

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

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

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2011. Een toelichting op de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2011.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten voor het jaar 2011 vastgesteld. De in die begroting opgenomen productartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde Begrotingstoelichting).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

B. BEGROTINGSTOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. Leeswijzer	4
2. Infrastructuuragenda	6
3. De productartikelen	14
4. Het verdiepingshoofdstuk	104
5. De bijlagen	128
5.1 Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl	128
5.2 Lijst met afkortingen	131

1. LEESWIJZER

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

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

VenW maakt bij de rijksinfrastructuur onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen, aansluitend bij de indeling van het Infrastructuurfonds. Daarnaast worden de in de Nota Mobiliteit benoemde sectoren (hoofdwegennet, spoorwegen, hoofdwatersystemen en hoofdvaarwegen) ook afzonderlijk zichtbaar. Bij transportinfrastructuur is het doel om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land centraal. Daarbij wordt gewerkt aan gezonde en veerkrachtige watersystemen als basis voor een duurzame samenleving. VenW financiert niet alleen rijksinfrastructuur, maar geeft ook financiële bijdragen aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten.

De indeling van de begroting 2011 komt grotendeels overeen met die van 2010. De fondsbegroting begint met de Infrastructuuragenda. In tegenstelling tot voorgaande jaren zijn de uitvoeringsprioriteiten niet beschreven gezien de demissionaire status van het kabinet die deze begroting opstelt. De infrastructuuragenda beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2011 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2011 begint. Een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten is te vinden in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2011.

Bij de realisatie van het MIRT moeten rijkspartijen onderling en het Rijk en de decentrale overheden intensiever samenwerken en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar afstemmen. Daarom is gekozen voor een integrale gebiedsgerichte benadering waarbij de ruimtelijke departementen, regionale partners en andere partijen worden betrokken. Daarom is sinds 1 januari 2009 het MIRT Spelregelkader van kracht en worden onder andere de gebiedsagenda's opgesteld.

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

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

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

De begrotingen van VenW zijn ook digitaal beschikbaar op <http://www.rijksbegroting.nl/>.

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

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

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

De infrastructuuragenda beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2011 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2011 begint.

A. Mijlpalen en resultaten 2011

Beheer en onderhoud

In 2011 wil VenW onder meer de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud uitvoeren:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	Verhardingsonderhoud om vorstschades tot een minimum te beperken Groot variabel onderhoud A1 tussen Hengelo en de Duitse grens Levensduurproblematiek stalen bruggen aanpakken Aanleg van ecoducten en andere ontsnipperingsmaatregelen rondom het Hoofdwegenet i.s.m. Provincies en ProRail Aantal kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer realiseren (o.a. aanpak onveilige verzorgingsplaatsen) Impuls 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) Suppleties basiskustlijn en aanleg Zandmotor Herinvestering gemaal Zenemuden (t.b.v. extra afvoer water vanuit Overijssel naar IJsselmeer)
Hoofdvaarwegen	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen) Renovatie Havenhoofden IJmuiden Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied Aanpassing bodembescherming, sluzen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal/Meppelerdiep en Zwarte Water Renovatie sluzen en in- en afslaatwerken Twentekanal Delden/Hengelo en Spoldersluis Renovatie stalen boogbruggen Utrecht

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 2011.

Aanleg en benutting

Hieronder volgen de mijlpalen die VenW in 2011 wil halen binnen de sectoren van het Infrastructuurfonds.

Beleidsagenda

Hoofdwatersystemen

Mijlpaal	Project
Oplevering	Diverse ICES Natte natuurprojecten waaronder de inrichting van de IJsselmonding Diverse projecten uit het programma Herstel en Inrichting, waaronder een aantal natuurvriendelijke oevers Delta plan grote rivieren
Start realisatie	Diverse Saneringen uit het Saneringsprogramma rijkswateren tot en met 2013 Het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren dat onderdeel uitmaakt van het verbeterprogramma waterkwaliteit rijkswateren Het programma Herstel en Inrichting, het Saneringsprogramma en het programma Kaderrichtlijn Rijkswateren zijn programmaonderdelen van het MIRT-project Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

Naast deze mijlpalen wordt in 2011 voortvarend gewerkt aan Ruimte voor de Rivier en het HWBP waarvan in 2010 een groot aantal planstudies zijn afgerond, Maaswerken en aan (voor) verkenningen t.b.v. het Deltaprogramma.

Beleidsagenda

Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	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 A2 Leenderheide–Valkenswaard ¹ A12 Woerden–Oudenrijn ¹ A27 Lunetten–Rijnsweerd ¹ A28 Hattemerbroek–Lankhorst ¹ A58 Eindhoven–Oirschot ¹ A29 knooppunt Vaanplein–aansluiting Barendrecht A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum A50 Valburg–Grijsoord N57 Rondweg Middelburg–Veersedam
Start realisatie	A9 Alkmaar–Uitgeest ¹ A2/A76 Maasbracht–Geleen ¹ A2 Den Bosch–Eindhoven ¹ A12 Gouda–Woerden A12 Waterberg–Velperbroek ¹ A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere ² A4 Delft–Schiedam A15 Maasvlakte–Vaanplein A29 knooppunt Vaanplein–aansluiting Barendrecht A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (omlegging Steenbergen) A2 Meerenakkerweg A2 Passage Maastricht ² A50 Ewijk–Valburg N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)

¹ spoedaanpak.

² Crisis en herstelwet.

Spoorwegen

Mijlpaal	– Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Sporen in Arnhem (fase 1)• Onderdelen NSP Arnhem• NaNov (div. onderdelen)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Page• Goederencorridor Rotterdam–Genua• Aslasten Cluster III• Amsterdam Stationsstalling CS• OV SAAL korte termijn• Diverse onderdelen Regionet• Versnelling emplacement Zwolle (PHS Sporendriehoek/Motie Koopmans)

Beleidsagenda

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	Walradar Noordzeekanaal, Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)
Start realisatie	Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) Bouw vierde sluiskolk Ternaaien

