactiviteiten is de indienststelling van de halte Sassenheim verschoven van april 2011 naar december 2011. Hierdoor is ook een deel van de in 2011 geplande ProRail activiteiten met bijbehorende uitgavenstroom doorgeschoven naar 2012. Tevens is er sprake van een gunstige kostenontwikkeling waardoor een deel van het budget ingeleverd kan worden. Het station is in december 2011 in gebruik genomen.

Bij het project Groningen Europapark is als gevolg van capaciteitsproblemen bij de aannemer de start van de bouw verschoven waardoor de uitgaven niet in 2011 zijn gerealiseerd.

⁵ Aki-plan en veiligheidsknelpunten

Als gevolg van het niet meer toepassen van ADOB installaties (automatische dubbele overwegbeveiliging) is een aantal deelprojecten uit de scope vervallen en is de hierbij behorende uitgavenstroom niet gerealiseerd. Deze installaties worden niet meer toegepast omdat overwegen hierdoor langer gesloten zijn. Eind 2010 is een alternatief programma vastgesteld wat gericht is op permanente verbetering van de overwegveiligheid. De voorbereiding hiervan heeft meer tijd in beslag genomen dan gepland. In 2012 zal worden gestart met de uitvoering van dit programma.

⁶ *Intensivering Spoor in Steden*

Bij het realiseren van uitgaven is lenM afhankelijk van hetgeen de betreffende gemeenten aan uitkeringen opvragen. Deze aanvragen zijn achtergebleven bij de oorspronkelijke verwachting.

⁷ *Nazorg gereedgekomen lijnen/halten*

De geraamde uitgaven op deze post hebben voornamelijk betrekking op afwikkeling van claims, grondjuridische zaken (onder andere grondverkoop en onteigeningsprocedures) en geluidssanering van projecten die in dienst zijn gesteld en (financieel) zijn afgesloten. De duur van de afhandeling van dit type werkzaamheden is als gevolg van afhankelijkheid van derden lastig te ramen.

⁸ *PHS*

In 2011 is de beschikking «voorinvestering Doorstroomstation Utrecht» verleend. Deze gelden waren geraamd op PHS IF 13.05.01 en zijn bij Slotwet overgeboekt. Zie artikel 13.05 voor de overige onderdelen van PHS.

⁹ *Ontsnipering*

Het MJPO bestaat uit verschillende deelprojecten. Bij het deelproject «Zwaluwenberg» is sprake van een vertraging in de uitgavenstroom als gevolg van het niet tijdig verkrijgen van een bouwvergunning binnen het bestaande bestemmingsplan. Bij het deelproject «Den Dolder» is sprake van een gunstig aanbestedingsresultaat waardoor de uitgavenstroom in 2011 lager is uitgevallen dan eerder geraamd.

Binnen het deelproject «kleine faunavoorzieningen» was bij het opstellen van de raming nog sprake van veel onzekerheden omtrent planning en definitieve scope. De planning is bijgesteld en de aanbesteding is verschoven naar eind 2011.

¹⁰ *OV SAAL*

De korte termijn maatregelen op de Zuidtak in Amsterdam zijn in 2011 in realisatie genomen. ProRail voert conditionerende werkzaamheden uit, zoals het verleggen van kabels en leidingen. Voor het gedeelte in Amsterdam hebben ProRail en NS in het kader van robuust spoor en kort volgen bezienswijzingen in de projectopzet nodig zijn. Dat leidde tot een vertraging van de start van het project, wat leidde tot lagere uitgaven in 2011. ProRail beziet momenteel welke maatregelen nodig zijn om de opgelopen vertraging in te lopen. Zie artikel 13.05 voor de overige onderdelen van OV SAAL.

¹¹ *Amsterdam CS Cuypershals*

Het project bestaat uit de renovatie van de Cuypersgebouw en het verbeteren van de transfercapaciteit van de Midden- en Oosttunnel. Realisatie van de renovatie van het Cuypersgebouw is afgestemd op de werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn (gemeentelijk project) en verplaatst naar 2012/2013. Het verbeteren van de transferkwaliteit van de Midden- en Oosttunnel wordt afgestemd op de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarbij het verbeteren van de transferkwaliteit van de Middentunnel is verplaatst naar 2011/2013 en die van de Oosttunnel naar 2013/2015. De uitgaven 2011 zijn hierdoor achtergebleven.

¹² *Regionet*

Binnen het deelproject «Verkorte treinopvolging Zaanlijn» bleek eind 2010 sprake van een gunstig aanbestedingsresultaat met als gevolg minder uitgaven in 2011.

Voor het deelproject «Hoofddorp, vorkaansluiting en keerspoelen» is in het kader van het zoeken naar mogelijke besparingen een tweetal varianten uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het comprimeren van werkzaamheden, welke nu volledig zijn gepland in 2012. Hierdoor zijn de uitgaven verschoven van 2011 naar 2012. De indienststelling blijft op planning liggen.

Van het deelproject Beverwijk is zowel de bouwfaserings- als de hiermee samenhangende uitgavenstroom herzien als gevolg van discussie over de scope (oplossing middels lange of korte tunnel) en de daarmee verband houdende planologische besluiten.

In de loop van 2011 is voor het deelproject «Amsterdam Westhavenweg aanleg goederenspoor» een besparing gevonden van ongeveer € 2 mln. in het ontwerp. Daarnaast is op verzoek van de vervoerder besloten om binnen het programma eerst het deelproject Aziëhavenweg te realiseren met als gevolg dat zowel de uitgavenstroom als de indienststellingsdatum verschuift van 2011 naar 2012.

In de loop van 2011 is voor het deelproject «Wormerveer» een besparing gevonden van ongeveer € 2 mln. en heeft de gemeente het wensenpakket met betrekking tot voorplein gewijzigd waardoor het ontwerp aangepast moest worden. De indienststelling verschuift van 2011 naar 2012. De reiziger zal hier qua bouw activiteiten niet meer hinder van hebben dan in de oorspronkelijke planning.

Het deelproject Station Halfweg/Zwanenburg heeft in twee etappes vertraging opgelopen. Allereerst is de beschikkingsaanvraag later ingediend dan voorzien doordat NS later dan gepland een bedieningsgarantie heeft afgegeven. Daarnaast kreeg dit project te maken met een latere toekenning van de TVB (Trein Vrije Periode) door noodzakelijk aanvullend onderzoek naar niet gesproongen explosieven en een archeologische vondst. Tevens was in 2011 sprake van een gunstig aanbestedingsresultaat. Genoemde oorzaken hebben geleid tot een lagere uitgavenstroom 2011.

Als gevolg van het vervallen van het project Almere Poort Inhaalspoor, deel van 2^e fase herstelplan, is de scope van het deelproject Station Almere Poort gewijzigd van een 4-sporig station naar een 2-sporig station. Hierdoor zijn ontwerpen aangepast, de werkzaamheden volledig geconcentreerd in 2012 en daarmee ook de uitgavenstroom verschoven van 2011 naar 2012. De indienststelling in 2012 blijft gehandhaafd.

¹³ *Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. 1e fase Randstadspoor*

De hogere realisatie in 2011 is het resultaat van een aantal onderdelen die versneld in uitvoering zijn gebracht. Naast deze versnelling zijn onderdelen ook duurder uitgevallen dan geraamd, zoals de nieuwe brug over de A27, trillingsmaatregelen, het onderstation Utrecht Zuid en grondverbetering van de bestaande baan. Deze effecten worden opgevangen binnen de totale begroting van het project.

¹⁴ *OV Terminal stationsgebied Utrecht*

De realisatie van dit project is in 2011 gestart. Gedurende de eerste helft van 2011 werden de consequenties van de vertraging in het voortraject duidelijk. Dat heeft geleid tot een neerwaartse bijstelling van de uitgavenstroom 2011.

¹⁵ *Spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven*

Er is besloten om werkterreinen te huren in plaats van te kopen (goedkoper) en de verwerving van benodigde gronden is vertraagd als gevolg van het nog niet definitief zijn van de projectgrenzen. Beide ontwikkelingen leiden hebben geleid tot een lagere uitgavenstroom in 2011.

¹⁶ *Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11 en 12*

Het huidige ontwerp van dit stationemplacement wordt heroverwogen omdat een efficiënter ontwerp mogelijk lijkt. Besluitvorming over de gewenste scope zal in het tweede kwartaal van 2012 duidelijkheid moeten geven. Het treinverkeer wordt in deze jaren afgewikkeld op het huidige emplacement, zodat er geen consequenties zijn voor de reizigers.

¹⁷ *NSP Rotterdam*

De hogere realisatie 2011 wordt voornamelijk veroorzaakt door invulling van de stelposten die in de raming waren opgenomen voor onder andere installaties en afbouw. Deze posten waren bij de totstandkoming van de planning nog niet ingevuld. Daarnaast heeft, als gevolg van de herziene bouwfaserings, een aangepaste wijziging in de volgorde van verrekking van kosten plaatsgevonden tussen de financiers.

¹⁸ *Spoorzone Delft*

De uitgaven in 2011 zijn hoger dan voorspeld als gevolg van afrekeningen van meerwerk. Die in 2011 hebben plaatsgevonden. Die zijn met name veroorzaakt door grondwater-problematiek waardoor tijdelijke bouwconstructies (stempels) en tunnelwanden extra moesten worden versterkt als

Productartikel 13

gevolg van hoge tegendruk grondwater in de tunnel. Door conditioneringactiviteiten, genoemde grondwaterproblematiek en het opnemen in de planning van de noodzakelijke testen is de indienststellingsdatum verschoven naar 2015 (1^e tunnelbuis)/2017 (2^e tunnelbuis).

¹⁹ *NSP Breda*

Besluitvorming over de financiering heeft meer tijd gevegd. Hierdoor is de aanbesteding vertraagd en is realisatie achtergebleven bij de raming. Inmiddels is het project aanbesteed en is gestart met voorbereidende werkzaamheden. De daadwerkelijke start van de OVT wacht nog op het onherroepelijk worden van de laatste vergunningen.

²⁰ *Traject Oost Perronverlengingen*

Als gevolg van bestuurlijk overleg met de gemeente is het onderdeel «geluidsmaatregelen brug Westervoort» nog niet in uitvoering genomen en zijn de hiermee samenhangende uitgaven niet in 2011 gerealiseerd.

²¹ *Traject Oost DMB (Driebergen/Maarssen/Bunnik)*

Dit project bestaat uit drie deelprojecten. Bij twee deelprojecten is sprake van ontwikkelingen die hebben geleid tot een lagere uitgavenstroom in 2011 dan voorspeld.

Maarsbergen; het ontwerp heeft na overleg met regio en afstemming met RWS (A 12) geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Hierdoor schuift de (financiële) planning en zal de oplevering een jaar later plaatsvinden.

Bunnik; de diverse stakeholders hebben extra afstemming met betrekking tot heroverweging van het ontwerp nodig gehad waardoor de beschikingsaanvraag voor de realisatiefase later wordt ingediend dan gepland en de bijbehorende uitgaven zijn verschoven.

²² *Sporen in Arnhem*

In de financiële meerjarenplanning die ProRail jaarlijks opstelt ten behoeve van de totstandkoming van de financiële projectplanning zoals opgenomen in het Infrafonds neemt ProRail op programmaniveau een meerjarige forfaitaire aftrek op. Deze aftrek is bedoeld om op programma-niveau de financiële effecten van tegenvallers in de uitvoering te elimineren. De huidige voorgeschreven werkwijze van het Infrafonds staat een aftrek op programmaniveau niet toe en deze aftrek wordt daarom aan één of meerdere projecten toebedeeld. Op het project Sporen in Arnhem is een deel van de forfaitaire aftrek 2011 verwerkt. De raming voor aftrek bedroeg € 93 mln. en de uiteindelijke realisatie 2011 € 96 mln. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van de Rekenkamer in het kader van Cie Kuiken zal worden gezien hoe in de komende begrotingen met een forfaitaire aftrek wordt omgegaan.

²³ *NSP Arnhem*

In 2010 zijn de uitgaven met betrekking tot de ruw- en afbouw van de perrontunnel doorgeschoven naar 2011.

²⁴ *Spoorzone Ede*

Het project Spoorzone Ede kent een gemengde financiering. In samenspraak met de gemeente Ede is, rekening houdend met de bijdragen van de overige financiers, de bijdrage van lenM later in de tijd gepland.

²⁵ *Sporendriehoek Noord Nederland*

De beschikbare middelen voor dit programma maakten in de begroting 2011 onderdeel uit van het totale PHS budget (IF 13.05) en zijn gelet op het feit dat er realisatiebeschikkingen afgegeven moesten worden eind 2010 overgeboekt naar IF 13.03.01.

²⁶ *Partiële spooruitbreiding spoor Groningen-Leeuwarden*

De beschikbare middelen voor dit programma waren in de begroting 2011 opgenomen bij IF 14 en zijn eind 2010 overgeboekt naar IF 13.03.01.

Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (13.03.02)					
Project	uitgaven 2011 in EUR mln.				Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil		Begroting 2011 Realisatie 2011
Projecten (inter)nationaal					
Aslasten Cluster II					Div/2010
PAGE risicoreductie	3	4	1	¹	Div/2009
Geluidspilot Goederenvervoer					Div/2009
Projecten Oost Nederland	16	12	- 4	²	2015
Projecten Zuidvleugel					
Electr. Maasvlakte West en passeerspoor					
Botlek	1		- 1	³	
Projecten Zuidwestelijke delta					
Sloelijn/Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	2		- 2	⁴	2009/2011
Kleine projecten	1		- 1	⁵	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	1	1			
Afrondind		1	1		
Totaal realisatieprogramma *	23	18	5		

¹ Page risico reductie

Page bestaat uit een aantal deelprojecten met als doel dat de goederenemplacementen voldoen aan de regels op het gebied van externe veiligheid. Bij het deelproject «blusvoorzieningen Hengelo, Roosendaal en Sas van Gent» is sprake van hogere kosten dan geraamd veroorzaakt door scope wijzigingen. Bij het deelproject «emplacementen Delfzijl» is de ombouw als gevolg van langere procedures voor onder andere milieuvergunningen vertraagd, waardoor er in 2011 minder is uitgegeven. Op het totale programma is per saldo sprake van hogere uitgaven dan geraamd.

² Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Als gevolg van aanpassingen in de scope van het projectdeel Nieuwstad Zutphen met betrekking tot onderdoorgangen en vormgeving in relatie tot andere projecten in de gemeente Zutphen is de start van de realisatie met een half jaar verschoven. De geplande uitgaven zijn hierdoor verschoven van 2011 naar 2012.

³ Elektrificatie emplacement Maasvlakte/passeerspoor Botlek

Het project is afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn opgenomen en verantwoord via het project Nazorg gereedgekomen lijnen en haltes.

⁴ Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn

Ten tijde van de begroting 2011 waren de projecten Sloelijn en geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn nog als één gezamenlijk project opgenomen. Eind 2010 is het onderdeel Sloelijn afgesloten en zijn de resterende werkzaamheden opgenomen en verantwoord via het project Nazorg gereedgekomen lijnen en haltes. De uitgaven op het project Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn zijn hierdoor lager dan geprognosticeerd.

⁵ Kleine Projecten Het project Beerdam, onderdeel van de post Kleine Projecten, is inmiddels afgerond. De eerder ingeschatte extra benodigde middelen voor dit project bleken uiteindelijk niet nodig te zijn waardoor de realisatie 2011 lager is uitgekomen dan gepland.

13.04. Geïntegreerde contractvormen PPS

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

Realisatieprogramma Railwegen (Geïntegreerde contractvormen spoor) (art 13.04)

Project	uitgaven 2011 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2011	Realisatie 2011
Reeks infraprovider (IP) beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	140	126	– 14	¹	
Reeks infraprovider IP onderhoud (13.02)					
Totaal categorie 0					
Totaal realisatieprogramma	140	126	– 14		

¹ De reguliere vergoeding in 2011 bedroeg € 141,3 mln., ruim € 1 mln. hoger dan in de ontwerpbegroting was opgenomen. Deze hogere uitgaven hebben voornamelijk betrekking op nabetalingen op 2010.

De halfjaarlijkse renteafrekeningen in 2011 was € 15,5 miljoen lager als gevolg van de lage rentestand, waarmee de realisatie per saldo op € 125,8 miljoen is uitgekomen. De renteafrekeningen tot en met 2010 waren per saldo € 19,9 miljoen lager.

Beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid	Begroting 2011	Sado 2010	Saldo naar 2012	Realisatie 2011
Beschikbaarheidsvergoeding	140 179	2 060	– 958	141 281
Renteafrekeningen		19 894	– 35 407	–15 513
totaal artikel 13.04	140 179	21 954	– 36 365	125 768

13.05 Verkenningen en planstudies

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

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

			Gereed	Toelichting
Bedrag in € mln	Budget	Begroting		
Projectomschrijving	taakstellend	2011	2011	
CATEGORIE 1				
Projecten Nationaal				
Programma Hoogfrequent Spoor	3 163	tb	Vanaf 2012	1
Projecten Noordwest Nederland				
Amsterdam Zuidas: deel station tbv NSP	95		Vanaf 2013	2
Amsterdam Zuidas-WTC 4sprig + keersporen	95		Vanaf 2013	2
OV Schiphol-Almere-Almere-Lelystad	1 016	tb		3
Projecten Oost Nederland				
Quick scan dec. Spoor Gelderland	19	pb	2010-2013	4
Traject Oost	6			5
Diversen				
Grensoverschrijdend spoorvervoer	44			
Kleine projecten	5			

¹ PHS

Begin 2011 zijn de planuitwerkingen van de diverse onderdelen van PHS gestart; over de voortgang van PHS en OV SAAL is de Tweede Kamer 11 maart en 10 oktober 2011 geïnformeerd. De ontwerp-notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijswijk - Delft Zuid en de ontwerp-notitie Reikwijdte en Detailniveau Goederenrouting Oost Nederland zijn in december 2011 gepubliceerd, waarmee de mer-procedure is gestart.