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

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

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

B. Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2010.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerp-begroting 2010		8 629 563	8 519 570	8 238 030	7 590 216	8 261 018	7 518 384
Amendementen		- 40					
Mutaties 1e suppletore wet 2010		393 399	- 47 143	- 6 033	28 014	- 205	- 1 331
Stand Voorjaarsnota 2010		9 022 922	8 472 427	8 231 997	7 618 230	8 260 813	7 517 053
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		99 356	- 119 957	19 129	409 710	253 904	58 038
1a. Loonbijstelling 2010		0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010	Div.	0	53 349	53 456	52 432	54 205	52 081
2. Van provinciefonds t.b.v. HWBP/KRW				42 202	42 202	42 202	42 202
3. Doelmatig waterbeheer	11		81 000	81 000	81 000	81 000	81 000
4. Van FES IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	11				16 049	4 012	
Van FES Deltares	11	9 550	8 499	0	7 295		
5. Compensatie sanering Vecht	11			- 2 416	- 24 000	- 24 000	- 19 584
6. Desalderingen: bijdragen derden	12	4 367	- 21 950	- 13 500	20 000	5 000	
7. FES-verrekeningen: A1/6/9 SAA/Almere Weerwaterzone	12				63 778	- 37 112	
8. Van FES: Duurzaam Veilig	12		5 000	20 000	28 460		
9. Van FES: NoMo-enveloppe 2 mlrd	12			5 000	90 000	100 000	75 000
10. Diverse overboeking met HXII	12	- 9 969	- 4 394	- 4 394	- 1 500		
11. Naar BDU: Benutting/OWN	12	- 46 099					
12. Mandje Spoor: techn. omzetting vanuit ontvangsten Mandje Spoor: kasprobleem 2010 door omzetting	13	- 225 000	- 130 000	- 140 000	- 140 000	- 150 000	- 150 000
13. kasschuif met XII/34: subsidie tv concessiefte NS	13	- 1 000	- 7 000	- 5 000	- 3 000	10 000	
14. Van FES: PHS	13	12 ' 22 190	22 190	96 657	160 875	185 007	29 222
15. Naar art 34: Mob Man nav Cie de Waal	14	- 25 009	- 11 991				
16. Van FES: DH Intern.stad	14				4 372	4 372	13 117
17. Van FES: DVM vaarwegen	15	3 000	35 000	45 000	21 765		
18. Van FES: Eemshaven	15		6 018	3 009	1 404		
19. TEN-subsidie Maasroute	15	10 201	16 850	20 123	17 201	7 841	
20. Naar BDU: mobiliteitsprojecten ABvM	17	- 16 697	- 19 640	- 15 000			
21. ABvM: FES-uitkomst 2009	17		36 733				
22. Leningen ProRail	18	589 063	- 512 470	- 117 598			
23. Saldo 2010-2011	Div.	- 372 259	372 259				
24. Efficiencyverbetering beheer en onderhoud	Div.		- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000
II Diversen (met name desalderingen)		- 53 488	- 30 615	- 47 643	- 32 407	26 835	23 372
Totale mutaties		45 868	-150 572	- 28 514	377 303	280 739	81 410
Stand ontwerp-begroting 2011		9 068 790	8 321 855	8 203 483	7 995 533	8 541 552	7 598 463

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

Beleidsartikelen

Ad 1a. Het kabinet heeft in het aanvullend beleidsakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2. In 1994 zijn structurele middelen vanuit de begroting van VenW overgeheveld naar het Provinciefonds voor de vergoeding van de kosten die provincies en waterschappen hebben gemaakt bij de uitvoering van rivierdijkversterkingen en onderhoud aan hoofdwaterkeringen. Vanaf 2012 worden deze middelen weer teruggeboekt naar de VenW begroting. De middelen worden ingezet voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma/Kaderrichtlijnwater.

Ad 3. In het kader van het aanvullend beleidsakkoord van het Kabinet Balkenende IV is een bedrag van € 100 mln. per jaar ingeboekt op de Rijksbegroting onder de noemer doelmatig waterbeheer. De waterschappen hebben naar aanleiding daarvan een aanbod gedaan van totaal € 100 mln. per jaar. In het bestuurlijk overleg Financiën is besloten om € 19 mln. per jaar structureel uit het Provinciefonds te nemen voor de muskusrattenbestrijding. Verkeer en Waterstaat draagt zorg voor de verdere invulling van de taakstelling door de waterschappen een deel van de kosten van het hoogwaterbeschermingsprogramma op zich te laten nemen. In de IF-begroting wordt dit verwerkt door een ontvangstenraming op te nemen van € 81 mln. per jaar.

Ad 4. Vanaf 2012 worden op dit artikel de uitgaven verantwoord voor de IJsselsprong Zutphen (smalle geul). Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage uit het FES.

Daarnaast is er een FES bijdrage voor het project «Deltares deltafaciliteit». Dit heeft tot doel om de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, waterbeheer en meer in het algemeen het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse Delta.

Ad 5. Voor de uitvoering van de sanering Vecht worden middelen overgeboekt naar het project Ruimte voor de Rivier op artikel 16.

Ad 6. Dit betreft de verwerking van bijdragen van derden in de uitvoering van door VenW uitgevoerde wegprojecten. Het gaat dan met name om bijstellingen voor de N57 Veersedam–Middelburg (Fietsbrug Muiderbrug), programma aansluitingen, A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (aquaduct Steenberg).

Ad 7. Dit betreft enerzijds de verwerking van de (hogere) uitkomst 2009 van het project A1/6/9 Schiphol–Amsterdam–Almere. Deze middelen worden in 2014 met het FES verrekend. Anderzijds zijn vanuit het FES middelen toegevoegd voor het project Almere Weerwaterzone.

Beleidsartikelen

Ad 8. De FES bijdrage beoogt een verbetering van de bereikbaarheid van de regio Utrecht–Hilversum–Amersfoort en de economische kerngebieden in de Randstad door capaciteitsuitbreiding van de rijkswegen A27, A1 en A28.

Ad 9. Er wordt vanuit het FES € 53,5 mln uitgetrokken om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren.

Ad 10 Dit betreft een overboeking naar artikel XII/34 voor de implementatie van de uitkomsten van de Commissie Elverding, middelen voor het Bureau wegen en voor de commissie Tunnelveiligheid.

Ad 11. Dit betreft een overboeking naar de BDU ten behoeve van Benutting/OWN in het kader van de Mobiliteitsaanpak. De middelen worden aan de decentrale overheden uitgekeerd via de BDU.

Ad 12. Eind 2009 is definitief overeenstemming bereikt tussen de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Staat over de uitkering van een superdividend van € 1,4 mld. aan de Staat. Met dit akkoord is de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) rond. De Kamer is hierover schriftelijk geïnformeerd (Kamerstukken II, 2009–2010, 28 165, nr. 105). Het gaat om een omvangrijk pakket van € 2 mld, dat uit diverse onderdelen bestaat en waarbij onder andere schuldaflossing van ProRail aan de orde is.

In deze begroting vindt nu de juiste verwerking plaats van de € 2 mld aan de uitgaven- en ontvangstenkant. Eerder was deze € 2 mld in de begroting 2009 onder de noemer «Mandje spoor» kasmatig ingeschat en technisch geheel verwerkt onder de ontvangstenraming. Dit in afwachting van de uitkomst van de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS hierover.

Alleen het element van de concessievergoeding NS blijft nu onder de ontvangsten spoor geraamd. De overige onderdelen van het pakket (schuldreductie/rentevrijval, leenfaciliteit) zijn verwerkt aan de uitgavenkant; de ontvangstenkant wordt hiervoor nu gecorrigeerd.

Het kasritme probleem dat met deze technische omzetting ontstaat is voor 2010 gecorrigeerd.

Ad 13. Dit betreft de doorwerking van een kasschuif uit 2009 met artikel XII/34 voor de subsidie contractsectorlijnen als onderdeel van de vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail (mandje spoor).

Ad 14. Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (zie brief met kenmerk VENW/DGMO-2010/5651). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het genoemde deel voor Noord Nederland (€ 160 mln) en OV SAAL (€ 1,4 mld). In dit kader worden nu de FES-middelen uit de enveloppe Openbaar Vervoer aan de begroting van VenW toegevoegd.

Ad 15. Het betreft de uitvoering van mobiliteitsmanagementsprojecten naar aanleiding van de adviezen van de commissie de Waal. De bedragen worden op artikel 34 van Hoofdstuk XII verantwoord.

Ad 16. Het betreft uit Den Haag internationale Stad. Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage FES.

Beleidsartikelen

Ad 17. Vanuit het FES is circa € 105 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2010–2013 voor het nemen van maatregelen op het gebied van vaarwegen. Deze middelen worden benut om, conform de doelen uit de nota Mobiliteit, de benutting van vaarwegen te verbeteren en de betrouwbaarheid van reistijden te verhogen.

Ad 18. Dit betreffen FES middelen voor de verruiming van de vaargeul Eemshaven.

Ad 19. Dit betreft de verwerking van de door de EU toegekende TEN-subsidie voor de aanleg van de Maasroute, fase II.

Ad 20. Dit betreft overboekingen naar artikel HXII/34 voor de uitvoering van mobiliteitsmanagementsprojecten naar aanleiding van de adviezen van de commissie de Waal.

Ad 21. Dit betreft de verwerking van de uitkomst 2009 van het project ABvM. Deze middelen worden in 2014 weer met het FES verrekend.

Ad 22. In 2010 wordt vervroegd afgelost vanuit het beschikbaar gekomen superdividend van NS in 2009/2010.

Ad 23. In het Infrastructuurfonds is sprake van (forse) kasspanning in de planperiode t/m 2020: de eerste jaren een kastekort, in latere jaren een overschot. Ook aan VenW is de nullijn opgelegd voor de kasbudgetten op het Infrastructuurfonds de komende jaren. Wel is de problematiek verlicht door het voordelig saldo 2009 door te schuiven naar 2011.

Ad 24. Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur.

In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van hoofdwatersystemen, (vaar)wegen en spoor. Vanwege juridische verplichtingen en een zekere aanlooptijd bij de invoering van de maatregelen is het vanaf 2011 mogelijk om € 45 miljoen te besparen door middel van deze maatregelen. Additioneel worden maatregelen genomen die leiden tot functievermindering, zoals beperken van verlichting, verminderen signaalgevers, versoberen vast onderhoud etc. Dit levert vanaf 2011 € 20 miljoen op.

3. DE PRODUCTARTIKELEN

11 Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

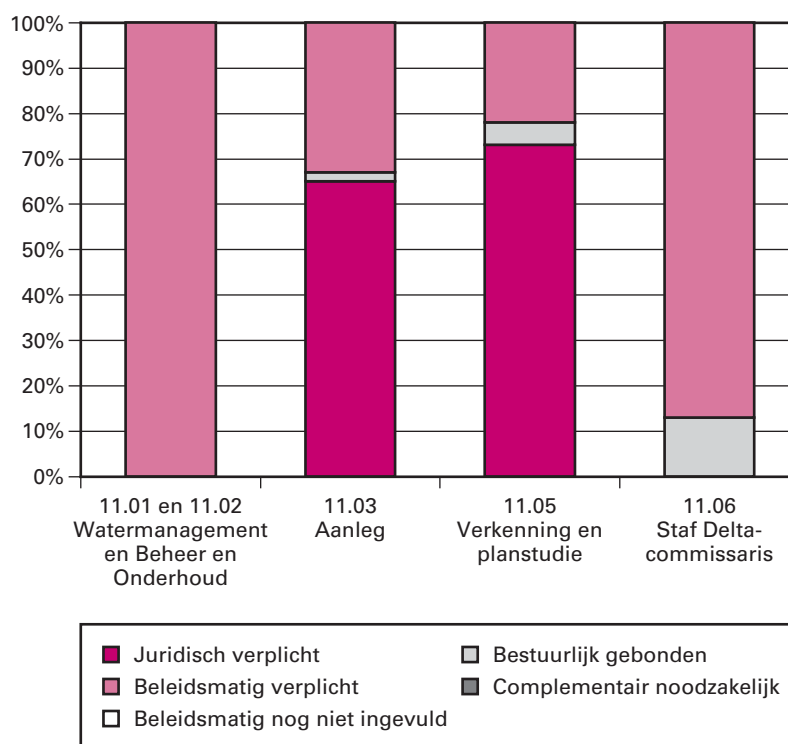
Op dit artikel worden de producten op het gebied van hoofdwatersystemen verantwoord. Dit betreft de onderdelen watermanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc.