Uitgangspunt bij de programmering in de begroting 2011 was dat na de voorkeursbeslissing van juni 2010 direct met de planuitwerkingsfase kon worden gestart. Na de voorkeursbeslissing heeft de Kamerbehandeling van PHS eind 2010 plaatsgevonden. Daarna is door ProRail in overleg met lenM direct gestart met de planuitwerkingsfase van PHS.

Het plan van aanpak is vastgesteld op 1 maart 2011. Het bleek nodig meer tijd te nemen voor afspraken over onderwerpen als organisatie, communicatie, verantwoording en de aanpak van de diverse corridors gezien de samenhang daartussen. In het 3e kwartaal 2011 is de beschikking afgegeven voor de eerste fase van de planuitwerking.

² Amsterdam Zuidas

Besluitvorming over het voorkeursalternatief en de daarop aansluitende bestuurlijke overeenkomsten zijn gepland voor het voorjaar van 2012. Als gevolg hiervan is er geen realisatie in 2011.

³ OV SAAL

OV SAAL kent drie onderdelen: maatregelen op korte termijn en op middellange termijn en een studie in het kader van het Rijks-Regioprogramma-Almere-Amsterdam-Markermeer (RRAAM) naar een spoor alternatief via de Hollandsebrug. Over deze laatste activiteit wordt in het kader van RRAAM gerapporteerd. In 2011 zijn de werkzaamheden voor OV SAAL korte termijn op de Zuidtak van Amsterdam gestart. Voor de korte termijn maatregelen op de Flevolijn is eind 2011 een tracébesluit genomen. Voor de middellange termijn zijn twee kansrijke oplossingsrichtingen geïdentificeerd. Rijk en regio hebben gezamenlijk besloten de definitieve keuze tussen deze oplossingsrichtingen te koppelen aan besluitvorming de lange termijn in het kader van RRAAM die voor eind 2012 is voorzien.

Voor de korte termijnmaatregelen zijn alle planstudies, op één na, afgerond en afgerekend. Dat leidde tot een bescheiden vrijval van middelen. De studie naar de benodigde middellange termijnmaatregelen is in de eerste helft van 2011 binnen het beschikbare budget afgerond; het resterende budget wordt ingezet voor het vervolg van de planstudie.

⁴ Decentraal Spoorvervoer

De lopende planstudies nemen meer tijd in beslag waardoor ook de indiening van de voor 2011 geplande beschikkingsaanvragen voor de realisatiefase zijn vertraagd naar 2012.

⁵ Traject Oost

De planstudie Driebergen-Zeist is uitgebreid waarvoor aanvullende middelen aan het projectbudget zijn toegevoegd. Een groot deel van de bijhorende mijlpalen is ook in 2011 opgeleverd waardoor de realisatie hoger is dan gepland.

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Gereed

Bedrag in € mln	Budget	Begroting	
Projectomschrijving	taakstellend	2011	2011
CATEGORIE 1			
Project nationaal			
Aslasten cluster III	37		2015–2015 ¹
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genoa	156	uo	2011–2013 ²

¹ Aslasten cluster III

Uit oogpunt van kostenbesparing is de planning gefaseerd en worden werkzaamheden uitgevoerd in combinatie met geplande overige werkzaamheden binnen de betreffende projecten. Als gevolg hiervan is de uitgavenstroom verschoven van 2011 naar 2012 en verder.

² Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genoa

Projectonderdeel opheffen 1 500 Volt/ATB eilanden deel Zevenaar; de afstemming met betrekking tot het Programma van Eisen voor beveiliging met Duitsland kost meer tijd dan gepland, waardoor de voor 2011 geplande beschikkingsaanvraag voor de realisatiefase pas in 2012 kan worden ingediend.

13.09 Ontvangsten

Op artikel 13.09 zijn de ontvangsten spoorwegen verantwoord en de afrekeningen met ProRail over voorgaande jaren, welke niet gesaldeerd mogen worden met de uitgaven in het lopende jaar. Zie ook toelichting nr. 3 bij het samenvattend overzicht.

Ontvangsten spoorwegen

NS: concessievergoeding HRN	20 000
HSA: concessievergoeding HSL-Zuid ¹	0
Flevoland: bijdrage OV-SAAL	6 000
EU: subsidie OV Terminal Rotterdam	2 400
EU: subsidie Havenspoorlijn	2 120
ProRail: dwangsom	300
Totaal ontvangsten	30 821
Afrekeningen ProRail onderhoud en vervanging	110 970
Afrekeningen ProRail aanlegprojecten	2 990
Desaldering met uitgaven	113 960
Totaal artikel 13.09	144 781

¹ Voor de eerste drie jaar van de concessie geldt voor HSA uitstel van betaling van de concessievergoeding.

Voor 2011 betreft de concessievergoeding € 105 mln. (bij 100% beschikbaarheid). Hiervan is reeds 80% als voorschot in rekening gebracht bij HSA. Het restant wordt begin 2012 afgerekend. Over de periode tot en met 2010 is € 103 mln. in rekening gebracht. Daarnaast wordt € 5 mln. aan rentevergoeding in rekening gebracht, waarmee de totale vordering per eind 2011 € 192 mln. bedraagt (zie verantwoording saldbalans, onderdeel vorderingen).

Bestedingen ProRail (bedragen x € 1 mln.):

Aan het einde van dit hoofdstuk is het overzicht van de financiële stromen met betrekking tot spoorinfrastructuur opgenomen. Hieruit blijkt (onder andere) dat ProRail in het jaar 2011 in totaal € 2 607 mln. heeft ontvangen (exclusief de compensatie van BTW). Van dit bedrag is € 2 527 mln. besteed in 2011 en is € 80 miljoen nog te besteden c.q. te verrekenen.

Samenvatting bestedingen ProRail:

Bestedingen ProRail			
		2011	2010
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	(1)	947	899
Uitbesteed werk onderhoud en vervanging Gemengde net	(2)	954	947
Uitbesteed werk onderhoud en vervanging Betuweroute	(3)	35	32
Apparaatskosten	(4)	423	443
Rente en aflossing leningen	(5)	168	1 446
Bestedingen door ProRail		2 527	3 767
Nog te besteden c.q. te verrekenen	(6)	80	120

Ontvangen door ProRail			
		2 607	3 887
Totaal bestedingen ProRail		2 527	3 767
<i>Schuldreductie</i>		<i>155</i>	<i>1 400</i>
Bestedingen exclusief schuldreductie		2 372	2 367

Toelichtingen:

(1): Specificatie uitbesteed werk nieuwbouwprojecten:

Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten			
		2011	2010
MIRT-projecten		584	657
Functiewijzigingsprojecten		175	122
Omgevingswerken en FENS (incl. onderhanden werk)		297	220
Doorbelaste apparaatskosten		– 109	– 100
		947	899

De investeringen in nieuwbouwprojecten zijn met ca. 5% gestegen ten opzichte van 2010. Deze stijging heeft nagenoeg volledig betrekking op de omgevingswerken.

(2): Specificatie uitbesteed werk onderhoud en vervanging gemengde net:

Uitbesteed werk onderhoud en vervanging		
	2011	2010
Grootschalig onderhoud	141	127
Kleinschalig onderhoud	279	282
Onderhoud transfer	65	70
Beheer en calamiteiten	143	144
Verkenning, planstudie en innovatie	23	14
Beheer en onderhoud	651	637
Bovenbouwvernieuwingen	134	168
Vervanging overige systemen	186	171
Doorbelaste apparaatskosten	- 17	- 29
Vervangingen	303	310
	954	947

Het uitbesteed werk voor onderhoud en vervanging is nagenoeg gelijk aan 2010.

(3): Dit betreft de aan Keyrail doorbetaalde subsidie.

(4): Specificatie apparaatskosten:

Apparaatskosten		
	2011	2010
Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten	286	273
Inhuur personeel	78	111
Huisvestingskosten	59	59
	423	443

De apparaatskosten zijn met ca. 4,5% afgenomen ten opzichte van 2010. De belangrijkste oorzaak hiervan is de afname van inhuur personeel (30%). De kosten voor eigen personeel zijn met ca. 5% toegenomen als gevolg van een stijging van het aantal FTE's (omzetting van inhuur naar eigen personeel) en als gevolg van de CAO-verhoging in 2011.

Rente en aflossing leningen		
	2011	2010
Rentebaten en -lasten (incl. boeterente schuldreductie)	19	127
Aflossing leningen	149	1 319
	168	1 446

(5): Specificatie rente en aflossing leningen:

In 2010 en 2011 hebben schuldreducties plaatsgevonden welke gefinancierd zijn met de door het ministerie van Financiën beschikbaar gestelde Superdividend van NS (€ 1 400 mln. in 2010) en de verkoopopbrengst van Strukton door NS (€ 155 mln. in 2011).

(6): Specificatie nog te besteden en nog te verrekenen bedragen:

Nog te besteden en te verrekenen				
		2011	2010	mut.
Voorzieningen (omgevingswerken)	(a)	213	185	28
Werkkapitaal (debiteuren, crediteuren, enz.)	(b)	150	176	- 26
Herkomst derden		363	361	2
Vooruitontvangen subsidie lenM	(c)	115	160	- 45
Voorschot-afrekeningen lenM	(d)	88	- 11	99
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	(e)	30	83	- 53
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	(f)	- 11	- 88	77
Herkomst lenM		222	144	78
Liquide middelen totaal		585	505	80

(a): Dit betreft voornamelijk ontvangen afkoopsommen van lagere overheden voor toekomstig onderhoud.

(b): Dit betreft voornamelijk nog te betalen kosten.

(c): Dit betreft de zogenaamde overlopende subsidie: het gaat om de nog uit te voeren (doorgeschoven) maatregelen waarvoor wel reeds de subsidie is ontvangen:

Overlopende subsidie				
	2011	2010	Afname	
Onderhoud en vervanging	29	41	- 12	- 29%
Grote programma's functiewijziging*	33	64	- 31	- 48%
Overige geoordeelde projecten**	42	50	- 8	- 16%
Totaal maatregelen	104	155	- 51	- 33%
Nog te verdelen prijscompensatie	11	5	6	
Totaal	115	160	- 45	

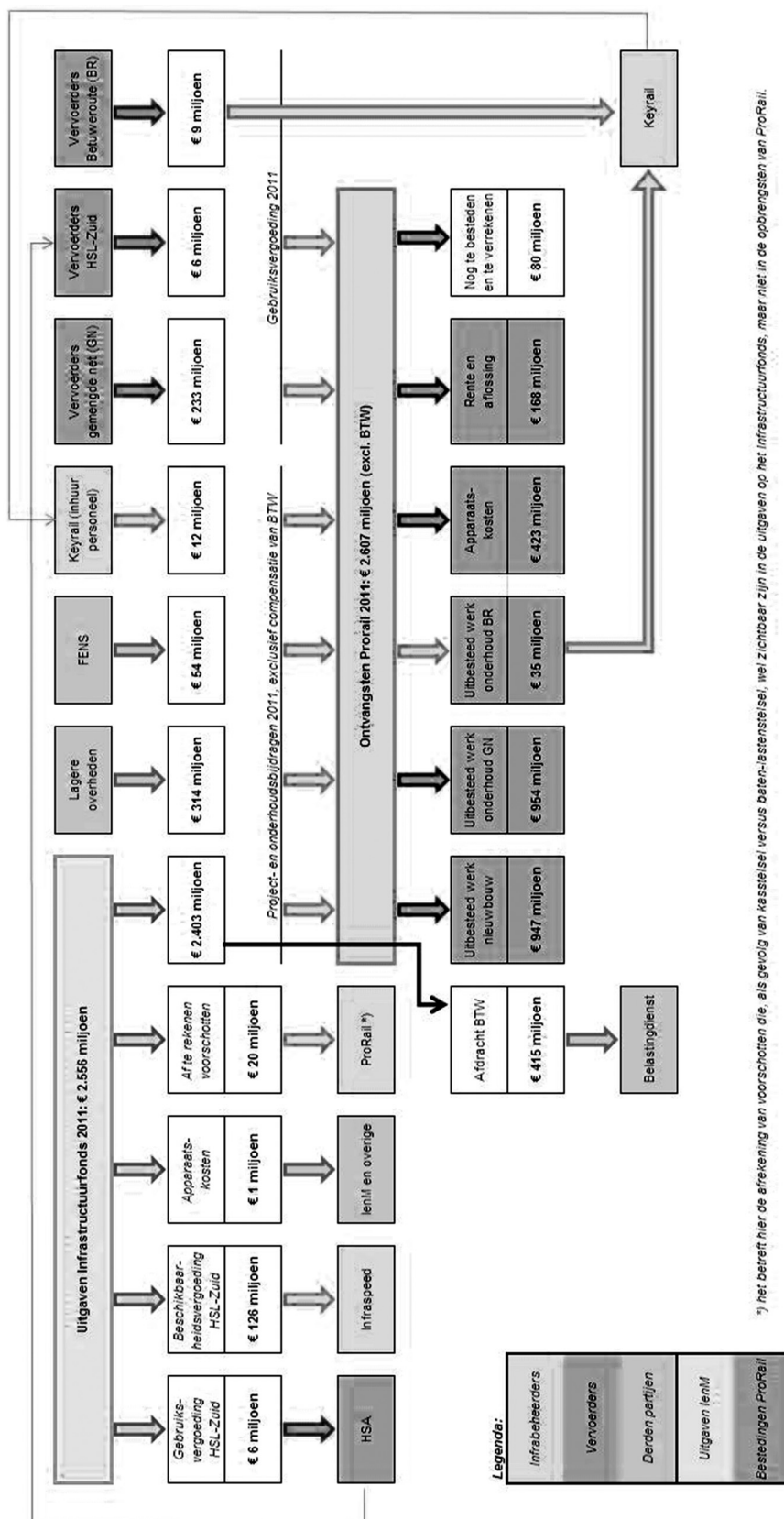
* Kleine functiewijzigingen, Capaciteitsknelpunten herstelplan, Toegankelijkheid stations, Ruimte voor de fiets.

** Uitvoeringsprogramma geluid, Stoptonend Sein, Beschikbaarheid in zicht, Actieplan groei op het spoor, Externe veiligheid, Hotspots, Reistijdverbetering, Tankplaten, Security.

(d): Dit betreft voorschot-afrekeningen tussen ProRail en lenM.

(e): Een deel van de ontvangen investeringsbijdragen heeft nog niet geleid tot een investering in materiële vaste activa.

(f): Overschotten en tekorten op de uitgevoerde maatregelen (beheer en onderhoud) worden toegevoegd en onttrokken aan de egalisatiereserve. In 2011 is in totaal € 77 mln. toegevoegd aan de egalisatiereserve, waardoor de negatieve stand per eind 2010 nagenoeg is weggewerkt. Van de € 77 mln. is € 53 mln. via de vaststellingsbeschikking over 2010 gelopen en de resterende € 24 miljoen betreft het «resultaat» van ProRail over 2011.



Artikel 14. Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infrastructuur verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2011 van lenM (XII) bij beleidsartikelen 32 het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit en 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

14. Regionaal/ lokale infra							Verschil aanpassing bekostiging RWS	Verschil a.g.v.		
					Realisatie	Begroting	Verschil	RWS bij VJN [†]	uitvoering	Slotwetmu- taties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**
Verplichtingen	297 339	122 439	193 203	98 661	164 588	159 787	4 801	- 191	4 992	- 372 024
Uitgaven	189 614	285 713	182 976	266 337	338 572	232 195	106 377	- 191	106 568	12 049
14.01 Grote regionaal/ lokale projecten	146 091	175 516	141 849	156 053	138 107	162 366	- 24 259	- 191	- 24 068	- 55
14.01.01 Verkenningen		0	0	0	0	0	0	0	0	0
14.01.02 Planstudieprogr.reg./lok	1 831	591	1 089	668	69	18 300	- 18 231	- 115	- 18 116 ¹	68
14.01.03 Real.progr.reg./lok.	144 260	174 925	140 760	155 385	138 038	144 066	- 6 028	- 76	- 5 952 ²	- 123
14.02 Regionale Mob. Fondsen	43 523	110 197	40 591	50 576	30 592	25 105	5 487	0	5 487³	4 633
14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid	0	0	536	59 708	169 873	44 724	125 149	0	125 149	7 471
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten			536	7 885	9 873	39 495	- 29 622	0	- 29 622 ²	- 2 359
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen			0	51 823	160 000	0	160 000	0	160 000 ²	10 000
14.03.03 RSP – ZZL: REP			0	0	0	5 229	- 5 229	0	- 5 229 ²	- 170
Van totale uitgaven:										
- Apparaatsuitgaven	249	42	0	0	0	6	- 6			
- Bijdrage aan baten-lastendienst	782	505	668	781	0	780	- 780			
- Restant	144 795	285 166	182 308	265 556	338 572	231 409	107 163			

14. Regionaal/ lokale infra					Verschil aanpassing bekostiging RWS			Verschil a.g.v.		
					Realisatie	Begroting	Verschil	RWS bij VJN*	uitvoering	Slotwetmu- taties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**
14.09 Ontvangsten	11	29 000	0	0	0	0	0		0	0

* De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging mutatie VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Het overschot kan grotendeels worden verklaard doordat de planstudieprojecten nog niet in de uitvoeringsfase zijn terechtgekomen. Zie ook de toelichting bij de projectoverzichten.

² Zie de toelichting bij de projectoverzichten.

³ Overschrijding wordt veroorzaakt doordat betaling aan project Sluiskil naar voren is gehaald.