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
11 Hoofdwatersystemen	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	1 197 989	1 284 697	781 215	812 430	707 900	783 095	630 912
Uitgaven	986 690	1 107 319	1 008 689	983 476	808 672	919 720	829 826
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>91 231</i>	<i>87 132</i>	<i>83 838</i>	<i>84 244</i>	<i>84 689</i>	<i>85 069</i>	<i>85 674</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	91 231	87 132	83 838	84 244	84 689	85 069	85 674
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>327 038</i>	<i>290 152</i>	<i>249 082</i>	<i>246 398</i>	<i>245 592</i>	<i>245 652</i>	<i>245 711</i>
11.02.01 Basispakket waterkeren	209 779	168 899	130 542	153 687	168 842	168 892	178 923
11.02.05 Basispakket integr. waterbeheren	105 068	95 000	77 213	76 767	76 683	76 693	66 721
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 191	26 253	41 327	15 944	67	67	67
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>559 371</i>	<i>709 036</i>	<i>658 314</i>	<i>605 991</i>	<i>436 911</i>	<i>476 439</i>	<i>375 232</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	376 813	425 792	488 097	519 594	348 347	390 447	274 433
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren	182 558	283 244	170 217	86 397	88 564	85 992	100 799
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>9 050</i>	<i>16 901</i>	<i>13 357</i>	<i>42 745</i>	<i>37 382</i>	<i>108 462</i>	<i>119 111</i>
11.05.01 Verkenningenprogr. hoofdwatersyst.	6 711	8 887	3 656	2 306	378	113	
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	727	2 885	8 354	39 863	37 004	108 349	119 111
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	1 612	5 129	1 347	576			
<i>11.06 Staf Deltacommissaris</i>		<i>4 098</i>	<i>4 098</i>	<i>4 098</i>	<i>4 098</i>	<i>4 098</i>	<i>4 098</i>
11.06.01 Staf Deltacommissaris		4 098	4 098	4 098	4 098	4 098	4 098
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		2 234	2 173	2 173	2 173	2 173	2 173
– Baten-lastendiensten	441 129	376 323	306 840	333 014	349 476	346 010	346 831
– Restant	545 561	728 762	699 676	648 289	457 023	571 537	480 822
11.09 Ontvangsten	28 184	66 554	114 300	85 800	83 500	81 000	81 000

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000			
11.01 en 11.02 Watermanagement en Beheer en Onderhoud			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	41 324		
11.03 Aanleg			
<i>juridisch verplicht</i>	429 636	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	13 220	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	203 123		
11.05 Verkenning en planstudie			
<i>juridisch verplicht</i>	7 627	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	522	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 299		
11.06 Staf Deltacommissaris			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	250	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 675		

11.01 en 11.02 Watermanagement en Beheer en Onderhoud
 De voor beheer en onderhoud opgenomen bedragen zijn volledig beleidsmatig verplicht. Het gaat hier om de verwachte uitgaven voor het project Stuwen in de Lek waarvoor een nieuwe aanbestedingsprocedure is gestart.

11.03 Aanleg
 Het artikelonderdeel Waterbeheer is voor 99% juridisch verplicht. Het beleidsmatig verplichte gedeelte betreft hoofdzakelijk de nog niet afgegeven beschikkingen op het Hoogwaterbeschermingsprogramma,

Productartikel 11

alsmede de beleidsmatig afgesproken projecten SBW (Sterkte Belasting Waterkeren) en WTI (Wettelijk Toetsingsinstrumentarium).

11.05 Verkenning en planstudie

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

11.06 Staf Deltacommissaris

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

11.01 Watermanagement

Motivering

Met Watermanagement streeft VenW naar:

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

Producten

Basispakket Watermanagement

Binnen het basispakket watermanagement worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

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

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

Meetbare gegevens bij watermanagement

Omvang areaal:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 2009	Omvang 2010	Omvang 2011
Watermanagement	Km ² water	62 250	62 250	62 250

Indicatoren:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 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.	%	90%	80%	80%
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	%	82%	90%	90%

Toelichting

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

11.02 Beheer en onderhoud

Motivering

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

Producten

In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de audits naar het beheer en onderhoud op de afzonderlijke netwerken (Hoofdwatersystemen, Hoofwegennet en Hoofdvaarwegennet) zal worden bezien welke beheersmaatregelen kunnen worden ingezet om budget en kosten meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

1. Kustlijnhandhaving (conform de basiskustlijn zandige kust niveau 1990).

2. Beheer en Onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen (conform de Wet op de waterkering).

ad 1. Kustlijnhandhaving

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

ad 2. Beheer en Onderhoud Rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen

• Rijkswaterkeringen

Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt ongeveer 267 km primaire waterkeringen. Er wordt vast onderhoud gepleegd, bijvoorbeeld maaien van dijken. Daarnaast wordt er variabel onderhoud gepleegd. Dat betekent dat de waterkeringen periodiek worden geïnspecteerd en dat zo nodig tekortkomingen worden verholpen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Waterwet vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat met name om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat ook 396 km niet-primaire waterkeringen. Deze vallen niet onder de Waterwet omdat ze geen bescherming hoeven te bieden tegen het buitenwater. Ze bieden bescherming tegen het binnenwater. Ook deze waterkeringen voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau.

• Stormvloedkeringen

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

Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheeren

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

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

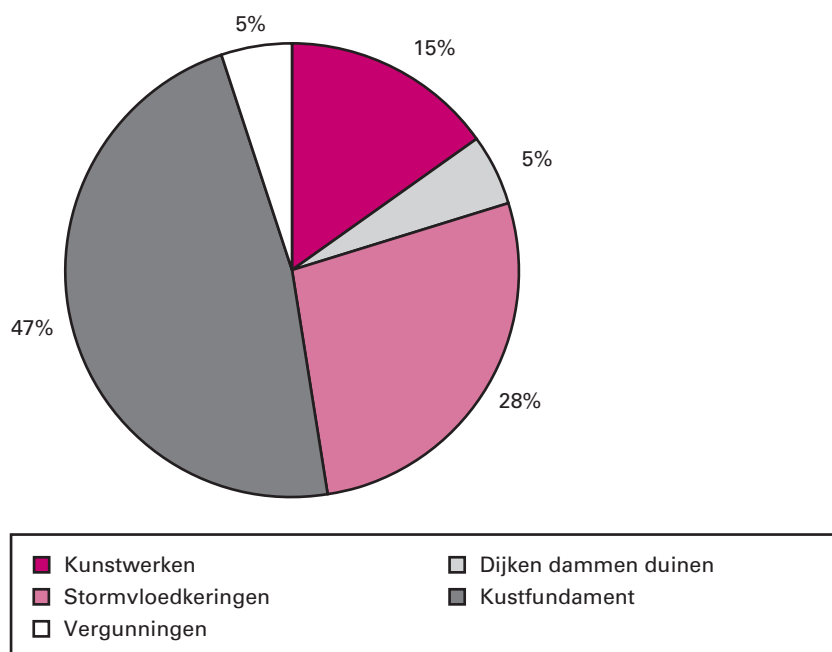
Onder het basispakket valt ook de voorbereiding van respectievelijk WB21, de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de Waterwet, alsmede de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. Voor de KRW moeten stroomgebiedbeheersplannen opgesteld worden. Die bepalen welke maatregelen op het terrein van beheer en onderhoud genomen zullen moeten worden om aan de KRW te blijven voldoen. Tevens vallen onder het basispakket beheer en onderhoud waterbeheren de maatregelen gericht op het op orde krijgen en houden van de vegetatie in de uiterwaarden.

Groot variabel onderhoud waterbeheren

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

Meetbare gegevens bij Beheer en Onderhoud

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



• Waterkeren

Suppleren voor kustlijn­zorg in 1000m ³	Realisatie2007	Realisatie2008	Realisatie2009	Verwachte realisatie 2010	Verwachte realisatie 2011
Strand	3 724	1 249	600	6 066	4 050
Onderwater	8 976	6 213	14 000	4 417	7 222
Totaal	12 700	7 462	14 600	10 483	11 272

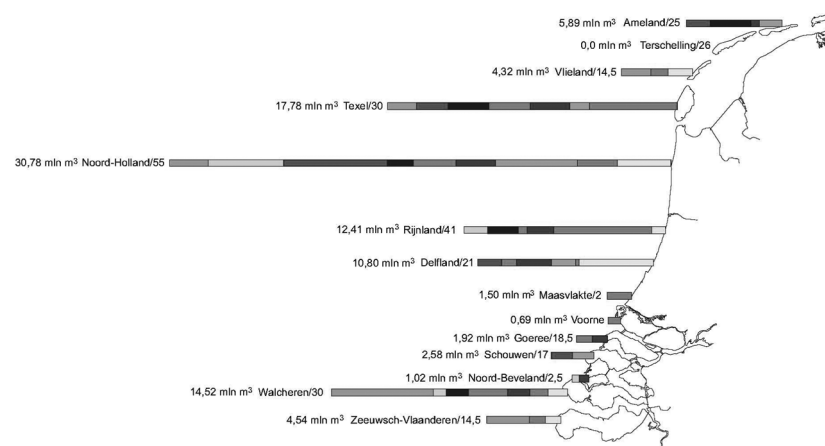
Toelichting algemeen

Om de Basiskustlijn en het kustfundament te kunnen handhaven dient jaarlijks gemiddeld 12 miljoen m³ te worden gesuppleerd. Hiertoe wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. Inhoud en omvang van dit programma kan jaarlijks variëren naargelang specifieke behoefte en budgettaire mogelijkheden. Bij de aanbesteding van de suppletieprogramma's hebben de aannemers de vrijheid om de suppletiewerkzaamheden over twee jaar te spreiden. Voor de jaren 2007, 2008 en 2009 zijn de gerealiseerde suppletievolumes opgenomen. Voor de jaren 2010 en 2011 is een inschatting gemaakt van de verwachte te realiseren suppletievolumes.

Verwachte realisatie 2011

Met het voor suppleties beschikbare budget kan in 2011 naar verwachting in totaal ruim 11,2 mln. m³ worden gesuppleerd. Dit betreft circa 5,1 mln. m³ uit het vastgestelde programma 2010 (overloop) en circa 6,1 mln. m³ van het voorgenomen programma 2011. Over een definitief programma 2011 vindt besluitvorming plaats door de bewindslieden in het najaar voorafgaand aan het uitvoeringsjaar.

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



Productartikel 11

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2011 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	267	37 100
	Stormvloedkeringen	4	49 800
	Niet primaire waterkeringen in km	396	8 100
	Suppleren voor kustlijn­zorg gem. in m ³ ¹	11 272 000	35 542
Totaal			130 542

¹ Dit betreft circa 5,1 mln m³ uit het vastgestelde programma 2010 (overloop) en circa 6,1 mln m³ van het voorgenomen programma 2011.

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2009	Streef­waarde 2010	Streef­waarde 2011
Beheer en Onderhoud Waterkeren	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloed-keringen, etc) en andere werken die direct buitenwater kerens voldoen aan de veiligheids­normen uit de wet op de waterkering. Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m ³ zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletiepro­gramma om de basiskustlijn te handhaven.	%	100	62%	62%	62%
		Aantal m ³ per jaar	12 000 000	14 600 000	10 483 000	11 272 000

Toelichting:

1. De eerste indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Waterwet of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het in technische staat houden van de situatie 2006. Uit die zogenaamde «tweede toetsing» is gebleken dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de WOW-eisen. Het beheer en onderhoud programma is er vooraansnog op gericht dit percentage vast te houden. Het verbeteren van dit percentage richting 100% moet worden gerealiseerd via het aanlegprogramma. In 2011 zullen de resultaten van de nieuwe toetsing bekend worden.
2. De tweede indicator geeft de gerealiseerde en verwachte jaarlijkse hoeveelheid zand aan die RWS suppleert voor de Nederlandse kust volgens een vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn en het kustfundament op orde te houden.

• **Waterbeheren**

Omvang Areaal:

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang	Totaalbudget 2010 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Spuiende en stuwende kunstwerken	99	53 400
	Totaal aantal vergunningen	1 100	3 913
	Oevers en stortplaatsen		19 900
Totaal			77 213

Productartikel 11

Toelichting:

1. Vergunningen zijn vraaggestuurd. De voor 2011 voorziene omvang van het aantal vergunningen is gebaseerd op realisatiecijfers en verwachtingen en wordt geschat op 1100. Dit cijfer is grotendeels gebaseerd op het aantal vergunningen dat op basis van de Waterwet en de Ontgrondingenwet de afgelopen jaren is afgegeven. Hierbij is uitgegaan van het gegeven dat er enerzijds minder vergunningen worden aangevraagd door de algemene regels en er anderzijds meer aanvragen binnenkomen door de grotere toegankelijkheid en publiciteit rond de nieuwe Waterwet.

Indicatoren:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	100%	99,9%	100%	100%
	Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen in het kader van Wvo, Wbb, Wbr, OW, Wwh voldoet aan de wettelijke termijnen.	%	95%	85%	80%	80%

Toelichting:

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

• Groot variabel onderhoud

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

Projecten	Uitvoeringsperiode
Stuwen Lek	2010–2016
Haringvliet	2004–2011

Toelichting:

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

11.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma waterkeren

Rivierverruiming, niet zijnde Ruimte voor de Rivier

Langs de Maas, de Rijn, de Waal en de Lek worden rivierverruimingsprojecten uitgevoerd om een grotere waterafvoer te kunnen opvangen. Andere projecten die in het kader van de rivierverruiming worden uitgevoerd betreffen de zogeheten NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied) projecten. De NURG-projecten beogen ook de ontwikkeling van natuur. De realisatie van laatstgenoemde projecten moet uiterlijk 2015 afgerond zijn. Voorbeelden van projecten die worden uitgevoerd om deze doelstelling te realiseren zijn de projecten Hemelrijkse Waard, Batenburg en het Lexkesveer.