Productartikel 14

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur	Categorie	artikel 14.01	artikel 14.02	artikel 14.03	Uitgaven	artikel 14.09	Saldo
Ontwerpbegroting 2011		161 526	25 105	44 724	231 355	0	231 355
Desalderingen FES (NvW)	Intensivering/ Extensivering	840			840		840
Begroting 2011		162 366	25 105	44 724	232 195	0	232 195
Aanpassing kostenmodel Rijkswater- staat	Neutraal	– 191			– 191		– 191
Overboeking van/naar andere departementen	Technisch			– 23 191	– 23 191		– 23 191
Saldo 2010	Intertemporeel	62 077	765	4 012	66 854		66 854
Mutaties voorjaarsnota 2011		61 886	765	– 19 179	43 472	0	43 472
Stand eerste suppletoire wet 2011		224 252	25 870	25 545	275 667	0	275 667
Overboeken binnen artikel 14 Regionaal, lokale infra	Neutraal	– 27	89	– 62	0		0
Kasscchuif beheer en instandhouding	Intertemporeel	60 307			60 307		60 307
Overboeking van/naar art 12 Hoofdwegennet	Technisch			– 4 500	– 4 500		– 4 500
Overboeking van/naar art 13 Spoorwegen	Intensivering/ Extensivering	1 600		– 1 630	– 30		– 30
Loon- en prijsbijstelling	Intensivering/ Extensivering			211	211		211
Overboeking naar Hfdst XII art 39 BDU	Intensivering/ Extensivering	– 15 356			– 15 356		– 15 356
Overboeking naar Hfdst XII art 34 Betrouwbare netwerken	Intensivering/ Extensivering	– 4 593			– 4 593		– 4 593
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering	70		82	152		152
Mutaties miljoenennota 2012		42 001	89	– 5 899	36 191	0	36 191
Stand ontwerpbegroting 2012		266 253	25 959	19 646	311 858	0	311 858
Overboeken binnen artikel 14 Regionaal, lokale infra	Technisch	– 392		392	0		0
Overboeking van/naar art 13 Spoorwegen	Technisch			– 23	– 23		– 23
Saldo 2011	Intertemporeel	– 127 699		142 387	14 688		14 688
Mutaties najaarsnota 2011		– 128 091	0	142 756	14 665	0	14 665
Stand tweede suppletoire wet 2011		138 162	25 959	162 402	326 523	0	326 523
Saldo 2011	Intertemporeel	– 55	4 633	7 471	12 049		12 049
Mutaties slotwet 2011		– 55	4 633	7 471	12 049	0	12 049

Artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur	Categorie	artikel 14.01	artikel 14.02	artikel 14.03	Uitgaven	artikel 14.09	Saldo
Realisatie 2011		138 107	30 592	169 873	338 572	0	338 572

¹ In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) van middelen op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijk Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende is leeg geboekt. Dit betekent dat FES-financiering via de ontvangstenartikel IF/19.10 komt te vervallen en wordt omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

² Als gevolg van een herstructurering van de bekostiging van RWS, is in deze suppletoire begroting voorgesteld op de artikelen 11, 12, 15, 16 en 18 een nieuwe operationele doelstelling in te voegen met de hoofdproducten «Apparaatskosten RWS» en «Overige netwerkgebonden kosten» respectievelijk «Overige netwerkovertijgende kosten» op artikel 18. Tussen deze artikelen en artikel 14 worden budgettaire neutrale structurele mutaties aangebracht als conversie naar het nieuwe bekostigingsmodel. In mijn brieven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 30 119 nrs. 4 en 5 van resp. 10 januari 2011 en 3 maart 2011) heb ik de Kamer hierover eerder geïnformeerd.

³ Naar het provincie- en gemeentefonds is (via het ministerie van BZK) in het kader van het RSP-ZZL in totaal ca. € 23,2 mln. overgeboekt ten behoeve van de gemeente Assen en de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland.

⁴ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

⁵ Deze relatief kleine verschuivingen binnen het artikel betreffen voornamelijk een correctie op de prijsbijstelling over 2010 en 2011.

⁶ Het gaat hier enerzijds om de verwerking van IF-brede kasschuiven ten gunste van de kasproblematiek op Beheer en Instandhouding.

⁷ Deze technische mutatie betreft de overboeking van een deel van het RSP-budget met betrekking tot de A7 ZRG, fase 2 naar artikel 12 hoofdwegennet, waar dit project wordt verantwoord.

⁸ Dit betreft enerzijds een overboeking naar artikel 13 voor het RSP-project Groningen-Leeuwarden en anderzijds een overboeking uit artikel ten behoeve van het project startstation Erasmuslijn in Den Haag.

⁹ Dit betreft de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van de loon- en prijsbijstelling 2011.

¹⁰ Dit betreffen overboekingen naar de BDU ten behoeve van Fiets Filevrij, aanvulling forfaitaire index 2011 en een aanvulling uit de index 2010 voor het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

¹¹ De mutatie bestaat uit de volgende overboekingen naar artikel 34 in de begroting van HXII ten behoeve van:

- de chipkaart;
- de Commissie Dubbel opstaptarief OV chipcard;
- het onderzoek naar de opbrengstneutraliteit OV chipcard;
- de Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV);
- de Campagne Heel NL fietst.

¹² Deze relatief kleine mutaties betreffen (een aanvulling op) prijscompensatie over 2010 ten behoeve van de projecten Eindhoven Helmond (voltooiing verkeersruit (T-str.)), N31 Traverse Harlingen en Knooppunt Joure.

¹³ Dit betreft een herverdeling van in 2010 toegekende prijscompensatie.

¹⁴ Deze relatief kleine overboeking naar artikel 13 betreft een overboeking van RSP-gelden naar het RSP-project Groningen-Leeuwarden en betreft de indexering over 2011.

¹⁵ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

Projectoverzichten

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale lokale infrastructuur; planstudie

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Begroting		Gereed	Toelichting
Projectomschrijving	min.	max.	taakstellend	2011	2011		
CATEGORIE 1 voor tracébesluit)							
Projecten Zuidvleugel							
Haaglanden/Den Haag R'damsebaan (vh Trekvljettracé)		450	225	pb	2013/2017	2017	2017
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe- knoop			104		2011/2015	2015	
RijnGouwelijn West			45	ou	2012/2015	2015	
Projecten Brabant							
Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit		804	255		2015–2018	2018	1
Projecten Limburg							
Maaskruisend verkeer	120	275	60	pb	2014/2018	2018	2
Categorie 2							
Projecten nationaal							
Projecten in voorbereiding			variabel		2010 ev.		

¹ Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit

Dit onderzoek loopt nog. De verplichting zal niet voor 2015 worden aangegaan

² Maaskruisend verkeer

Ten aanzien van Maaskruisend verkeer Maastricht zijn er nog geen afspraken gemaakt aan de hand waarvan de beschikking en uitkering kan plaatsvinden. Het budget voor Maaskruisend verkeer is opgenomen in het bereikbaarheidspakket Maastricht Noord waarvoor een convenant is gesloten; bijdrage is aan de BDU toegevoegd als onderdeel van het ruimtelijk pakket Maastricht Noord.

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale lokale infrastructuur; realisatie

Realisatieprogramma regionale lokale infra Bedragen in € mln					
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Gereed	
				Begroting	Realisatie
				2011	2011
Categorie 0					
Projecten Oost-Nederland					
Nijmegen 2 ^e stadsbrug	16	16	0	2013	2013
Projecten Noord-west Nederland					
Noord – Zuidlijn Noord WTC	64	81	17	2017	2017
N201	19	19	0 ¹	2012	2013
Projecten Zuidvleugel					
Rijn-Gouwelijn Oost	41	0	– 41 ²	2015	2015
Randstadrail (incl voorbereidingskosten)	0	18	18 ³	06/10/13	2013
Beneluxmetro					
Scheveningen Boulevard	2	4	2 ⁴	2013	2013
Overig					
Experimenteerprojecten					
Afronding	2		– 2		
Totaal categorie 0					
Totaal realisatieprogramma	144	138	– 6		

¹ Door de discussie over de gestrekte Boerenlandvarianten en het ontbreken van medewerking van Schiphol moesten enkele mijlpalen worden aangepast en is de oplevering iets vertraagd

² Door de gewijzigde plannen van het nieuwe college van PS zijn er geen uitgaven in 2011; de nieuwe plannen moeten worden uitgewerkt voordat er een beschikking kan worden afgegeven.

³ Het laatste stukje van Randstadrail in Rotterdam, namelijk de Zoetermeer/Rotterdam-bus ZORO-bus, zal eind 2012 in gebruik worden genomen.

⁴ Scheveningen Boulevard is gedecentraliseerd en werd toegevoegd aan het Gemeentefonds.

14.03 Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, Pakket Bereikbaarheid

Projectoverzicht bij 14.03 RSP Zuiderzeelijn

Projectoverzicht regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn.					
Bedragen in € mln					
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting	
Concrete bereikbaarheidsprojecten	39	10	– 29	¹	
Begroting IF 14.03.01	39	10	– 29		
Regionaal mobiliteitsfonds	0	160	160	²	
Begroting IF 14.03.02	0	160	160		
Ruimtelijk economisch programma	5	0	– 5		
Begroting IF 14.03.03	5	0	– 5		
Totaal 14.03	45	170	– 126		

¹ Concrete bereikbaarheidsprojecten en 3 Ruimtelijk economisch programma

In het kader van het Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) is (via het ministerie van BZK) in totaal ca. € 23 mln overgeboekt naar het province- en gemeentefonds voor de gemeente Assen en de provincies Friesland, Groningen, Drente en Flevoland.

Daarnaast is vanuit het RSP-budget begrotingsgeld overgeboekt naar IF-artikel 12 Hoofdwegenprogramma voor de A7 ZRG, fase 2 en het project Buitenring parkstad Nuth en is compensatie geleverd voor het project A12 Parallelstructuur/Gouwe.

² Regionaal mobiliteitsfonds

De regio heeft versneld ruim 150 miljoen gestort, waardoor cf. de afgesproken verhouding in het RSP-convenant. IenM 160 miljoen heeft bijgestort.

15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, verkenningen en planstudie en netwerkgebonden kosten. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2011 (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: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;

Artikel 35: Mainports en logistiek; en

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

15. Hoofdvaarwegennet

					Realisatie	Begroting	Verschil	Verschil aanpassing bekos- ting RWS bij VJN *	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**)
Verplichtingen	626 117	838 121	874 005	963 376	918 852	1 105 352	- 186 500	- 45 167	- 141 333	¹ - 5 138
Uitgaven	585 406	705 820	792 534	848 903	829 016	930 622	- 101 606	- 45 167	- 56 439	- 112 691
15.01 Verkeersmanagement	75 041	88 879	91 120	85 811	23 366	74 753	- 51 387	- 51 683	296	0
15.01.01 Basispakket verkeersma- nagement	75 041	82 730	84 827	84 762	23 366	74 753	- 51 387	- 51 683	296	0
15.01.02 Servicepakket verkeers- management		6 149	6 293	1 049	0	0	0	0	0	0
15.02 Beheer en onderhoud	406 940	520 543	576 155	543 934	343 239	488 579	- 145 340	- 210 874	65 534	- 103 475
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	303 654	393 629	427 840	374 740	202 585	402 108	- 199 523	- 204 520	4 997	1
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	25 341	31 672	27 059	29 250	105 026	29 060	75 966	- 6 354	82 320	² - 102 063
15.02.04 Groot var.onderhoud hoofdvaarwegen	77 945	95 242	121 256	139 944	35 628	57 411	- 21 783	0	- 21 783	³ - 1 413
15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit	88 201	85 652	102 733	211 075	193 644	347 207	- 153 563	- 37 630	- 115 933	- 9 215
15.03.01 Realisatieprogr. hoofdvaarwegen	85 421	83 674	102 733	211 048	193 644	338 600	- 144 956	- 34 394	- 110 562	⁴ - 9 152
15.03.02 Planstudieprogr. na tracébesluit	2 780	1 978	0	27	0	8 607	- 8 607	- 3 236	- 5 371	⁵ - 63
15.05 Verk. en planstudies voor tracébesluit	15 224	10 746	22 526	8 083	8 550	20 083	- 11 533	- 4 383	- 7 150	1
15.05.01 Verkenningen	6 284	7 690	7 988	7 995	0	8 475	- 8 475	- 8 475	0	0
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	8 940	3 056	14 538	88	8 550	11 608	- 3 058	4 092	- 7 150	⁶ 1
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN					260 217	0	260 217	259 403	814	- 2
15.06.01 Apparaatskosten RWS					247 352	0	247 352	246 701	651	- 2
15.06.02 Overige netwerkge- bonden kosten					12 865	0	12 865	12 702	163	0
Van totale uitgaven:										
- Apparaatsuitgaven										
- Bijdrage aan baten-lastendienst	436 365	545 990	598 109	565 036	504 188	591 417	- 87 229			
- Restant	149 041	159 830	194 425	283 867	324 828	339 205	- 14 377			

Productartikel 15

15. Hoofdvaarwegennet										
	Realisatie	Begroting	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN *	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties				
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**)
15.09 Ontvangsten	9 940	7 493	12 627	49 647	29 456	56 874	– 27 418	– 27 418	⁷	– 2 373

* De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen

¹ De lagere verplichtingenstand wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de projecten Zuid-Willemsvaart, waarbij veel van de geplande verplichtingen reeds in 2010 zijn aangegaan en het Wilhelminakanaal, waarvan de realisatie in 2012 wordt gestart en de verplichtingen dus pas in 2012 worden aangegaan. Dit wordt deels gecompenseerd door de ondertekening van het convenant voor de overdracht van de Fries-Groningse kanalen.

² De hogere realisatie op servicepakket Beheer en Onderhoud hoofdvaarwegen wordt veroorzaakt door de betaling van de provincie Groningen in het kader van de overdracht van de Fries-Groningse kanalen op basis van het met de provincies Groningen en Friesland gesloten convenant. De provincie Friesland heeft ervoor gekozen om de behandeling van het convenant in 2012 te laten plaatsvinden, waardoor de in de Najaarsnota geplande betaling doorschuift naar 2012.

³ lege noot????

⁴ De lagere kasrealisatie wordt onder meer verklaard door versnelde betalingen in 2010 op de projecten Maasroute modernisering fase 2 en Zuid-Willemsvaart en het project Wilhelminakanaal dat in 2012 in realisatie komt, waardoor de betalingen ook doorschuiven.

⁵ Het verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door een overboeking van de planstudiegelden voor het project Meppel Ramspol (keersluis Zwartsluis) naar de realisatiefase (fasewisseling).

⁶ De lagere ontvangstenrealisatie worden onder meer veroorzaakt op het project Zuid-Willemsvaart, waar op basis van de uitvoering 6 mln. reeds ontvangen is in 2010 en 12 mln. doorschuift naar 2012, en de Schelderadarketen, waarvan de Belgische bijdrage in 2012 wordt ontvangen.

⁷ De voornaamste oorzaken van de (per saldo) lagere ontvangsten zijn het gevolg van het feit dat a) de aanleg ontvangsten nauwelijks zijn te voorzien, waardoor de in de begroting opgenomen reeks dan ook geen werkelijke grondslag heeft, (b) tegenvallende resultaten bij het vermarkten van gebaggerd zand, (c) vertragingen in de start van project Walradar Noordzeekanaal en d) door enerzijds minder ontvangsten op het VBS-tarief en anderzijds een versnelling van bijdragen door derden ten behoeve van de Maasroute, fase 2.

Productartikel 15

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Categorie	artikel 15.01	artikel 15.02	artikel 15.03	artikel 15.05	artikel 15.06	Uitgaven	artikel 15.09	Saldo
Ontwerpbegroting 2011		74 753	488 579	344 707	20 083		928 122	– 56 874	871 248
Desalderingen FES (NvW)	Intensivering/ Extensivering			2 500			2 500		2 500
Begroting 2011		74 753	488 579	347 207	20 083	0	930 622	– 56 874	873 748
Aanpassing bekostigingssystematiek RWS	Neutraal	– 51 683	– 210 874	– 37 630	– 4 383	259 403	– 45 167		– 45 167
Overboekingen binnen artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Neutraal		– 2 420	2 371	49		0		0
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering		– 1 111				– 1 111		– 1 111
Taakstellingen	Intensivering/ Extensivering			– 1 110			– 1 110		– 1 110
Saldo 2010	Intertemporeel		15 493	64 679	6 476		86 648	– 17 963	68 685
Mutaties voorjaarsnota 2011		– 51 683	– 198 912	28 310	2 142	259 403	39 260	– 17 963	21 297
Stand eerste suppletoire wet 2011		23 070	289 667	375 517	22 225	259 403	969 882	– 74 837	895 045
Aanpassing bekostigingssystematiek RWS	Neutraal		3 242				3 242		3 242
Overboekingen binnen artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Neutraal	0	– 19 000	22 172	211	– 2 510	873	– 873	0
Kasschuiven	Intertemporeel		– 16 338	– 191 774	– 13 985		– 222 097	27 334	– 194 763
Loon- en prijsbijstelling	Intensivering/ Extensivering								
		296	3 352	5 073	97	3 618	12 436		12 436
Taakstellingen	Intensivering/ Extensivering								
						– 291	– 291		– 291
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering								
			340				340		340
Mutaties miljoenennota 2012		296	– 28 404	– 164 529	– 13 677	817	– 205 497	26 461	– 179 036
Stand ontwerpbegroting 2012		23 366	261 263	210 988	8 548	260 220	764 385	– 48 376	716 009
Overboekingen binnen artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Neutraal		0	241	– 2 630		– 2 389	2 389	0
Saldo 2011	Intertemporeel		185 451	– 8 370	2 630		179 711	14 158	193 869
Mutaties najaarsnota 2011		0	185 451	– 8 129	0	0	177 322	16 547	193 869
Stand tweede suppletoire wet 2011		23 366	446 714	202 859	8 548	260 220	941 707	– 31 829	909 878
Overboekingen binnen artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Neutraal			157	– 157		0		0
Saldo 2011	Intertemporeel		– 103 475	– 9 372	159	– 3	– 112 691	2 746	– 109 945

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Categorie	artikel 15.01	artikel 15.02	artikel 15.03	artikel 15.05	artikel 15.06	Uitgaven	artikel 15.09	Saldo
Mutaties slotwet 2011		0	– 103 475	– 9 215	2	– 3	– 112 691	2 746	– 109 945
Realisatie 2011		23 366	343 239	193 644	8 550	260 217	829 016	– 29 456	799 933

¹ In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) van middelen op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijk Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende wordt leeg geboekt. Dit betekent dat de FES-financiering via de ontvangstenartikel IF/19.10 komt te vervallen en wordt omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

² Als gevolg van een herstructurering van de bekostiging van RWS, is in deze suppletoire begroting voorgesteld op de artikelen 11, 12, 15, 16 en 18 een nieuwe operationele doelstelling in te voegen met de hoofdproducten «Apparaatskosten RWS» en «Overige netwerkgebonden kosten» respectievelijk «Overige netwerkoeverstijgende kosten» op artikel 18. Tussen deze artikelen en artikel 14 zijn budgettair neutrale structurele mutaties aangebracht als conversie naar het nieuwe bekostigingsmodel. In mijn brieven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5 van resp. 10 januari 2011 en 3 maart 2011) heb ik de Kamer hierover eerder geïnformeerd.