Dijkversterking en herstel en onderzoek steenbekleding

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die zijn voortgekomen uit de vijfjaarlijkse toetsing conform de Wet op de waterkering. Uit de resultaten van de eerste (2001) en tweede toetsing (2006) van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van deze keringen niet voldoet aan de wettelijke norm (Kamerstuk II, 2007–2008, 27 625 en 18 106, nr. 103). Vanuit het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden subsidies verstrekt aan de Waterschappen ten behoeve van de uitvoering van de vereiste verbetermaatregelen. In juli 2010 heeft de Minister de Kamer geïnformeerd over de evaluatie en de voortgang van het HWBP. Tevens is het hoogwaterbeschermingsprogramma daarmee opnieuw vastgesteld. In het kader van doelmatig waterbeheer leveren de Waterschappen met ingang van 2011 jaarlijks een financiële bijdrage aan het HWBP. De jaarlijkse bijdrage en de wijze van verdeling over de waterschappen zal in de Waterwet geregeld worden. Het programmabureau van Rijkswaterstaat Waterdienst werkt continu aan het verbeteren van de financiële ramingen om tot een stabiele prognose van benodigde kosten te kunnen komen. De Tweede Kamer wordt separaat geïnformeerd over de te nemen maatregelen om tot een stabiel programma te komen.

Zandmotor

In het kader van de Pilot Zandmotor wordt een grote hoeveelheid zand aangebracht voor de Delflandse kust. Door wind, golven en zeestroming verspreidt het zand zich en groeit de kust op natuurlijke wijze aan. Zo levert de Zandmotor een bijdrage aan de kustveiligheid op langere termijn. De Pilot Zandmotor Delflandse Kust is een gezamenlijk project van VenW en de provincie Zuid-Holland. De Zandmotor, als object, komt ten noorden van de plaats Ter Heijde te liggen, ter hoogte van natuurgebied Solleveld. De functie zal natuur en recreatie zijn, zolang de Zandmotor bestaat. De natuurlijke afbraak is voorzien. De Zandmotor gaat

er uitzien als een haak die 1,5 kilometer de zee in steekt. Op het strand ligt dan een basis van twee kilometer breed welke aansluit op het natuurgebied Solleveld. Het project Pilot Zandmotor Delflandse Kust is overgegaan naar de realisatiefase; het gaat om het aanbrengen van circa 20 miljoen m³ zand. De aanbesteding zal eind 2010 plaatsvinden. De kosten voor VenW zijn begroot op € 69 mln., waarvan € 30 mln. uit het Aanvullend Beleidsakkoord afkomstig is. De provincie Zuid-Holland draagt € 14 mln. bij. De realisatie zal in 2012 afgerond worden.

De belangrijkste mutaties in het realisatieprogramma waterkeren zijn:

- Aan het hoogwaterbeschermingsprogramma zijn aanvullende middelen toegevoegd. Deze vloeien voort uit de kabinetsafspraken over doelmatig waterbeheer en het aanbod van de waterschappen om een bijdrage te leveren aan het HWBP.
- Voor de projecten «Deltares deltafaciliteit» en «Ijsselsprong Zutphen» zijn FES-middelen beschikbaar gekomen.
- Ten behoeve van de dekking van de kosten voor de pilot «Zandmotor» is € 69 mln. en voor het project «Kampen Hoogwatergeul» is een bedrag van € 50 mln. toegevoegd

Realisatieprogramma waterbeheren

Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast

De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water. De projecten moeten uiterlijk op 1 juli 2010 zijn afgerond. Een beperkt aantal projecten zal op die datum nog niet zijn voltooid. Dit kan gevolgen hebben voor de vaststelling van de subsidies voor die projecten. De verwachting is dat eind 2011 de laatste vaststellingen kunnen plaatsvinden.

Innovatie KRW

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

Synergie KRW/WB21

In 2009 zijn de eerste subsidiemiddelen uitgegeven. Het merendeel van de middelen is in het ILG opgenomen en is, overeenkomstig het afgesproken kasritme, aan de provincies verstrekt. De overige middelen zijn op grond van een specifieke uitkeringsregeling aan gemeenten en waterschappen beschikt (voorschot). De projecten moeten uiterlijk op 31 december 2011 zijn gestart en uiterlijk op 31 december 2015 zijn afgerond.

Verruiming vaargeul Westerschelde inclusief natuurcompensatie Perkpolder

De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Nederland financiert maximaal € 30 mln. op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming en vaargeulwandverdediging. Daarnaast wordt in verband met EU-verplichtingen natuurcompensatie uitgevoerd bij Perkpolder op basis van de vorige (2e) verdieping van de Westerschelde.

Productartikel 11

Natuurlijker Markermeer/IJmeer

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

Belangrijkste mutaties in het Realisatieprogramma Waterbeheren zijn:

- Aan het budget voor Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren zijn aanvullende middelen toegevoegd. Deze middelen vloeien terug vanuit Provinciefonds.

Projectoverzicht behorende bij 11.03.01: Realisatieprogramma Waterkeren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten Nationaal													
Deltaplan grote rivieren	667	667	657	10	0							2010	2010
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	202	202	125	19	13	10	6	16	13			2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1 105	1 126	627	79	74	77	57	66	80	44		2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	2 811	1 789	375	209	283	389	250	263	144	897		2020	2020
Deltares Deltafaciliteit	25			10	8		7					2013	
IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	30						16	4	5	5		2015	
IJsseldelta Kampen (Hoogwatergeul)	50							30	20			2015	
Pilot Zandmotor	69			30	39							2012	
Overige onderzoeken en kleine projecten	369	367	138	69	70	43	12	12	12	15		2020	2020
Totaal categorie 0	5 328		1 921	426	488	520	348	390	274	961			
Begroting (IF 11.03.01)				426	488	520	348	390	274				

Productartikel 11

Projectoverzicht behorende bij 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheren

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten nationaal												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	20	2							2009	2009
Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	6	6	5	1							2010	2010
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	107	120	78	22	6						2011	2011
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	1 012	728	234	112	86	42	58	64	86	330	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	58	35	7						2011	2011
Projecten Noordwest-Nederland												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	47	33	25	22							2011	2011
Natuurlijker Markermeer/IJmeer	26	25	1	1	11	8	3	0	1		2015	-
Projecten Utrecht												
Sanering Vecht	70		70								n.v.t.	-
Projecten Zuidvleugel												
Depot Hollandsch Diep	93	94	93	0							2008	2008
Projecten Zuidwestelijke Delta												
Natuurcompensatie Perkpolder	32	31	5	2	9	9	2	4			2014	2013
Verruiming vaargeul Westerschelde	31	31	3	7	3	4	4	6	5		2011	2011
Projecten Oost-Nederland												
Inrichting IJsselmonding	10	10	9	1							2010	2010
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	49	49	21	4	17	7					2012	2011
Overige projecten												
Innovatie KRW/WB 21	76	75	3	61	12						2012	2012
Synergie KRW/WB 21	117	116	21	18	18	16	21	12	10	1	2015	2015
Kleine Projecten	0	0	5	-5								
Totaal categorie 0	1 796		650	283	170	86	89	86	101	331		
Begroting (IF 11.03.02)				283	170	86	89	86	101			

11.05 Verkenning en planstudie

Motivering

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

Producten

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

Productartikel 11

De MIRT-onderzoeken op dit artikelonderdeel zijn:

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

Deelprogramma	Verantwoordelijk
Generiek	
Veiligheid	VenW
Zoetwatervoorziening	VenW
Nieuwbouw en Herstructurering	VROM
Regionaal	
IJsselmeer	VenW
Rivieren	VenW
Rijnmond	VenW en VROM
Kust	VenW en VROM
Zuidwestelijke Delta	LNV en VenW
Wadden	LNV

Het deelprogramma Nieuwbouw wordt verantwoord op de begroting van het ministerie van VROM en de deelprogramma's Zuidwestelijke Delta en Wadden worden verantwoord op de begroting van het ministerie van LNV.

Voor ieder deelprogramma is een plan van aanpak gemaakt in 2010, dat in 2011 in uitvoering is. Het betreft onderzoeken en studies, gericht op de volgende vragen:

- Veiligheid: principebesluit nieuwe normen voor waterveiligheid, buitendijks beleid, deltadijken en gebiedspilots.
- Zoetwatervoorziening: In verband met klimaatverandering en de ontwikkeling in de zoetwatervraag ontwikkelen van een lange termijn strategie voor de beschikbaarheid van zoetwater.
- Nieuwbouw en Herstructurering: Het ontwikkelen van een lange termijn visie en een nationaal beleidskader ten aanzien van de ontwikkeling van stedelijke functies in verband met waterrisico's en de eigenschappen van de ondergrond, in samenhang met de verwachte gevolgen van klimaatverandering.
- IJsselmeergebied: In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een lange termijn strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeer. Tevens korte termijn peilbesluit tot 2035, conform NWP.
- Rivieren: In verband met verwachte hogere rivierafvoeren van Maas en Rijn takken zal voor het rivierengebied een integrale lange termijn opgave worden geformuleerd en een strategie wordt uitgewerkt vanuit veiligheid, natuurdoelen, ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Rijnmond–Drechtsteden: In verband met de verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extreme rivierafvoeren ontwikkelen lange termijn oplossingsrichtingen voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.
- Kust: Onderzoek naar een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust en naar de mogelijkheid en wenselijkheid van kustuitbreiding.
- Zuidwestelijke Delta: In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren

Productartikel 11

ontwikkelen van een lange termijn strategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen.

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

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

2. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium:

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

3. Innovatie Haaglanden:

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

4. Deltamodel:

Het Deltamodel wordt ontwikkeld door Rijkswaterstaat Waterdienst, Deltares en andere kennisinstituten en adviesbureaus in opdracht van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met andere departementen. Het Deltamodel heeft als doel om de waterhuishoudkundige onderbouwing van het Deltaprogramma te leveren. Het is een modelinstrumentarium, dat wordt ontwikkeld voor de beleidsanalyse (opgave, maatregelen, effecten) met lange(re) tijdshorizon voor de besluitvorming in het Deltaprogramma. Het Deltamodel wordt gebruikt door deelprogramma's van het Deltaprogramma bij het uitvoeren van hun onderzoeken. Het Deltamodel berekent daarbij onder meer de effecten van maatregelen in het ene deelprogramma op de opgave en maatregelen van andere deelprogramma's. Het zorgt er tevens voor dat de effecten van maatregelen op een vergelijkbare manier worden bepaald, waardoor een integrale afweging binnen het deltaprogramma mogelijk is. Een eerste ruwe nog onvolledige versie van het Deltamodel is eind 2010 beschikbaar. Het definitieve modelinstrumentarium zal eind 2012 gereed zijn.

De verkenningen op dit artikelonderdeel zijn:

1. Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk
2. Grevelingen Water en Getij
3. Zandhonger Oosterschelde
4. Uitvoeringsprogramma ZW Delta

De planstudies op dit artikelonderdeel zijn:

1. Extra spuicapaciteit Afsluitdijk
2. Overige steenzetting
3. Legger primaire waterkering Vlieland
4. Volkerak-Zoommeer

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

Verkenningen waterkeren en beheren

Wijzigingen in de verkenningentabel zijn:

- De verkenning compartimentering is afgerond en heeft opgeleverd dat het grootschalig nieuw aanleggen van compartimenteringsdijken niet effectief is. Mogelijk dat dit op een kleinere, regionale, schaal wel het geval kan zijn. Dit vergt wel gebiedsgericht maatwerk en past binnen het concept van «meerlaagsveiligheid», dat in het Nationaal Waterplan 2009–2015 (december 2009) als uitgangspunt voor een duurzaam waterveiligheidsbeleid is verwoord. De uitwerking hiervan vergt ook gebiedsgericht maatwerk. Beide voornoemde onderwerpen worden in een aantal gebiedspilots waterveiligheid nader uitgewerkt.
- De verkenning Levensduur Waterkeringen is afgerond en heeft zich gericht op het effect van de inzetbaarheid van de Maeslantkering op de waterkeringen in het Rijn- en Maasmondgebied. Gebleken is dat de levensduur van waterkeringen in het Rijn- en Maasmondgebied door meerdere factoren wordt bepaald. Eén van die factoren is de wijze waarop – op termijn – wordt omgegaan met dit gebied, het wel of niet afsluitbaar maken. Dit wordt verder uitgewerkt in het Deltaprogramma, deelprogramma Rijnmond–Drechtsteden.
- De verkenning Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk is met één jaar vertraagd i.v.m. de controversieel verklaring.
- De integrale verkenning legger Vlieland en Terschelling is nieuw in het verkenningenprogramma opgenomen.