³ Deze mutaties betreffen budgettair neutrale verschuivingen binnen het artikel als gevolg van zowel mee- als tegenvallers voornamelijk op de projecten groot variabel onderhoud Rotterdam – Duitsland: baggeren en oevers, Kanaal Gent – Terneuzen, baggeren en oevers en sluizen en verruiming Twentekanalen.

⁴ Ter verwerking van de besluitvorming in het opdrachtgeversberaad Rijksrederij, zijn gelden overgeboekt naar het ministerie van Defensie ten behoeve van het budget van de kustwacht.

⁵ Dit betreft met name de taakstellingen zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

⁶ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

⁷ Uit de gelden ten behoeve van impuls groot variabel onderhoud heeft een overboeking plaatsgevonden naar de Maasroute, fase 2, realisatie. Verder is een overboeking aangebracht in verband met een gewijzigde boeking van inhuur en is een desaldering verwerkt in verband met een bijdrage van de EU voor het project Zeetoegang IJmond.

⁸ Door deze kasschuiven binnen het onderdeel Beheer en Onderhoud aan te brengen zijn de onderhoudsbudgetten geëgaliseerd. Bij aanleg en planstudieprojecten hebben de onderstaande projecten vertraging opgelopen waardoor het kasritme moest worden aangepast:

- Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va;
- Maasroute fase 2, realisatie;
- Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6;
- Wilhelminakanaal Tilburg;
- Verruiming vaarweg Eemshaven -Noordzee;
- Dynamische verkeersmanagement vaarwegen;
- Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis);
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel;
- Verkeerssituatie splitsing Hollands Diep – Dordtse Kil;
- Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand.

⁹ Dit betreft de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van de loon- en prijsbijstelling 2011.

¹⁰ Vanuit de begroting van HXII zijn BES-budgetten overgeboekt naar het Infrastructuurfonds ten behoeve van het hoofdvaarwegennet.

¹¹ De per saldo lagere ontvangst is naast relatief kleine mutaties op de projecten Maasroute mod. fase 1 (brugverh. Roosteren), Baggeren Boven- en Beneden Merwede voornamelijk zichtbaar op het project verruiming Twentekanalen als gevolg van tegenvallende resultaten bij het vermarkten van gebaggerd zand. Deze tegenvaller kon worden gecompenseerd met het saldo van meevallers op de artikelonderdelen 15.03 en 15.05 (o.a. de Zuid Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6) en Burgemeester Delenkanaal Oss).

¹² Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

¹³ Dit betreft een overboeking ten behoeve van de indexering over 2011 voor het project Bouw 4e sluisolk Ternaaien.

15.01 Verkeersmanagement*15.01.01 Basispakket verkeersmanagement*

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

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

Meetbare gegevens

	Areaaleenheid	Waarde 1/1/2011	Waarde 31/12/2011	
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	608	594	¹
	Bediende objecten in aantallen	216	212	²

¹ Nadere analyse van het feitelijke dekkingsgebied van de verkeersposten in 2011 heeft geleid tot een bijstelling van dit kengetal over de begeleide vaarweg.

² De afname van het aantal bediende objecten is het netto resultaat van de gewijzigde beheersituatie van een aantal bediende objecten. Het betreft onder meer de sloop van de brug over sluis 5 in de Zuid-Willemsvaart en het vastzetten van de Brug Besoyen en de eerste Muntsluisbrug.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	% waarop de passeertijd wordt gerealiseerd:	Norm	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011	
Verkeersmanagement	De passeertijd betreft de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart) registreert deze tijd. De norm voor de passeertijd betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat moet worden gerealiseerd.	– Hoofdtransportas – Hoofdvaarweg – Overige vaarweg	99 % 90 % 85 %	80% 75% 70%	67% 79% 92%	¹

¹ De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldoen in 2011 niet aan de streefwaarden (67% i.p.v. 80%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de lage score van de Volkeraksluizen bij Zuid-Holland en Sluizen Terneuzen bij Zeeland. Voor beide sluisen zijn verkenningen uitgevoerd. Voor de Volkeraksluizen wordt medio 2012 een voorkeursbesluit voor uitbreiding van de sluis capaciteit verwacht. Voor de sluis Terneuzen wordt naar verwachting begin 2012 een planstudiebesluit genomen. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

Bron: Rijkswaterstaat

15.02 Beheer en Onderhoud

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

15.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud

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

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

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

Meetbare gegevens

	Areaaleenheid	Waarde 1/1/2011	Waarde 31/12/2011
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	7 609	7 609

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	% van de tijd dat vaarbak op orde:	Norm	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn.	– Hoofdtransportas				
		– Hoofdvaarweg				
		– Overige vaarweg	95%	85%	96%	¹
			90%	70%	85%	²
			80%	70%	84%	²

¹ De hoge prestaties wat betreft de vaarbak bij de hoofdtransportassen zijn in 2011 gehandhaafd. Met 96% ligt de realisatie zelfs iets boven de ambitieuze norm van 95%. Dit is het gevolg van uitvoering van het plan van aanpak Beheer & Onderhoud (impuls) welke voornamelijk op de prioritaire hoofdtransportassen is gericht.

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

Bron: Rijkswaterstaat

15.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

Overdracht Brokx-Nat

In 2011 hebben geen overdrachten in dit kader plaatsgevonden. Uitgaven betreffen langjarige verplichtingen voortvloeiend uit Brokx-Nat.

Fries-Groningse kanalen

De uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen. In 2011 is er tussen het Rijk en de provincies overeenstemming bereikt om het bestaande convenant aan te passen. De nieuwe afspraken betreffen de overdracht van het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg van de provincies naar het Rijk. De beheer- en onderhoudsbijdrage voor de zijkanalen worden door het Rijk afgekocht. Voor de provincie Groningen is dat in 2011 gedaan. Voor provincie Friesland wordt

dat, zodra de Provinciale Staten hebben ingestemd, gedaan in 2012. De nieuwe beheerssituatie gaat in op 1-1-2013

15.02.04 Groot variabel onderhoud

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

Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls)

Het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud, bestaat voor de Hoofdvaarwegen uit de volgende projecten:

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

¹ Dit project is in 2011 volledig afgerond.

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

³ Vanwege de extreem lage waterstanden en een week van mist in de maand november, heeft de aannemer zijn baggerwerkzaamheden in de IJssel moeten stilleggen. De veiligheid op de vaarweg dreigde in gevaar te komen, vanwege de zeer beperkte breedte van de vaargeul. Hierdoor schuift de oplevering net de jaargrens over en zal in het eerste kwartaal van 2012 gaan plaatsvinden.

⁴ 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.

⁵ De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluizen en de Haringvlietssluis zal, naar verwachting, begin 2011 worden afgerond. Diverse werkzaamheden aan de sluizen in Zeeland (o.a. Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu voor 2012 gepland.

⁶ Het bergen van de Vinca Gorthon is in overleg met de aannemer gestaakt. Verwachting is dat bij begroting 2013 over de vervolgaanpak kan worden gerapporteerd.

⁷ De meeste bruggen zijn inmiddels opgeleverd. De Sint-Servaasbrug is in 2011 opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is in het najaar 2009 gestart. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. De uitvoering is in 2011 gestart, volledige oplevering zal in 2016 plaatsvinden.

Bron: Rijkswaterstaat

NOMO achterstallig onderhoud

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

NOMO: Groot Variabel Onderhoud

Productartikel 15

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

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

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

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

Bron: Rijkswaterstaat

NOMO: Overig achterstallig onderhoud

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

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

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

Bron: Rijkswaterstaat

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

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

15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

Op dit hoofdproduct worden de uitgaven verantwoord die samenhangen met de realisatie van de aanleg van hoofdvaarwegprojecten ten opzichte van de begroting 2011.

3. Realisatieprogramma Vaarwegen realisatie (IF art. 15.03.01)

Uitgaven 2011 in EUR mln.						Gereed	
Projectomschrijving	Stand Begroting 2011	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN ¹	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0							

Productartikel 15

Projectomschrijving	Uitgaven 2011 in EUR mln.					Gereed	
	Stand Begroting 2011	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN ¹	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
Projecten nationaal							
Dynamische verkeersmanagement vaarwegen	38	7	- 31	- 6	- 25 ¹	2013	2013
Quick Wins binnenhavens	20	20	0		0	2011/2013	2011/2013
Projecten Noordwest-Nederland							
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0		0	2014	2014
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	0	0	0		0	2007	2007
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	1	0	- 1		- 1	na 2011	na 2011
Amsterdam-Rijnkanaal, Zeeburg	0	0	0		0 ^a		
Walradar Noordzeekanaal	0	3	3		3 ²	2012	2012
Projecten Utrecht							
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	0	0	0		0	2013	2013
Lekkanaal, 3e kolk Beatrixsluis	0	0	0		0		
Projecten Zuidvleugel							
Capaciteit Julianasluis Gouda	0	0	0		0	2013	2013
Projecten Brabant							
Burgemeester Delenkanaal Oss	0	0	0		0	2009	2009
Tweede Sluis Lith	0	0	0		0	2002	2002
Wilhelmina kanaal	23	0	- 23	- 1	- 22 ³	2015	2016
Zuid-Willemsvaart; Omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	48	31	- 17	- 9	- 8 ⁴	2015	2015
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	0	0	0		0	2008	2008
Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4,5 en 6	25	1	- 24		- 24 ⁵	2011	2011
Projecten Limburg							
Maasroute, modernisering fase 2	133	108	- 25	- 14	- 11 ⁶	na 2012	na 2012
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien	0	9	9		9 ⁷		2015
Projecten Oost-Nederland							
Twentekanalenverruiming (fase 1)	0	1	1		1	2010	2011
Projecten Noord-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	18	6	- 12		- 12 ⁸	2013	2014
Verruiming Eemshaven-Noordzee	17	2	- 15	- 3	- 13 ⁹	2012	2013
Overig							
Duurzame havens	2	1	- 1		- 1	2012	2011/2014
Kleine projecten	0	0	0		0	n.v.t.	
Ligplaatsvoorziening	0	0	0		0	2007	2007
Walradarsystemen	10	3	- 7	- 2	- 6 ¹⁰	2013	divers
Vaarweg Meppel-Ramspol	0	0	0		0 ^a		2012/2015
afrondding	4	2	- 2	- 0	- 2		

Productartikel 15

Uitgaven 2011 in EUR mln.						Gereed	
Projectomschrijving	Stand Begroting 2011	Realisatie	Verschil	Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN ¹	Verschil a.g.v. uitvoering	Begroting 2011	Realisatie 2011
Totaal categorie 0	339	194	– 145	– 34	– 111		

¹ De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6).

² Voor dit project (IDVV) bleek meer tijd nodig voor voorbereiding van de uitvoering. Hierdoor schuiven uitgaven door naar latere jaren.

³ Projecten met een a. gemarkeerd zijn in 2011 overgegaan naar de realisatiefase. Begrotingsbedrag en mijlpaal ontbraken daarom in de begroting.

⁴ Dit project zou in 2010 opgeleverd worden. Daarom stonden er geen uitgaven geraamd in 2011. In de begroting van 2012 staat reeds vermeld dat de uitvoering vertraagd is en er in 2011 nog uitgaven hebben plaatsgevonden. De overige uitgaven zijn doorgeschoven naar 2012.

⁵ Door bestuurlijke afstemming is dit project in 2011 nog niet in de realisatiefase gekomen, waardoor deze budgetten zijn doorgeschoven naar 2012.

⁶ Bij dit project is een aantal uitgaven die voorzien waren in 2011 reeds in 2010 voldaan. Voorts is het betalingspatroon van de opdrachtnemer gewijzigd ten opzichte van de raming in de begroting.

⁷ Als gevolg van een versnelling in het kader van het programma Waterslagkracht is dit project versneld opengesteld in het najaar van 2010. De uitgaven in 2011 hebben betrekking op de financiële afwikkeling van het project.

⁸ Als gevolg van het versneld uitvoeren van werkzaamheden aan de sluizen van Born, Maasbracht en Heel zijn uitgaven die gepland stonden in 2011 reeds in 2010 gedaan.

⁹ In 2011 heeft de betaling plaatsgevonden van de Nederlandse bijdrage aan de bouw van de vierde sluiskolk in Ternaaien, waarvan de uitvoering onder verantwoordelijkheid van België zal plaatsvinden.

¹⁰ De lagere uitgaven in 2011 worden veroorzaakt door een aanpassing van het kasritme aan de meest actuele uitvoeringsverwachtingen.

¹¹ De Raad van State heeft in 2011 het tracébesluit vernietigd. In 2012 start naar verwachting de planstudie om te komen tot een nieuw (Ontwerp-)Tracébesluit.

¹² De aanleg van de Zeeverkeerscentrale is stopgezet, omdat de benodigde camerasystemen niet volgens de gestelde eisen konden worden geleverd. Het meerjarige contract met de opdrachtnemer is voor beide partijen op acceptabele wijze beëindigd.

NB: In de in 2011 aangeboden suppletoire wetten Najaarsnota en Slotwet zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen, waarin de begrotingsmutaties op projectniveau tussen de verschillende suppletoire wetten zichtbaar zijn gemaakt. Hiervan zijn de belangrijkste mutaties voorzien van een toelichting.

15.03.02/15.05.02 Planstudieprogramma hoofdvaarwegen

Zie 15.05.02

15.05 Verkenningen en planstudies vóór tracébesluit

15.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)					
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed		
			Begroting 2011	Realisatie 2011	
Zuidwestelijke Delta					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding	Nota Mobiliteit	lenM	2010	2 010	¹
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	lenM en Vlaanderen	2010	2011	²
Noord-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Nota Mobiliteit	Provincies Friesland en Groningen	2010	2011	³
Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Nota Mobiliteit	lenM	2010	2010	¹
Zuidvleugel					
Verbreding Maasgeul	Havenmeesterconvenant 2003	lenM	2010	2010	¹

¹ De verkenning is gereed.

² Ten behoeve van besluitvorming met Vlaanderen zijn in 2010 en 2011 aanvullende onderzoeken gedaan. Het planstudie besluit wordt begin 2012 voorzien.

³ Door vertraging in oplevering bij de provincies is de verkenning in 2011 gereed gekomen.

15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit

Planstudieprogramma hoofdvaarwegen na tracébesluit (IF artikel 15.03.02) en voor tracébesluit (IF artikel 15.05.02)				
			Gereed	
Projectomschrijving	Begroting 2011	Realisatie 2011		
CATEGORIE 1 (na tracébesluit/projectbesluit)				
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	uo	2012		¹
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	uo	2011		²
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/projectbesluit)				
Projecten Noord-Nederland				
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	pb/uo	2012		³
Projecten Oost-Nederland				
Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	pn	2012		⁴
Projecten Noordwest-Nederland				
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg		2011		²
Lichter Buitenhaven IJmuiden		2012		⁵
Projecten Utrecht				
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	tb	2013		⁶
Projecten Limburg				

Projectomschrijving	Gereed	
	Begroting 2011	Realisatie 2011
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien	uo	2011 ²

¹ De partiële uitvoeringsbeslissing Verruimen bocht Elsloo is genomen. De uitvoeringsbeslissing Verkeersmanagement is vertraagd tot begin 2012.

² De uitvoeringsbeslissing is genomen.

³ De provincie Friesland is verantwoordelijk voor de planstudie. De provincie Friesland heeft aangegeven dat het projectbesluit meer tijd vergt dan voorzien.

⁴ In verband met een zorgvuldige voorbereiding wordt de Voorkeursbeslissing in 2012 voorzien.

⁵ Door wijziging van de bevoegd gezag rol tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen is er vertraging opgetreden in de projectnota. De geplande opleverdatum verandert niet.

⁶ Het tracébesluit is vertraagd door scopeverbreiding en door inpassing in bredere gebiedsontwikkeling.

Legenda

pn projectnota

tb tracébesluit

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.06 Netwerkgebonden kosten

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven. Dit artikelonderdeel is als gevolg van de gewijzigde bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat per Voorjaarsnota 2011 ingesteld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de bekostigingsmutatie in de leeswijzer bij deze verantwoording.

Artikel 16. Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

Het projectartikel is gerelateerd aan Beleidsartikel 35 Mainports en logistiek.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer					Realisatie	Begroting	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN *	Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**
Verplichtingen	149 527	249 389	212 487	189 945	365 431	370 609	- 5 178	- 3 612	- 1 566	- 38 229
Uitgaven	125 857	186 390	237 144	194 395	643 633	658 605	- 14 972	- 3 612	- 11 360	17 224
16.01 Project Mainportontwik- keling R'dam	3 143	42 199	49 547	14 206	445 834	443 318	2 516	0	2 516	- 3 204
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	3 143	42 199	49 547	14 206	445 834	443 318	2 516	0	2 516	- 3 204
16.02 Ruimte voor de Rivier	76 270	100 640	149 437	146 604	155 762	172 831	- 17 069	- 20 115	3 046	15 897
16.03 Maaswerken	46 444	43 551	38 160	33 585	27 220	42 456	- 15 236	- 5 064	- 10 172	4 530
16.04 Netwerkgebonden kosten megaproj. niet VenV					14 817	0	14 817	21 567	- 6 750	1
16.04.01 Apparaatskosten RWS					14 817	0	14 817	21 567	- 6 750	1
16.04.02 Overige netwerkge- bonden kosten					0	0	0	0	0	0
Van totale uitgaven:										
- Apparaatsuitgaven		69	282	97	68	185	- 117			
- Bijdrage aan baten-lastendienst	24 430	20 932	26 786	22 909	14 817	23 044	- 8 227			
- Restant	101 427	165 389	210 076	171 389	628 748	635 376	- 6 628			
16.09 Ontvangsten	13 478	26 202	330	2 607	1 064	20 186	- 19 122		- 19 122	1 064

* Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (resp. Kamerstukken II, 2009-2010, 30 873, nr.3 , 2010-2011, 30 119, nr.4 en nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden d.d. 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010-2011, 30 119, nr. 6.

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere realisatie wordt verklaard doordat het kasritme welke door de aannemer, op basis van de uitvoering van werkzaamheden, is aangegeven voor 2011 lager is dan oorspronkelijk in de begroting was voorzien. De lagere realisatie betreft met name het deelproject zandmaas.

² RWS heeft minder ingehuurd dan oorspronkelijk geraamd.

³ De lagere realisatie wordt verklaard door een lagere EU subsidiebijdrage.

Productartikel 16

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	Categorie	artikel 16.01	artikel 16.02	artikel 16.03	artikel 16.04	Uitgaven	artikel 16.09	Saldo
Ontwerpbegroting 2011		443 318	172 831	42 456		658 605	– 20 186	638 419
Begroting 2011		443 318	172 831	42 456	0	658 605	– 20 186	638 419
Aanpassing kostenmodel Rijkswaterstaat	Neutraal		– 20 115	– 5 064	21 567	– 3 612		– 3 612 ²
Saldo 2010	Intertemporeel	3 808	– 20 059	7 227		– 9 024	– 2 601	– 11 625 ¹⁰
Mutaties voorjaarsnota 2011		3 808	– 40 174	2 163	21 567	– 12 636	– 2 601	– 15 237
Stand eerste suppletoire wet 2011		447 126	132 657	44 619	21 567	645 969	– 22 787	623 182
Overboekingen binnen artikel 16	Neutraal							
Megaprojecten niet verkeer en vervoer			– 16 266	1 612	– 6 940	– 21 594	21 594	0 ¹
Overboeking van/naar art 11	Intensivering/Extensivering							
Hoofdwatersystemen			– 2 536	– 300		– 2 836		– 2 836 ²
Kasschuiven	Intertemporeel		– 2 560			– 2 560	1 193	– 1 367 ³
Loon- en prijsbijstelling	Intensivering/Extensivering	16 366	1 570	384	206	18 526		18 526 ⁴
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering				– 17	– 17		– 17 ¹⁶
Mutaties miljoenennota 2012		16 366	– 19 792	1 696	– 6 751	– 8 481	22 787	14 306
Stand ontwerpbegroting 2012		463 492	112 865	46 315	14 816	637 488	0	637 488
Saldo 2011	Intertemporeel	– 14 454	27 000	– 23 625		– 11 079		– 11 079 ¹⁷
Mutaties najaarsnota 2011		– 14 454	27 000	– 23 625	0	– 11 079	0	– 11 079
Stand tweede suppletoire wet 2011		449 038	139 865	22 690	14 816	626 409	0	626 409
Saldo 2011	Intertemporeel	– 3 204	15 897	4 530	1	17 224	– 1 064	16 160 ¹⁷
Mutaties slotwet 2011		– 3 204	15 897	4 530	1	17 224	– 1 064	16 160
Realisatie 2011		445 834	155 762	27 220	14 817	643 633	– 1 064	642 569

¹ De bijstelling van de ontvangstenraming betreft met name de EU-bijdrage ten gunste van het project Ruimte voor de Rivier. Conform de lagere ontvangstenraming wordt de uitgavenraming van het project neerwaarts bijgesteld. Verder is een overboeking binnen het artikel aangebracht in verband met een gewijzigde boeking van inhuur.

² De overboeking tussen de artikelen 16 en 11, binnen het waterdomein, betreft overboekingen van gelden van Maaswerken naar het KaderRichtlijn Water (KRW) project NVO-Limburg en voor de verkenning Afsluitdijk uit de reservering Afsluitdijk.

³ Door middel van deze mutatie is het beschikbare budget voor 2011 in lijn gebracht met de actuele planning van de uitvoering van het project Ruimte voor de Rivier.

⁴ Dit betreft de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van de loon- en prijsbijstelling.

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Realisatieprogramma					
Projectomschrijving	Uitgaven 2011 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0					
Project Mainportontwikkeling Rotterdam					
Uitvoeringsorganisatie	1	1	0	pm	pm
Groene verbinding	8	8	0	2011	2011
Landaanwinning					
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	10	4	-6	pm	pm ¹
Landaanwinning	356	363	7	2013	2013 ²
BTW Buitencontour	68	69	1	2013	2013 ²
Onvoorzien	0	1	1	pm	pm ³
Totaal categorie 0 realisatieprogramma	443	446	3		

¹ Verschil door vertraging op natuurcompensatie.² Verschil betreft prijsbijstelling 2011.³ Realisatie betreft gemaakte proceskosten Albrandswaard.**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. Conform de Regeling Grote Projecten heeft de Tweede Kamer in 2011 2 voortgangsrapportages ontvangen: VGR17 en VGR18.

In 2011 zijn de projectbeslissingen genomen voor:

- Diverse in de PKB opgenomen dijkverbeteringen: Amer/Donge, Steurgat/Land van Altena, Bergsche Maas/Land van Altena, Nederrijn/Arnhemse en Velpsebroek.
- Kribverlagingen Waal Fort St. Andries en de Beneden Waal.
- De Honswijkerwaarden, Stuweiland Hagestein, Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard (Ruimte voor de Lek).

Productartikel 16

- Uiterwaardvergraving Meinerswijk.
- Dijkteruglegging Lent.

De stand van zaken per 31 december 2011 is:

- Voor 23 van de 39 maatregelen is een projectbeslissing genomen en is de realisatie gestart
- 5 van de 39 maatregelen zijn geschrapt: voor het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling bleken ze niet nodig
- Voor 73% van het realisatiebudget is de aanbesteding gestart

Met de overgang naar de uitvoeringsfase van de meeste maatregelen, is het opdrachtgeverschap binnen het ministerie van I&M met ingang van 1 januari 2012 overgegaan van DGRW naar DGRWS.

Meetbare gegevens

Het vereiste veiligheidsniveau in het rivierengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende hoogwater afvoer van 16 000 m³/s bij Lobith. Een aantal projecten-maatregelen, zoals de hoogwatergeul Veessen-Wapenveld, dijkteruglegging 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.

Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie

Projectomschrijving	Uitgaven 2011 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0					
Ruimte voor de Rivier 16.02					
Projecten Nationaal					
Uitvoeringskosten	135	145	10	2015	2015
Planstudiekosten	5	11	6	2011	2011
Projectorganisatie en projectmanagement	13	0	- 13	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	20	0	- 20		
Totaal categorie 0 (IF 16.02)	173	156	- 17		

¹ De overschrijding van het uitvoeringsbudget wordt veroorzaakt door een snellere realisatie van vastgoed aankopen bij de ontpoldering Noordwaard, doordat het mogelijk is gebleken om een groter deel dan verwacht minnelijk te verwerven. Daarnaast hebben de versnelde marktbenaderingen van Avelingen, Deventer en Zwolle geleid tot gunning aan de markt in 2011 in plaats van 2012. Bij gunning vindt tevens een betaling plaats, waardoor een hogere realisatie heeft plaatsgevonden in 2011.

² De overschrijding van het planstudiebudget wordt veroorzaakt door:

• Vertraging in het traject van gemeentelijke bestemmingsplannen. Deze duren bij de maatregelen langer doordat de in de planstudiefase betrokken bestuurders uit de regionale en lokale colleges en raden na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2010 en de verkiezingen voor de Provinciale Staten in 2011 veelal plaats hebben gemaakt voor anderen.

• De in de Crisis- en Herstelwet geregelde versnelling in behandeling van beroepszaken bij de Raad van State blijkt niet te werken.

• Vaststelling van projectbeslissingen van een paar grote maatregelen (Noordwaard, Lent, Veessen-Wapenveld, Cortenoever-Voorsterklei, Vianen, Zomerbedverlaging Beneden-IJssel) is ten opzichte van de planning (december 2008; VGR13) minstens een half jaar uitgelopen door bestuurlijke of inhoudelijke complexiteit of door landelijke politieke heroverwegingen of anderszins.

³ De projectbudgetten zijn geschoond voor de agentschapsbijdragen in verband met de nieuwe bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat. Deze bijdragen maken nu onderdeel uit van artikelonderdeel 16.04.01.

⁴ Het taakstellend budget is verlaagd met € 64 mln, waarvan € 20 mln in 2011, als gevolg van een bijstelling van de verwachte EU subsidiebijdrage.

16.03 Maaswerken

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

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming Natuurontwikkeling	70% in 2008/100% in 2015 570 ha (plus 60 ha compensatie)	100% in 2017 tenminste 1 000 ha
Delfstoffen		Tenminste 35 mln. ton

Zandmaas

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.

Grensmaas

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.

In 2011 is volop uitvoering gegeven aan de projecten Zandmaas en Grensmaas. Wel dreigde het project Grensmaas te vertragen door de niet voorziene terugvallende markt voor zand en grind. Eind 2011 is een nadere overeenkomst met het Consortium Grensmaas gesloten om de voortgang van het project veilig te stellen.

De grondverwerving voor natuurdoeleinden is getemporiseerd hangende een nog te nemen besluit inzake de herijking van de natuurrealisatie binnen de Grensmaas en Zandmaas.

Om de volledige veiligheidsdoelstelling van 1:250 bescherming voor alle dijkringen in Limburg te bieden, hetgeen met het taakstellende budget voor de zogenaamde prioritaire sluitstukkaden nog niet volledig gebeurt, is 10 november 2011 een bestuursovereenkomst waterveiligheid Maas gesloten tussen de Staat, de provincie Limburg en de beide Limburgse waterschappen.

projectomschrijving	uitgaven in 2011 in € mln.			gereed	
	begroting	realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
categorie 0					
Projecten (inter)nationaal					
Zandmaas	38	23	– 15 ¹	2017	
Grensmaas	4	5	1	2022	
Begroting (IF 16.03)	42	27	– 14		

¹ De lagere realisatie wordt in verklaard doordat het kasritme van de aannemer afwijkt van hetgeen in de begroting 2011 is opgenomen.

16.04 Netwerkgebonden kosten Mega niet Vervoer en Verkeer

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven. Dit artikelonderdeel is als gevolg van de gewijzigde bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat per Voorjaarsnota 2011 ingesteld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de bekostigingsmutatie in de leeswijzer bij deze verantwoording.

Artikel 17. Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder het artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

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

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

Artikel 32: Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;

Artikel 34: Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid;

Artikel 35: Mainports en logistiek.

17. Megaprojecten verkeer en vervoer					Verschil aanpassing bekos- ting RWS bij VJN		Verschil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
Verplichtingen	213 388	116 126	66 515	41 807	61 057	132 220	– 71 163	– 71 163
Uitgaven	341 871	275 348	121 519	119 502	72 348	0	72 348	72 348
17.01 Westerscheldetunnel	123	614	1 140	435	53	0	53	53
17.02 Betuweroute	154 260	124 180	44 754	31 831	4 105	0	4 105	4 105
17.03 Hoge snelheidslijn	178 436	135 536	32 881	53 577	67 313	0	67 313	67 313
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	166 378	135 536	32 881	53 577	67 313	0	67 313	67 313
17.03.02 Realisatie HSL-zuid spoorwegen	1 421	0	0	0	0	0	0	0
17.03.03 Realisatie HSL-zuid hoofdwegen	10 637	0	0	0	0	0	0	0
17.04 Anders betalen voor mobiliteit	7 468	14 832	42 726	33 659	877	0	877	877
17.05 Zuiderzeelijn	1 584	186	18	0	0	0	0	0
Van totale uitgaven:								
– Apparaatsuitgaven			32 407	19 637	332	34 600	– 34 268	
– Bijdrage aan baten-lastendienst	17 125	55 302	5 716	2 000	0	0	0	
– Restant	324 746	220 046	83 396	97 865	72 016	– 34 600	106 616	
17.09 Ontvangsten	8 347	45 851	14 714	5 286	4 090	0	4 090	4 090

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

¹ Voor Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) was in de ontwerpbegroting 2011 132,2 mln aan verplichtingenbudget opgenomen. Door het stopzetten van de activiteiten voor ABvM zijn hiervoor geen verplichtingen meer aangegaan en is het budget bij Miljoenennota 2012 afgeboekt. Bij Voorjaarsnota 2011 werden de voordelige verplichtingsaldi toegevoegd voor Westerscheldetunnel 5,2 mln, Betuweroute 71,6 mln en HSL 91,2 mln. Voor de Westerscheldetunnel en Betuweroute zijn 2011 geen verplichtingen aangegaan.

² Door middel van het voordelig saldo uit 2010 is bij Voorjaarsnota ruim € 5,1 mln toegevoegd aan het jaar 2011 voor de schade afwikkeling van het dossier Westerscheldetunnel. Op deze gelden is in 2011 slechts in beperkte mate een beroep gedaan.

³ Bij voorjaarsnota is het voordelig saldo uit 2010 toegevoegd, bij najaarsnota is deze deels verschoven naar de jaren 2013, 2014 en 2015. Belangrijkste activiteit is de gevelisolatie te Rozenburg ter beperking geluidsoverlast Calandbrug. Daarnaast zijn er onder meer werkzaamheden verricht aan tunneltechnische installaties en t.b.v. het veiligstellen van de bovenleiding voor de brandweer. Totaal beliepen deze activiteiten een bedrag van 4,1 ml. Dit is geheel gefinancierd uit het voordelig saldo uit 2010.

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

⁵ Per 1 januari 2011 is de projectorganisatie Anders Betalen voor Mobiliteit opgeheven. De gemaakt kosten betreffen betalingen van verplichtingen die in 2010 zijn aangegaan.

⁶ De ontvangsten betreffen een bijdrage van de EU voor de Betuweroute (2,3 mln), ontvangsten HSL voor het afstoten van restgronden (1,1 mln) en diverse ontvangsten HSL (0,8 mln).

Productartikel 17

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer		artikel 17.01	artikel 17.02	artikel 17.03	artikel 17.04	artikel 17.05	Uitgaven	artikel 17.09	saldo
Ontwerpbegroting 2011		0	0	0	0	0	0	0	0
Begroting 2011		0	0	0	0	0	0	0	0
Overboeking van/naar art 12 Hoofdwegenet	Intensivering/Extensivering				20 019		20 019		20 019
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering		0	11 000	0		11 000		11 000
Saldo 2010	Intertemporeel	5 147	19 749	42 346	– 16 678		50 564		50 564
Mutaties voorjaarsnota 2011		5 147	19 749	53 346	3 341	0	81 583	0	81 583
Stand eerste suppletoire wet 2011		5 147	19 749	53 346	3 341	0	81 583	0	81 583
Overboeken binnen artikel 17 Megaprojecten VenV	Neutraal		2 500				2 500	– 2 500	0
Overboeking van/naar art 13 Spoorwegen	Intensivering/Extensivering			37 000			37 000		37 000
Mutaties miljoenennota 2012		0	2 500	37 000	0	0	39 500	– 2 500	37 000
Stand ontwerpbegroting 2012		5 147	22 249	90 346	3 341	0	121 083	– 2 500	118 583
Overboeking van/naar art 12 Hoofdwegenet	Intensivering/Extensivering				– 2 440		– 2 440		– 2 440
Saldo 2011	Intertemporeel		– 14 500	– 33 146			– 47 646		– 47 646
Mutaties najaarsnota 2011		0	– 14 500	– 33 146	– 2 440	0	– 50 086	0	– 50 086
Stand tweede suppletoire wet 2011		5 147	7 749	57 200	901	0	70 997	– 2 500	68 497
Saldo 2011	Intertemporeel	– 5 094	– 3 644	10 113	– 24		1 351	– 1 590	– 236
Mutaties slotwet 2011		– 5 094	– 3 644	10 113	– 24	0	1 351	– 1 590	– 236
Realisatie 2011		53	4 105	67 313	877	0	72 348	– 4 090	68 261

¹ Dit betreft een overboeking uit artikel 12 voorvloeiend uit het Regeerakkoord (A22 Niet invoeren kilometerheffing).

² Door het ministerie van Financiën zijn uit de aanvullende post via het bijdrage artikel 19 gelden aan de begroting toegevoegd ter compensatie van de BTW uitgaven (op de projecten HSL en Betuweroute).

³ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

⁴ Dit betreft een bijdrage van de EU voor de Betuweroute.

⁵ Dit betreft de overheveling vanuit artikel 13 Spoorwegen uit de risicoreservering HSL/BR voor EMC problematiek, conform de Voortgangsrapportage nr. 26.

⁶ Dit betreft een terugboeking naar artikel 12 van de niet benodigde gelden ten behoeve van het project Anders Betalen voor Mobiliteit.

⁷ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

17.02 Betuweroute

Uitgaven 2011 in € mln			
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Vershil
Betuweroute 1			
– Regulier SVV middelen	0	2	2
– FES-middelen	0	0	0
– Privaat	0	0	0
– Financiering ProRail	0	0	0
– Bijdrage Gelderland	0	0	0
– Bijdrage VROM	0	0	0
– EU-ontvangsten	0	2	2
Totaal Categorie 0 (17.02)	0	4	4

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Uitgaven 2011 in € mln					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Vershil	Begroting 2011	Realisatie 2011
CATEGORIE 0					
HSL Zuid (17.03.01) incl. FES/BOR	0	67	67	2008/2009	2008/2012
– Regulier SVV middelen	0	65	65		
– FES regulier	0				
– Privaat	0				
– EU-ontvangsten	0				
– Ontvangsten derden	0	2	2		
– Risicoreservering	0				
HSL Zuid spoorwegen (17.03.02)					
HSL Zuid Hoofdwegen (17.03.03)					
Totaal Categorie 0 (17.03)	0	67	67		

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

17.04 Anders betalen voor Mobiliteit

Per 1 januari 2011 is de projectorganisatie opgeheven. De gemaakt kosten betreffen betalingen van verplichtingen die in 2010 zijn aangegaan.

Artikel 18. Overige uitgaven

Omschrijving van de samenhang
van 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.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

18. Overige uitgaven					Realisatie	Begroting	Verschil	Verschil aanpassing bekos- tiging RWS bij VJN *	Verschil a.g.v.uit- voering	Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011	2011**
Verplichtingen	43 713	43 159	43 564	37 159	299 446	20 920	278 526	275 394	3 132	¹ - 24 183
Uitgaven	42 934	44 193	45 417	633 231	406 395	27 103	379 292	275 394	103 898	109 163
18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.03 Intermodaal vervoer	0	680	1 313	1 233	122	6 377	- 6 255	0	- 6 255	² 0
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	1 853	2 145	2 170	1 468	826	0	826	0	826	³ - 5 280
18.05 Railinfrabeheer	35 089	34 987	35 142	624 029	120 527	5 525	115 002	0	115 002	⁴ 115 002
18.06 Externe veiligheid		0	0	0	6	9 397	- 9 391	0	- 9 391	⁵ 6
18.07 Mobiliteitsafhankelijke kennis en expert.	5 992	6 381	6 792	6 501	0	5 804	- 5 804	- 5 762	- 42	- 565
18.07.01 Natl.basisinfo.voor- ziening en ov.uitgaven	5 992	6 381	6 792	6 501	0	5 804	- 5 804	- 5 762	- 42	- 427
18.07.02 Subsidies algemeen		0	0	0	0	0	0	0	0	- 138
18.08 Netwerkovervrijgde kosten					284 914	0	284 914	281 156	3 758	0
18.08.01 Apparaatskosten RWS					222 124	0	222 124	219 284	2 840	0
18.08.02 Overige netwerkovervrijgde kosten					62 790	0	62 790	61 872	918	0
Van totale uitgaven:										
- Apparaatsuitgaven	92	1 332	1 237	1 062	139	632	- 493			
- Baten-lastendiensten	5 992	6 380	6 792	6 501	284 914	6 503	278 411			
- Restant	36 850	36 481	37 388	625 668	121 342	19 968	101 374			
18.09 Ontvangsten	35 323	34 987	35 142	624 030	120 527	5 525	115 002		115 002	⁴ 115 111
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	469 655	783 542	248 723	372 259	354 762	0	354 762		354 762	⁶ 6

* De mutaties in de kolom «Verschil aanpassing bekostiging RWS bij VJN» hebben betrekking op de bij VJN 2011 doorgevoerde herijking bekostiging RWS. Voor een nadere toelichting op deze mutaties verwijs ik u naar de leeswijzer bij dit jaarverslag en naar mijn brieven van resp. 8 juni 2010, 10 januari 2011 en 3 maart 2011.

(resp. Kamerstukken II, 2009–2010, 30 873, nr. 3, 2010–2011, 30 119, nr. 4 nr. 5 alsmede de Lijst van vragen en antwoorden dd 27 april 2011, Kamerstukken II, 2010–2011, 30 119, nr. 6.

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingen- en uitgavenrealisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat er geen verplichtingen zijn vastgelegd voor RSC Maasvlakte als gevolg van discussie tussen private exploitanten en het Havenbedrijf Rotterdam.

² De subsidieregeling Spoorgoederenknoppunten, die door Agentschap NL in uitvoering zou worden genomen, is nog in voorbereiding.

³ In de begroting 2011 waren voor uitgaven ten gevolge van Gebiedsgewijze aanpak (Urgentieprogramma Randstad) en RRAAM (Randstadbesluit Regio Amsterdam-Almere-Markermeer) geen budgetten geraamd. De uitgaven voor UPR en RRAAM zijn gefinancierd uit het voordelig saldo uit 2010.

⁴ De hogere uitgaven en ontvangsten worden veroorzaakt door de vervroegde aflossing van een lening. De lening liep oorspronkelijk af in 2012, maar is in 2011 afgelost. Deze aflossing is gefinancierd met het extra dividend dat door de NS is uitgekeerd in verband met de verkoop van Strukton.

⁵ De saneringen zijn vertraagd naar latere jaren.

⁶ Het voordelig saldo over het jaar 2010 bedroeg ruim € 354,7 mln. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en inkomsten en wordt in 2011 geheel toegevoegd aan de ontvangstenkant van artikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen).

Productartikel 18

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 18 Overige	artikel 18.01	artikel 18.03	artikel 18.04	artikel 18.05	artikel 18.06	artikel 18.07	artikel 18.08	Uitgaven	artikel 18.09	artikel 18.10	Saldo
Ontwerpbe- groting 2011	0	6 377	0	5 525	9 397	5 804	0	27 103	– 5 525	0	21 578
Begroting 2011	0	6 377	0	5 525	9 397	5 804	0	27 103	– 5 525	0	21 578
Aanpassing kostenmodel											
Rijkswaterstaat											
Saldo 2010											
Intertemporeel		6 413	2 250		3 985	523		13 171	234	– 354 756	275 394 – 341 351
Mutaties voorjaarsnota 2011	0	6 413	2 250	0	3 985	– 5 239	281 156	288 565	234	– 354 756	– 65 957
Stand eerste suppletore wet 2011	0	12 790	2 250	5 525	13 382	565	281 156	315 668	– 5 291	– 354 756	– 44 379
Overboekingen binnen artikel 18 Overige			125					125	– 125		0
Overboeking van/naar art 13											
Spoorwegen			3 500					3 500			3 500
Kasschuiven		– 4 230			– 13 382			– 17 612			– 17 612
Loon- en prijbsijstelling											
Taakstellingen		87			127		3 895	4 109			4 109
							– 262	– 262			– 262
Overboeking van/naar andere departementen							125	125			125
Mutaties miljoenennota 2012	0	– 4 143	3 625	0	– 13 255	0	3 758	– 10 015	– 125	0	– 10 140
Stand ontwerpbegroting 2012	0	8 647	5 875	5 525	127	565	284 914	305 653	– 5 416	– 354 756	– 54 519
Overboeking van/naar andere departementen			231					231			231
Saldo 2011		– 8 525			– 127			– 8 652			– 8 652
Mutaties najaarsnota 2011	0	– 8 525	231	0	– 127	0	0	– 8 421	0	0	– 8 421
Stand tweede suppletore wet 2011	0	122	6 106	5 525	0	565	284 914	297 232	– 5 416	– 354 756	– 62 940

Artikel 18 Overige		artikel 18.01	artikel 18.03	artikel 18.04	artikel 18.05	artikel 18.06	artikel 18.07	artikel 18.08	Uitgaven	artikel 18.09	artikel 18.10	Saldo
Overboekingen binnen artikel 18 Overige	Neutraal				115 002				115 002	- 115 002		0 ⁷
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/ Extensivering							48	48			48 ⁸
Saldo 2011	Intertemporeel		0	- 5 280	0	6	- 565	- 48	- 5 887	- 109	- 6	- 6 002 ⁶
Mutaties slotwet 2011		0	0	- 5 280	115 002	6	- 565	0	109 163	- 115 111	- 6	- 5 954

¹ Deze mutaties hebben betrekking op bijdragen van derden in RU (Randstadmonitor).

² Dit betreft een overboeking van OV-Saal (Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) ten behoeve van RRAAM (Rijk – Regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer).

³ Met deze kasschuif is zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering.

⁴ Dit betreft een overboeking uit HXII voor de kosten van een communicatieadviseur.

⁵ Dit betreffen overboekingen tussen de begrotingen van het ministeries van IenM en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor bijdragen aan het RRAAM woningbehoefte onderzoek en de Architectuur Biennale 2012 te Almere.

⁶ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2011 aan de begroting 2012. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2011 naar 2012.

⁷ Dit betreft de vervroegde aflossing van een lening en rentebetaling. De lening liep oorspronkelijk af in 2012, maar is reeds in 2011 afgelost.

Deze aflossing is gefinancierd uit het extra dividend dat door NS aan het ministerie van Financiën is uitgekeerd in verband met de verkoop van Strukton.

⁸ Dit betreft de bijdrage aan de Opdracht onderzoek naar stedelijk water, dat wordt uitgevoerd door Deltares.

18.03 Intermodaal vervoer

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)					
Project	uitgaven 2011 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2011	Realisatie 2011
Regionale terminals	2	0	– 2	divers	divers
Totaal categorie 0	2	0	– 2		
Ruimte voor planstudies	4	0	– 4		
Totaal realisatieprogramma	6	0	– 6		

Het budget wordt doorgeschoven naar latere jaren.

18.08 Netwerkgebonden kosten

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven. Dit artikelonderdeel is als gevolg van de gewijzigde bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat per voorjaarsnota 2011 ingesteld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de bekostigingsmutatie in de leeswijzer bij deze verantwoording.

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

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Infrastructuur en Milieu komen. Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds. Daarnaast wordt op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Door de opheffing van het FES met ingang van 2011, zijn deze inkomsten komen te vervallen.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)

19. Bijdragen andere begrotingen Rijk							Verskil aanpassing bekos- tiging RWS RWS bij VJN	Verskil a.g.v. uitvoering	Slotwet- mutaties
					Realisatie	Begroting	Verskil		Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	2011
Ontvangsten	6 485 308	6 226 227	7 077 473	7 790 588	7 682 832	8 019 211	- 336 379		
19.09 Ten laste van begroting								- 336 379	¹
lenM	5 041 955	4 747 940	6 290 754	6 430 684	7 682 832	8 019 211	- 336 379	- 336 379	¹
19.10 Ten laste van het FES	1 443 353	1 478 287	786 719	1 359 904	0	0	0	0	

** Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2011, verwezen naar de slotwet IF welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Het verschil tussen de raming en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht.

De belangrijkste mutaties hebben betrekking op:

- Overboekingen met het ministerie van Financiën (inpassing van het DBFM-contract A2 Lunetten-Veenendaal en de A15 Maasvlakte – Vaanplein, de verwerking van een kasschuif op het Hoogwaterbeschermingsprogramma ten behoeve van het Bestuursakkoord Water, de verwerking van een technische kasschuif ten behoeve van de rijksbrede problematiek, een terugboeking van een in 2010 verrichte versnelde betaling voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet, een vergoeding voor de BTW op de projecten HSL-Zuid en Betuweroute, gelden ten behoeve van de projecten Zandmotor en Quick Wins Binnenhavens, rentevrijval in verband met de verkoop van de NS-dochter Strukton en als laatste een overboeking uit de opbrengst van de verkoop van Strukton);
- Een subsidietaakstelling;
- In 2010 was er een tekort op FES gerelateerde projecten. Het tekort is door het FES in 2010 aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd. In 2011 vindt er een terugboeking plaats naar het ministerie van Financiën.
- Overboekingen naar de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve van onder andere de kustwacht, het bedrijventerrein Westelijke Dordtse Oever en Nieuw Reijerwaard en de ZW-Delta en Waddengebied en het gemeente- en provinciefonds;
- Overboekingen tussen het Infrastructuurfonds en de BDU;
- Loon- en prijsbijstelling over 2011.

Overeenkomstig het gestelde in de leeswijzer en conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer met betrekking tot meer transparantie te betrachten, is hieronder een gespecificeerd overzicht opgenomen van alle in het verslagjaar aangebrachte mutaties op dit begrotingsartikel. Deze zijn voorzien van een toelichting.

Artikel 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk	artikel 19.09	artikel 19.10	Saldo	
Ontwerpbegroting 2011	- 6 376 891	- 1 559 307	- 7 936 198	
Amendement nr 13, lid de Rouwe	Intensivering/Extensivering		- 21 600	1
Overboekingen binnen artikel 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk (nvw)	Intensivering/Extensivering	1 559 307	0	1
Desalderingen FES (nvw)	Intensivering/Extensivering		- 81 413	1
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering		20 000	2
Begroting 2011	- 8 019 211	0	- 8 019 211	
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering		6 012	3
Saldo 2010	Intertemporeel		90 069	4
DBFM A12 lunettern-Veenendaal	Intensivering/Extensivering		77 993	5
Versnelde betaling in 2010 voor Onderhoud 2011	Intertemporeel		200 000	6
Kasschuif WAK via algemene middelen	Intertemporeel		254 255	6
Kasschuif algemene middelen	Intertemporeel		- 100 000	9
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering		- 7 536	7
Mutaties voorjaarsnota 2011	520 793	0	520 793	
Stand eerste suppletoire wet 2011	- 7 498 418	0	- 7 498 418	
Loon- en prijsbijstelling	Intensivering/Extensivering		- 114 462	12
Taakstellingen	Intensivering/Extensivering		1 253	8
Amendement nr 13, lid de Rouwe	Intensivering/Extensivering		21 600	15
Overboeking naar Hfdst XII art 39 BDU	Intensivering/Extensivering		24 211	9
Overboeking naar Hfdst XII art 34 Betrouwbare netwerken	Intensivering/Extensivering		14 353	10
Overboeking naar Hfdst XII art 35 Mainports en logistiek	Intensivering/Extensivering		300	11
Overboeking naar Hfdst XII art 32 Optimale veiligheid	Intensivering/Extensivering		2 027	12
Div.overboekingen met HXII	Intensivering/Extensivering		- 9 754	13
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering		4 219	14
Mutaties miljoenennota 2012	- 56 253	0	- 56 253	
Stand ontwerpbegroting 2012	- 7 554 671	0	- 7 554 671	
Strukton (incl. rentevrijval)	Intensivering/Extensivering		- 152 428	15
DBFM A15 Maasvlakte-Vaanplein	Intensivering/Extensivering		33 272	23
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering		- 8 941	16
Mutaties najaarsnota 2011	- 128 097	0	- 128 097	
Stand tweede suppletoire wet 2011	- 7 682 768	0	- 7 682 768	
Overboeking van/naar andere departementen	Intensivering/Extensivering		10	17
Saldo 2011	Intertemporeel		- 74	17
Mutaties slotwet 2011	- 64	0	- 64	

Artikel 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk	artikel 19.09	artikel 19.10	Saldo
Realisatie 2011	- 7 682 832	0	- 7 682 832

¹ Via de nota van wijziging (Kamerstukken II, 2010–2011, 32 500 A, nr. 4) zijn de begrotingsaanpassingen voor 2011 voortvloeiend uit het Regeerakkoord in de begroting doorgevoerd.

² Een en ander heeft betrekking op:

- *Temporiseren en versoberen kaderrichtlijn water*. In de periode tot 2027 wordt ca. € 7 mld. uitgegeven aan de Kader Richtlijn Water (KRW), waarvan ruim 3/4 wordt gedragen door regionale overheden. Door versobering en temporiseren van de uitvoering van de rijksdoelstellingen wordt de bijdrage van het Rijk aan de KRW structureel met € 50 mln. verlaagd.
- *FES*. In het Regeerakkoord is aangegeven dat de belegde ruimte in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) van middelen op het gebied van Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Milieu en Duurzaamheid en Kennis/Innovatie wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds respectievelijk de departementale begrotingen. De FES-begroting voor de jaren 2011 en volgende is leeg geboekt. Dit betekent dat FES-financiering via het ontvangstenartikel IF/19.10 komt te vervallen en wordt omgezet in financiering uit de algemene middelen (IF19.09).

³ Dit betreft de taakstellingen zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

⁴ Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2010 aan de begroting voor 2011. Dit is een inter-temporele verschuiving van 2010 naar 2011.

⁵ Deze mutatie betreft een overboeking naar het ministerie van Financiën voor de inpassing van het DBFM-contract A2 Lunetten-Veenendaal.

⁶ Dit betreft de verwerking van een kasschuif op het Hoogwaterbeschermingsprogramma ten behoeve van het Bestuursakkoord Water.

⁷ Deze mutatie bestaat uit een saldering van overboekingen tussen de begrotingen van de ministeries van Financiën, Defensie, Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve de projecten Zandmotor, Quick Wins Binnenhavens, BTW op de projecten HSL-Zuid en Betuweroute, de kustwacht, het bedrijventerrein Westelijke Dordtse Oever en Nieuw Reijerwaard en de ZW-Delta en Waddengebied en het gemeente- en provinciefonds.

⁸ Dit betreft de toedeling van de taakstellingen op apparaat zoals afgesproken in het Regeerakkoord.

⁹ – Aanvulling forfaitaire index 2011;

– Reconstructie kruispunt A58;

– Bijdrage aan de provincie Zeeland voor N62 Sloe- en Tractaatweg;

– 100 mln. mobiliteitsprojecten: financiering uit IF12 in plaats van BDU;

– Uitvoering en financiering reconstructie aansluiting A13-N209 (Doenkade);

– Actieplan groei op het spoor: stationslokaties BDU en subsidie treinaanbod;

– Bijdrage project Hengelo-Bad Bentheim;

– Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV);

– Campagne Heel Nederland fietst.

¹⁰ Deze saldomutatie betreft onderstaande aan het Infrastructuurfonds gerelateerde overboekingen met artikel 34:

– Fiets filevrij;

– Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV);

– Werkbudget projectdirectie Beter Benutten;

– Dekking structureel tekort op het Hoofdrailnet;

– OV Chipkaart;

– Onderzoek naar opbrengstneutraliteit van de OV chipkaart.

¹¹ Dit betreft een overboeking naar artikel 35 in de begroting van HXII ten behoeve van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)

¹² Deze mutatie heeft betrekking op een overboeking uit het Infrastructuurfonds naar artikel 32 in de begroting van HXII voor de taakuitvoering van de Inspectie in verband met overbelading.

¹³ Dit betreft een toevoeging aan het Infrastructuurfonds van hoofdzakelijk prijscompensatie en gelden bestemd voor HWS en HVVN activiteiten op de zogenoemde BES eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) in de Caribische zee.

¹⁴ Dit betreft overboekingen naar de ministeries van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties respectievelijk voor de overheveling van verdrogingsgeld, fte's als gevolg van de overdracht van het NLR en concrete projecten.

¹⁵ Uit de opbrengst van de verkoop van Strukton is door het ministerie van Financiën een bedrag van € 154,6 mln. beschikbaar gesteld voor de aflossingen van de leningen van ProRail.

¹⁶ Dit betreffen overboekingen naar de begroting van hoofdstuk XII en de ministeries van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor onder andere Beter Benutten, onderzoek natuurherstel Westerscheldetunnel zonder ontpoldering, geluidsprogramma en een bijdrage ten behoeve van de Architectuur Biennale 2012 in Almere.

¹⁷ Dit betreft een saldering van enkele relatief kleine overboeking tussen de begrotingen van ELI (inzake de Vlaams Nederlands Scheldec commissie) en IenM (bijdrage onderzoek naar stedelijk water, 25 jaar bestaan provincie Flevoland, bijdrage van RWS in de IGRAC-subsidie)

5. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2011 INFRASTRUCTUUR-FONDS

Rechtmatigheid

Sisa

Vastgesteld is dat niet in voldoende mate gesteund kan worden op de accountantscontrole van de SiSa-bijlage van de gemeenten en provincies over het jaar 2010. Het niet kunnen steunen op deze derdengegevens dient aangemerkt te worden als een tekortkoming in de werking van het onderdeel accountantscontrole in het M&O-beleid.

Dit heeft voor lenM tot gevolg dat een deel van de uitgaven voor mobiliteitsfondsen als onzeker worden aangemerkt. Dit leidt tot een onzekerheid van bijna 18 miljoen euro, ruim 7% van de uitgaven op artikel 14.

Hierdoor wordt de artikeltolerantie op artikel 14 overschreden.

Controlebevindingen DAD

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2011 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden), met uitzondering van bovenstaande overschrijding van de artikeltolerantie op artikel 14.

Totstandkoming beleidsinformatie

In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen. De beschikbaarheid van de beleidsinformatie neemt toe, maar de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van deze informatie is een punt van aandacht. De integratie in het jaarverslag van de onderdelen van voorheen VROM en voorheen VenW heeft te maken gehad met enkele aanloopproblemen, waardoor nog niet alle informatie beschikbaar was voor de controle van de DAD. Voor beleidsinformatie afkomstig van derden, die een deel van het beleid in opdracht van het ministerie uitvoeren, geldt sowieso dat deze doorgaans na controle van de departementale Auditdienst, voor de jaarverantwoording beschikbaar komt.

Het proces van de totstandkoming en de waarborgen daarin voor de betrouwbaarheid alsmede de beschikbaarheid van de informatie zal verder worden verbeterd door het stellen van heldere richtlijnen. In het licht van «Verantwoord Begroten» zal de Structurele Aanschrijving daarop worden aangepast.

DEEL C. DE JAARREKENING

6.1 Verantwoordingsstaat 2011 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR 1 000										
		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en		
oorspronkelijk vastgestelde begroting										
		Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten
	TOTAAL		8 404 868	8 404 868		8 372 471	8 475 654		203 269	132 081
11	Hoofdwatersystemen	759 716	1 017 145	114 300	552 419	834 733	39 762	– 50 079	– 13 934	– 75 755
12	Hoofdwegennet	3 739 149	3 086 172	159 772	2 274 880	2 577 371	98 380	– 528 248	38 746	– 8 687
13	Spoorwegen	2 563 527	2 453 026	29 000	2 017 923	2 670 403	144 781	– 559 214	151 361	101 061
14	Regionaal, lokale infrastructuur	159 787	232 195	0	164 588	338 572	0	– 372 024	12 049	0
15	Hoofdvaarwegennet	1 105 352	930 622	56 874	918 852	829 016	29 456	– 5 138	– 112 691	– 2 373
16	Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	370 609	658 605	20 186	365 431	643 633	1 064	– 38 229	17 224	1 064
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	132 220	0	0	61 057	72 348	4 090	– 107 874	1 351	1 590
18	Overige uitgaven en ontvangsten	20 920	27 103	5 525	299 446	406 395	475 289	– 24 183	109 163	115 117
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			8 019 211			7 682 832			64

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

6.2 Saldibalans per 31 december 2011 van het van Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting.

Activa:		Bedrag	Passiva		Bedrag
Begrotingsuitgaven	€	8 372 467 105,22	Begrotingsontvangsten	€	8 475 655 090,68
Extra-comptabele vorderingen	€	271 774 532,37	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	€	271 774 532,37
Deelnemingen	€	1 714 476 254,00	Tegenrek. deelnemingen	€	1 714 476 254,00
Voorschotten	€	2 061 107 195,87	Tegenrek. voorschotten	€	2 061 107 195,87
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€	14 596 672 559,87	Openstaande verplichtingen	€	14 596 672 559,87
Tegenrek. garantie-verplichtingen	€	435 369 449,70	Openstaande garantieverplichtingen	€	435 369 449,70
Sluitrekening lenM	€	103 187 985,46			
Totaal-activa	€	27 555 055 082,49	Totaal-passiva	€	27 555 055 082,49

6.2.1 Inleiding**Samenstelling**

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) (XII), het Infrastructuurfonds en het Waddenfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er drie overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen.

Voor de begroting van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds wordt geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII).

Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld.

Uitzondering daarop zijn de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de openstaande verplichtingen zijn deze omwille van de inzichtelijkheid afzonderlijk gepresenteerd.

6.2.2 Activa**6.2.2.1 Begrotingsuitgaven € 8 372 467 105,22****Grondslag**

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

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

6.2.2.2 Extra-comptabele vorderingen € 271.774.532,37

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	60	172 687	60	126 716	25	40 727
posten > 1 jaar	35	99 088	20	7 838	15	4 578
Totaal	95	271 775	80	134 554	40	45 305

Toelichting

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

Artikel 12 Hoofdwegennet

Vorderingen zijn ingesteld op de provincie Overijssel van ruim € 6 mln. betreffende het Combiplan Nijverdal en op de gemeente Utrecht van ruim € 12 mln. met betrekking tot de A2.

Artikel 13 Spoorwegen

In december 2008 hebben de Staat, HSA en NS Reizigers met een Memorandum van Overeenstemming de aanvangsdatum van het vervoer op de HSL-Zuid vastgesteld op 1 juli 2009. Tegelijkertijd is voor de eerste vier jaar een uitstel van betaling van een deel van de concessievergoeding afgesproken. Op 31 december 2011 bedraagt de vordering van de Staat op HSA € 192 mln.

Het ministerie van IenM heeft in 2010 een geüpdate business case van HSA ontvangen. Daaruit bleek dat de eerder afgesproken overeenkomst tussen de Staat en HSA achteraf onrealistisch was en moest worden opgebroken. Dit om een faillissement van HSA en daarmee een voor de Staat zeer ongunstige financiële situatie te voorkomen. In november 2011 is een onderhandelakkoord bereikt tussen NS en het ministerie van IenM; de Tweede Kamer is hierover op 18 november 2011 geïnformeerd. Onderdeel van het akkoord is een éénmalige verlaging van de concessievergoeding in de periode juli 2009 tot en met 2014 met € 205,6 mln. vanwege externe omstandigheden (EMC en ERTMS).

Het onderhandelakkoord was op 31 december 2011 nog niet definitief: er liep nog een marktconformiteitstoets en er gold nog een aantal voorbehouden, zoals goedkeuring van de Raad van Commissarissen van NS en van de Tweede Kamer. Daarom is de financiële impact van het onderhandelakkoord nog niet in de stand van de administratie van IenM per 31 december 2011 verwerkt.

Een vordering op de Nederlandse Spoorwegen N.V. heeft betrekking op de afspraken die voortvloeien uit de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet 2005–2015. Voor 2012 bedraagt het bedrag € 20 mln. en zal in 2012 worden ontvangen.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Voor de omlegging van het kanaal Zuid-Willemsvaart is zowel op de provincie Noord-Brabant als op de gemeente 's-Hertogenbosch een vordering ingesteld van ruim € 11 mln..

6.2.2.3 Deelnemingen € 1.714.476.254,00

Grondslag

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

De cijfers

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

Tabel 2: Deelnemingen (x € 1 000)

Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	1 714 476
Totaal	1 714 476

Toelichting

In 2011 nam het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. toe door de aankoop van één aandeel met een nominale waarde van € 450. Hierop is door het ministerie van Financiën € 154,6 mln. aan agio gestort hetgeen door Railinfratrust B.V. is aangewend ter aflossing van uitstaande leningen.

Door de vervroegde aflossing van de lening ad. € 114 mln., waarvan de oorspronkelijk vervaldatum conform het convenant uiterlijk 1 augustus 2012 zal plaatsvinden, vertonen de balansposten Leningen u/g en Leningen o/g ultimo 2011 geen saldi meer. De vervroegde aflossingen van de leningen door Railinfratrust B.V. heeft ook geleid tot een mutatie ad. € 35 mln. bij de garantieverplichtingen.

6.2.2.4 Voorschotten € 2.061.107.195,87

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 3 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden.

Tabel 3: Voorschotten (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	385	1 005 466	250	922 044	235	905 238
posten > 1 jaar	340	1 055 641	270	1 066 428	255	1 614 581
Totaal	725	2 061 107	520	1 988 472	490	2 519 819

Tabel 4 verstrekt informatie over de in 2011 afgerekende voorschotten.

Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2011	1 988 472
In 2011 vastgelegde voorschotten	3 583 650
	5 572 122
In 2011 afgerekende voorschotten	– 3 511 015
Openstaand per 31 december 2011	2 061 107

Toelichting

Artikel 11 Hoofdwatersystemen

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

In die kaders zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 108 mln. aan onder andere het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (circa € 35 mln) voor het project Nederlek en Bergambacht-Schoonhoven, het waterschap Zeeuwse Eilanden (circa € 18 mln.) voor diverse projecten, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (circa € 7 mln.) voor het project Markermeerdijk, het Wetterskip Fryslân (circa 5 mln.) voor het project Terschelling en het Waterschap Rivierenland (ruim € 5 mln.) voor de verbetering van de Waalkade Nijmegen. Voor het project Zwakke Schakels Kust is een aantal subsidies verstrekt zoals aan het Hoogheemraadschap Delfland (ruim € 17 mln.) voor het project Delflandse kust en het waterschap Zeeuws-Vlaanderen (circa € 16 mln.) voor zwakke schakel West-Zeeuws-Vlaanderen.

Ook noemenswaardig zijn de verstrekte voorschotten aan Deltares van ruim € 29 mln. Hiervan heeft € 17 mln. betrekking op het project Deltafaciliteit om de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstroming, waterbeheer en het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse delta. Voor diverse kleinere projecten is aan Deltares een voorschot van circa € 12 mln. verstrekt. Aan de stichting Groenfonds is in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder ruim € 22 mln. en aan de provincie Zuid-Holland circa € 10 mln. voor het project Haringvliet De Kier verstrekt.

Aan het Agentschap NL zijn voorschotten verstrekt van circa € 37 mln. voor de uitvoering van de regeling Innovatieketen Water 2009–2013 en voor het realisatieprogramma waterbeheren met als doel de waterproblematiek aan te pakken. De afwikkeling wordt in 2012 verwacht.

Artikel 12 Hoofdwegennet

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan Prorail (circa € 13 mln.) voor de spoortraverse Nijverdal en aan de stichting Utrecht Bereikbaar in het kader van mobiliteitsmanagement rondom de A2 (ruim € 6 mln.). Voor de aansluiting Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet zijn aan gemeente Dordrecht voor het project A16 Mijlweg en de provincie Zuid-Holland voor het project N57-N218 respectievelijk € 6 mln. en € 9 mln. verstrekt.

Artikel 13 Spoorwegen

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van circa € 887 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals voor het traject Hanzelijn (ruim € 165 mln.), Nieuwe

Sleutelprojecten circa € 119 mln. voor onder andere Rotterdam (circa € 56 mln.), Utrecht (ruim € 35 mln.) en Den Haag (circa € 27 mln.), het project Sporen Arnhem (ruim € 117 mln.), het traject Vleuten-Geldermalsen (ruim € 106 mln.), de spoorzone Delft (ruim € 96 mln.), de randweg Zaanstad (ruim € 35 mln.), het AKI-plan (circa € 35 mln.), fiets- en voetgangers-tunnel te Tilburg (circa € 28 mln.), project SAAL (verbetering treinvervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad) (circa € 21 mln.), het project Parkstad in Rotterdam (circa € 20 mln.), de randweg Den-Bosch-Vught (circa € 15 mln.), uitvoering NaNOV-maatregelen (ruim € 12 mln.), project realisatie Zwolle Rijtijdenverhoging ruim € 8 mln., Project Elst centraal (ruim € 8 mln.), MJPO realisatie 1^e cluster circa € 6 mln., het spoorproject Augustapolder (circa € 6 mln.), en het Masterplan spoorzone Deurne (ruim € 5 mln.).

Aan Prorail zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 64 mln. voor onder andere een monitoringssysteem verkeers-leiding en voor planstudies ten behoeve projecten voor de personen- en goedereninfrastructuur. De verwachting is dat de voorschotten in 2012 worden afgerekend.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 402 mln., zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (circa € 112 mln.), diverse provincies (circa € 108 mln.), het Bestuur regio Utrecht (circa € 72 mln.), de Stadsregio Rotterdam (ruim € 48 mln.), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ruim € 34 mln.), de regio Twente (circa € 12 mln.), de regio Eindhoven (ruim € 8 mln.) en het samenwerkingsverband KAN (ruim € 7 mln.). Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2012 verwacht.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid is aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt van circa € 212 mln.. Afrekening zal in 2012 plaatsvinden.

Ten behoeve van railinfrastructuur zijn aan Prorail voorschotten verstrekt van circa € 10 mln. voor het het aanlegproject Groningen – Veendam waarvan de afwikkeling in 2012 wordt verwacht.

In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur zijn diverse bijdragen verstrekt, zoals aan de gemeente Nijmegen ruim € 107 mln. voor het project De Waalsprong (afwikkeling naar verwachting in 2015) en aan de gemeente Tilburg (€ 5 mln.) voor het project Noord-west-tangent.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van ruim € 46 mln. voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2012/2013 zal plaatsvinden.

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

In het kader van de stimuleringsregeling Voordelta is aan de provincie Zeeland een voorschot verstrekt van circa € 11 mln. ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme en zal in 2014 worden afgewikkeld.

Aan de stichting Groenfonds zijn voorschotten verstrekt in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder (ruim € 7 mln.). Voor het project «Den Bosch spookruising Zuid-Willemsvaart» zijn aan Prorail voorschotten verstrekt van circa € 7 mln.

Artikel 16 Mega projecten niet-Infrastructuur en Milieu

Voorschotten zijn verstrekt voor de aankoop van gronden in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier ruim € 13 mln. De afwikkeling wordt in 2015 verwacht.

Artikel 17 Mega projecten Infrastructuur en Milieu

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

6.2.2.5 Tegenrekeningen € 15 032 042 009,57

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen openstaande verplichtingen en openstaande garantieverplichtingen. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

6.2.2.6 Sluitrekening lenM (XII) € 103 187 985,46

Grondslag

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

6.2.3 Passiva

6.2.3.1 Begrotingsontvangsten € 8 475 655 090,68

Grondslag

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

6.2.3.2 Openstaande verplichtingen € 14.596.672.559,87

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2011 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2011 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2011 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 5 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

Tabel 5: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2011	16 314 548
Aangegaan in 2011	6 654 592
	22 969 140
Tot betaling gekomen in 2011	– 8 372 467
Openstaand per 31 december 2011	14 596 673

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of – convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans.

Dit is ook bij lenM het geval. Met name in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

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

6.2.3.3 Openstaande garantieverplichtingen € 435.369.449,70

Grondslag

In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans 2010 heeft één wijziging plaatsgevonden. Prorail heeft het ontvangen agio (zie Deelnemingen) aangewend om leningen vervroegd af te lossen. Door de aflossing van € 35 mln. is het saldo van de garantstelling die lenM verstrekke overeenkomstig verlaagd.

De cijfers

Tabel 6 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2011.

Tabel 6: Garantieverplichtingen (x € 1 000)

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
1997	2027	Prorail	Lening	6 807
1997	2027	Prorail	Lening	9 075
1997	2027	Prorail	Lening	56 722
1997	2012	Prorail	Lening	31 765
2001	n.n.b.	Prorail	RC krediet	90 000
2005	2020	Prorail	Lening	75 000
2009	2017	Prorail	Lening	166 000
Openstaand per 31 december 2011				435 369

Tabel 7 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

Tabel 7: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2011	470 369
Nieuw verstrekt in 2011	
	470 369
Afname van het risico in 2011	– 35 000
Openstaand per 31 december 2011	435 369

6.2.3.4 Tegenrekeningen € 4 047 357 982,24

Grondslag

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

DEEL D. BIJLAGEN**7.1 BIJLAGE 1****Verschillenanalyse met betrekking tot door de Algemene Rekenkamer en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gebruikte grondslagen voor de vaststelling van de besteding spoorbudgetten ProRail**

Met deze éénmalige bijlage wordt invulling gegeven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer aan de minister van Infrastructuur en Milieu, opgenomen in de brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 13 december 2011, kenmerk 110 009 686 R.

1. Algemeen:

Uitgangspunt zijn de eerder uitgewisselde bedragen die door de AR en lenM als de onderbesteding spoor voor de periode 2005–2010 zijn genoemd, respectievelijk € 1 438 en 364 mln. Deze twee verschillende bedragen zijn vastgesteld aan de hand van twee verschillende methodieken.

Methodiek A:

Middels deze methodiek wordt het beschikbare bedrag jaar t, stand ontwerpbegroting jaar t, afgezet tegen de realisatie van jaar t. Vervolgens zijn de verschillen voor de jaren 2005 tot en met 2010 gesommeerd.

Methodiek B:

Bij deze methodiek wordt het beschikbare bedrag jaar t, stand miljoenennota jaar t+1 voor jaar t, afgezet tegen de realisatie van jaar t en worden de verschillen voor de jaren 2005 tot en met 2010 gesommeerd. De AR heeft in haar berekeningen methode A toegepast, lenM heeft methode B gebruikt.

In deze notitie wordt ingegaan op het verschil tussen de methodieken en de daaruit volgende bedragen. De verschillen zijn gecategoriseerd naar twee categorieën, correctie en interpretatieverschillen. Onderstaand een overzicht van de afzonderlijke posten die het verschil tussen de twee methodieken verklaren. Daarbij is aangegeven aan welke methodiek de betreffende post is gerelateerd. Vervolgens is per post een toelichting opgenomen.

In paragraaf 3 is de wijze waarop dubbeltellingen, een van de correctieposten, tot stand komen uit een gezet.

3. Overzicht verschillenanalyse aansluiting methodiek A en B:

	Methodiek A of B	Onderbe- steding vergroten	Onderbe- steding verkleinen	Totaal
Gecommuniceerd verschil Methode A (AR)				1 438
categorie 1 correcties				
niet meegerekende dubbeltellingen kasschuiven	A		352	
niet gecorrigeerde dubbeltelling saldimutaties	A		208	
niet geelimineerde risicoreservering 2005	A		239	
niet geelimineerd Thalys	A/B	64		
dubbel geelimineerde mandje spoor	B		225	
niet gecorrigeerde BTW 2005	B	14		
Tussentotaal correcties		78	1 024	- 946
categorie 2 interpretatieverschillen				
kasschuiven vanuit 2005–2009 naar 2011 e.v.	B		509	

	Methodiek A of B	Onderbe- steding vergroterend	Onderbe- steding verkleinend	Totaal
inhouding overschot 2008	B		270	
saldi voorgaand jaar met doorwerking vzw niet dubbel	B	160		
niet toegevoegde loon- en prijsbijstelling	A	117		
niet meegenomen saldo in- en extensivering	A	372		
Tussentotaal interpretatieverschillen		649	779	- 130
Totalen		727	1 803	- 1 076
af rondingsverschil				2
Gecommuniceerd verschil Methode B (lenM)				364

2.1 Toelichting correcties:

Niet meegerekende dubbeltellingkasschuiven € 352 mln.

Niet gecorrigeerde dubbeltelling saldimutaties € 208 mln.

Zie paragraaf 3 voor een nadere uitleg. De essentie van deze correctiepost is dat als ontwerpbegrotingen afgezet worden tegenover de realisatie er bij verschillende mutaties een dubbeltelling ontstaat bij het bepalen van onderbesteding. Het gaat hier om voorjaarsnota en miljoenennotamutaties met een doorwerking naar latere jaren. De doorwerking van deze posten vormen een onderdeel van de volgende ontwerpbegrotingen. De voorjaarsnota- cq miljoenennotamutatie betrekkinghebbende op het uitvoeringsjaar vormt geen onderdeel van een ontwerpbegroting. Dit betekent dat als gelden vanuit een uitvoeringsjaar naar latere jaren worden verschoven de afboeking in het uitvoeringsjaar als onbesteed wordt aangemerkt. (ontwerpbegroting (excl. VJN/MJN) versus realisatie). De ophoging in latere jaren wordt eveneens als onderbesteding aangemerkt (ontwerpbegroting (incl VJN/MJN) versus realisatie). De conclusie is dat het, middels methode A, vastgestelde bedrag onderbesteding een dubbeltelling kent van € 560 mln. Deze € 560 mln. is voor een bedrag van € 352 mln. gerelateerd aan kasschuiven en voor een bedrag van € 208 mln. aan saldi-mutaties.

Niet geëlimineerde risicoreservering 2005 € 239 mln.

De database ten aanzien van de begroting 2005 is niet op projectniveau ingericht. Hierdoor is het lastig om de posten die niet met ProRail te maken hebben in dit jaar te elimineren. Vastgesteld is dat met het elimineren van de risicoreservering spoor, het bedrag ad € 239 mln. dat in de ontwerpbegroting 2005 hiervoor was opgenomen, niet is afgezonderd. Gevolg is dat in de benadering via methode A het bedrag aan risicoreservering 2005 onterecht is aangemerkt als onderbesteding.

Niet geëlimineerde Thalys € 64 mln.

Bij het hanteren van zowel methode A als methode B is bij de bepaling van de realisatie ProRail de betalingen in het kader van de Thalys buiten beschouwing gelaten. Abusievelijk is deze eliminatie niet doorgevoerd ten aanzien van de beschikbare bedragen. Het effect van de eliminatie tussen methode A en B bedraagt € 64 mln.

Dubbel geëlimineerde mandje spoor € 225 mln.

Het mandje spoor is als een te elimineren post zowel bij methode A als bij methode B verwerkt. Thans blijkt dat de gelden mandje spoor geen onderdeel uitmaken van de stand miljoenennota. De eliminatie van € 225

mln. bij methode B is derhalve onterecht. Het bedrag onbestede gelden ad € 364 mln. dient derhalve met € 225 mln. te worden verhoogd.

Niet gecorrigeerde BTW 2005 € 14 mln.

In de vaststelling van de bijdragen stand miljoenennota is voor het jaar 2005 een post BTW ad € 14 mln. opgenomen. Echter deze post is eerst bij najaarsnota 2005 geformaliseerd. Dit betekent dat het bedrag onbestede gelden conform methode B met € 14 mln. naar beneden moet worden bijgesteld.

2.2 Toelichting interpretatieverschillen:

Kasschuiven vanuit 2005–2009 niet dubbel –/– € 509 mln.

Via kasschuiven (mutaties die in de periode t/m 2020 budgettair neutraal zijn) zijn gelden vanuit 2005–2009 naar latere jaren doorgeschoven. Als de realisatiecijfers afgezet worden tegen de ontwerpbegrotingen leidt een deel van de kasschuiven tot dubbeltellingen. (Zie paragraaf 3). Het onbestede bedrag ontwerpbegroting versus realisaties is hier voor gecorrigeerd. Echter middels methodiek B zijn kasschuiven geen onttrekkingen van spoorgelden. Immers de gelden blijven beschikbaar voor spoor. Deze stelling betekent dat er tussen methodiek A en B nog een verschil van € 509 mln. bestaat, betreffende kasschuiven vanuit 2005–2009 naar latere jaren, voor zover deze niet als dubbeltelling zijn meegenomen.

Inhouding overschot 2008 –/– € 270 mln.

Bij ProRail is in de periode tot en met 2007 een forse overloop aan middelen («vooruit ontvangen subsidie») ontstaan doordat de bijdrage van lenM hoger was dan de feitelijke productie. Voor 2008 is wel de volledig aangevraagde subsidie verleend, maar is € 270 mln. aan betaling opgeschort, waardoor ProRail dat deel van de productie feitelijk heeft «voorgefinancierd». Het opschorten van de betaling is verwerkt bij najaarsnota 2008, waardoor de realisatie 2008 ook € 270 mln. lager is uitgevallen, lager dan de feitelijke productie bij ProRail in 2008. In de vergelijking tussen beschikbaar en realisatie lijkt er een onbestede bedrag van € 270 mln. te zijn ontstaan. De € 270 mln. is als betaling aan ProRail doorgeschoven naar 2009 en 2010 en ook zo verwerkt in de standen miljoenennota en realisatie. Vanuit de werkwijze methode B is de gedachte dat in 2008 de productie conform planning is verlopen en er slechts een wijziging van financiering heeft plaatsgevonden. Derhalve wordt het bedrag onbestede conform methode B in tegenstelling tot methode A aangepast.

Saldi voorgaand jaar met doorwerking niet dubbel € 160 mln.

Deze post betreft de boeking van het voor- of nadelig saldo in het uitvoeringsjaar (slotwet) waarvan de doorwerking opgenomen is in de voorjaarsnota/miljoenennota van het volgende jaar. Het betreft hier geen dubbeltelling daar de betreffende mutatie in zijn geheel buiten de stand ontwerpbegroting is gebleven cq zich geheel binnen de ontwerpbegrotingen manifesteert.

Deze mutaties zijn budgettair neutraal binnen de periode t/m 2020. De mutatiewaarde van deze mutaties, welke niet in de stand ontwerpbegroting zijn meegenomen, bedraagt € 192 mln.

Loon- en prijsbijstellingen € 117 mln.

Het bedrag ad € 117 mln. betreft toevoegingen aan het spoor budget voor loon- en prijsbijstellingen voor zover deze niet in de ontwerpbegroting zijn opgenomen. Binnen de methode B zijn de loon- en prijsbijstelling meegenomen in de bepaling van het beschikbare bedrag. Immers de realisatiecijfers zijn ook geïndexeerd. Conform methode A wordt de toevoeging loon- en prijsbijstelling voor het uitvoeringsjaar buiten beschouwing gelaten, daar deze geen onderdeel uitmaakt van de stand ontwerpbegroting.

Intensiveringen/extensiveringen € 372 mln.

Dit betreft alle begrotingsmutaties welke niet budgettair neutraal zijn en voor zover zij niet zijn meegenomen in een stand ontwerpbegroting en geen dubbeltelling veroorzaken. Deze mutaties betreffen onder andere overboekingen vanuit planstudieprogramma naar het realisatieprogramma, ZZL, toevoeging prijscompensatie, inpassen HSA.

3. Tot stand komen dubbeltellingen:

Methode A heeft als uitgangspunt de ontwerpbegroting (OW) van de afzonderlijke jaren versus de realisatie van dat jaar. Het verschil tussen deze twee bedragen is voor de afzonderlijke jaren gesommeerd. In deze benadering zit een dubbeltelling.

Werking dubbeltelling:

Onderstaand ter verklaring van de dubbeltelling een opzet 2005/2007 met fictieve (overzichtelijke) bedragen.

	2005	2006	2007
Stand Ontwerpbegroting 2005	100	100	115
Voorjaarsnota 2005	- 10	10	
Miljoenennota 2006	- 20	20	
Stand Ontwerpbegroting 2006	70	130	115
Najaarswet/Slotwet 2005	- 25		
Realisatie 2005	45		
Voorjaarsnota 2006			25
Stand Ontwerpbegroting 2007		130	140
Najaarsnota/Slotwet 2006		- 15	
Realisatie 2006			
Voorjaarsnota 2007			15
Realisatie 2007		115	155

De feitelijke onderbesteding in de periode 2005–2007 is nihil. Immers beschikbaar was stand ontwerpbegroting 2005 € 315 mln. (100+100+115) en de realisatie bedraagt € 315 mln. (45+115+155)

Toepassen van methodiek A zou aan de hand van bovenstaand overzicht leiden tot het volgende beeld voor de jaren 2005 en 2006.

	2005	2006	2007
Stand Ontwerpbegroting 2005	100		
Stand Ontwerpbegroting 2006		130	
Stand Ontwerpbegroting 2007			
Realisatie 2005	45		140
Realisatie 2006		115	155
Realisatie 2007			
Verschil (onderbesteding)	55	15	- 15

Totaal overschot € 55 mln. (55+15–15)

De dubbeltelling bestaat er uit dat de kasschuiven (voorjaarsnota 2005, miljoenennota 2006 en voorjaarsnota 2006) die in de verhoging van de ontwerpbegroting 2006 voor het begrotingsjaar 2006 en in de ontwerpbegroting 2007 voor het uitvoeringsjaar 2007 zijn vastgesteld, meegenomen worden in de bepaling van de overschotten 2006 en 2007. Echter deze overschotten zijn tevens als overschot aangemerkt in 2005. Dit is het gevolg van het niet in ogenschouw nemen van de voorjaarsnota 2005, miljoenennota 2006 en de najaarsnota/slotwet 2005. De € 55 mln. onderbesteding in 2005 wordt derhalve nogmaals in 2006 voor een bedrag van € 30 mln. en in 2007 voor € 25 mln. als onderbesteding aangemerkt.

Verder nuancering dubbeltelling:

De dubbeltelling betreft in eerste instantie het bedrag van de VJN-mutatie in het uitvoeringsjaar (mutatiebegrotingsjaar). Dit geldt voor de betreffende mutaties over de gehele periode die de mutatie betreft. Echter het onderzoek is beperkt tot de periode 2005–2010. Dit betekent dat de aan te merken dubbeltelling nooit groter kan zijn dan de som van de in de ontwerpbegrotingen opgenomen jaarbedragen in de periode 2005–2010. In feite dient het effect dubbeltelling te worden gemaximaliseerd.

Werking«nuancering dubbeltelling:								
	Totaal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Latere jaren
Kasschuif VJN2005	0	– 750	+100	+100	+100	+100	+100	+250

Conform werking dubbeltelling is, in het bovenstaand voorbeeld, de dubbeltelling € 750 mln. Echter in de jaren 2006 t/m 2010 wordt een bedrag van € 500 mln. toegevoegd, die onderdeel uitmaakt van de opvolgende ontwerpbegrotingen. Deze € 500 mln. is in de periode 2005–2010 de feitelijke dubbeltelling. Derhalve is voor alle betreffende begrotingsmutaties het maximale effect van de dubbeltelling voor de periode 2005–2010 vastgesteld.

7.2 BIJLAGE 2 AFKORTINGENLIJST

A.

ABvM	=	Anders Betalen voor Mobiliteit
ADOB	=	Automatische dubbele overwegbeveiliging
AKI	=	Automatische knipperlichtinstallatie
AMvB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
AOV	=	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB	=	Automatische treinbeïnvloeding

B.

BB21	=	Beveiliging en besturing voor de 21 ^e eeuw
BDU	=	Brede Doeluitkering
Bev21	=	Beveiligingssysteem, onderdeel van BB21
B& O	=	Beheer en Onderhoud
BPRW	=	Beheerplan voor de Rijkswateren
BTW	=	Belasting Toegevoegde Waarde
BZK	=	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBS	=	Centraal Bureau voor de Statistiek
-----	---	------------------------------------

D.

DAD	=	Departementale Audit Dienst
dB	=	Decibel
DBFM	=	Design-Build-Finance-Maintenance
DGMo	=	Directoraat Generaal Mobiliteit
DMB	=	Driebergen, Maarssen, Bunnik
DRIP	=	Dynamische Route Informatie Panelen

E.

EL&I	=	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EU	=	Europese Unie
EMC	=	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERMTS	=	European Rail Traffic Management System
ESA	=	Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk
EU	=	Europese Unie

F.

FES	=	Fonds Economische Structuurversterking
FLIWAS	=	Landelijk draaiboek management overstromingen, implementatie crisisinformatiesysteem

G.

GSM-R	=	Global System for Mobile communication – Rail
GVB	=	Groot Schallige Verwerking Baggerspecie

H.

HSA	=	High Speed Alliance
HSL	=	Hogesnelheidslijn
HTA	=	Hoofdtransportas
HVWN	=	Hoofdvaarwegennet
HWN	=	Hoofdwegennet
HWS	=	Hoofdwatersystemen

I.

IenM	=	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	=	Infrastructuurfonds
IIVR	=	Integrale Inrichting Veluwe Randmeer

Afkortingenlijst

IP	=	Infraprovider
IVS	=	Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart
IVW	=	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.		
KKBA	=	Kosten-batenanalyse
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
L.		
LMCA	=	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
M.		
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MHW	=	Maatgevend hoog water
MJPB	=	Meerjarenprogramma Bodemsanering
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOBZ	=	Modernisering Object Bediening Zeeland
N.		
NaNov	=	Goederenroute Elst-Deventer-Twente
NDW	=	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NoMo	=	Nota Mobiliteit
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe Sleutel Projecten
O.		
OV-SAAL	=	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	=	OV-terminal
OW	=	Ontgrondingenwet
P.		
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PB	=	Project Besluit
PHS	=	Programma Hoogfrequent Spoor
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PN	=	Project Nota
PPS	=	Publiek-private samenwerking
PSC	=	Publieke sector comparator
PVE	=	Programma van Eisen
R.		
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REP	=	Ruimtelijk economisch programma
RRAAM	=	Project Rijk-Regio-Almere-Amsterdam-Markermeer
RSP	=	Regiospecifiek Pakket
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
SLA	=	Service Level Agreement
SNIP	=	Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SUBBIED	=	Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	=	Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie
SVV	=	Structuurschema Verkeer en Vervoer
T.		
TB	=	Trace Besluit
TK	=	Tweede Kamer
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering

Afkortingenlijst

TVB = Trein Vrije oerioden

U.

UO = Uitvoeringsopdracht

UPR = Urgentieprogramma Randstad

V.

VINEX = Vierde nota ruimtelijke ordening extra

VNK = Veiligheid Nederland in kaart

VPT = Vervoer per trein

VROM = Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer

W.

Wbb = Wet bodembescherming

Wbr = Wet beheer rijkwaterstaatwerken

WST = Westerschelde Tunnel

WTC = World Trade Centre

Wvo = Wet verontreiniging oppervlakte wateren

Wwh = Wet op de waterhuishouding

Z.

ZOAB = Zeer Open Asfalt Beton

ZSM = Zichtbaar, Slim en Meetbaar

ZZL = Zuiderzeelijn