Planstudieprogramma waterkeren

De belangrijkste mutaties in de planstudietabel waterkeren zijn:

- De aanbesteding van de Zandmotor vindt in 2010 plaats, waarna tot uitvoering wordt overgegaan. De bijdrage VenW bedraagt maximaal € 69 miljoen. De resterende projectkosten worden door de Provincie Zuid-Holland gefinancierd.
- De legger waterkeren Vlieland is terug in de verkenningenfase opgenomen om samen met de provincie Friesland, de gemeenten Vlieland en Terschelling en het waterschap Friesland te komen tot een integrale verkenning.

Planstudieprogramma waterbeheren

De belangrijkste mutaties in de planstudietabel waterbeheren zijn:

- Volkerak Zoommeer (VZM): de kostenschattning voor het maken van doorlaatmiddelen en aanpassingen van sluisen bedraagt € 70 miljoen. De bijkomende maatregelen ten behoeve van zoetwatervoorziening € 70 à € 120 miljoen. Dit uitgaande van een situatie waarin het lukt om met innovatieve maatregelen de zoutlek door Volkeraksluisen naar het Haringvliet–Hollandsch Diep afdoende terug te dringen. Een pilot wordt op dit moment uitgevoerd.
- Voor de planstudie Beekmonding Maas is op 24 maart 2010 is het SNIP3 en SNIP4 besluit genomen. De uitvoering vindt plaats in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren op het Realisatieprogramma Waterbeheren (artikelonderdeel IF 11.03.02).
- De planstudie Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer is vertraagd wegens het uitblijven van een variantkeuze door onduidelijkheid over het effect van de te nemen maatregelen. De planstudie zal na het in 2011 te nemen projectbesluit direct in uitvoering worden genomen in het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (artikelonderdeel IF 11.03.02, aanleg waterbeheren).

Productartikel 11

Projectoverzicht behorende bij 11.05.01: Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

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

Projectoverzicht behorende bij 11.05.02: Planstudieprogramma waterkeren

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering	
	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014		2015
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1											
Projecten Nationaal											
Overige steenzetting			170								2012–2016
Projecten Noordwest-Nederland											
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk			246				pb/uo				2013–2017
Totaal categorie 1			416								

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Projectoverzicht behorende bij 11.05.03: Planstudieprogramma waterbeheren

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering	
	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014		2015
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1											
Projecten Zuidwestelijke Delta											
Volkerak Zoommeer	140	190					pb/uo				2012–2017
Projecten Noordwest-Nederland											
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	12	60					pb/uo				
Totaal categorie 1											

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

11.06 Staf Deltacommissaris

Motivering

De staf deltacommisaris ondersteunt de deltacommisaris in zijn taak om, via de coördinerend bewindspersoon, het Kabinet te adviseren over het Deltaprogramma en in zijn taak om te sturen op samenhang en

Productartikel 11

integraliteit, op voortgang en op draagvlak voor maatregelen en het Deltaprogramma als geheel.

Producten

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

1. jaarlijks voorbereiden en herzien van het Deltaprogramma, inclusief de financiële consequenties en zorgen voor de planning voor het maken en begeleiden van de jaarlijkse herziening;
2. rapporteren over de voortgang in uitvoering van het Deltaprogramma;
3. bewaken van de samenhang van de voorstellen; en beoordelen wat nodig is om de samenhang en consistentie te waarborgen;
4. bevorderen van draagvlak via contacten met overheden en maatschappelijke organisaties;
5. signaleren en oplossen van eventuele knelpunten en aandragen van oplossingsrichtingen.

Artikel 12 Hoofdwegennet

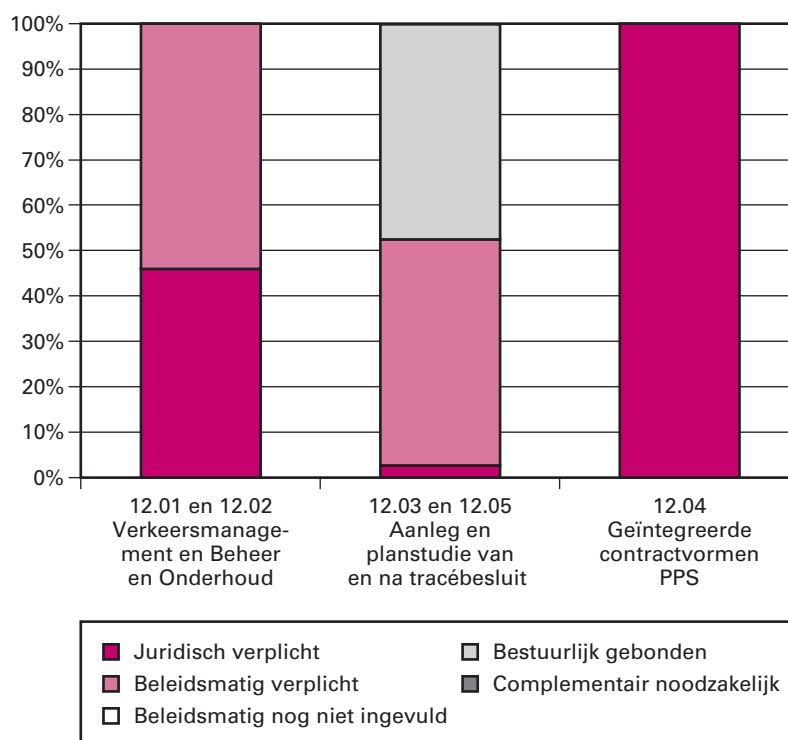
Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2011 (XII). Het Infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de beleidsartikelen 32 (bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit), 34 (betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd) en 36 (bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving).

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering (in € 1 000)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	1 879 765	4 679 376	3 673 148	3 004 574	3 104 281	2 257 781	1 668 045
Uitgaven	2 908 606	2 991 367	3 032 303	2 891 910	3 065 098	3 750 751	2 423 745
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>56 527</i>	<i>57 150</i>	<i>50 529</i>	<i>50 315</i>	<i>50 296</i>	<i>50 293</i>	<i>51 299</i>
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	56 527	57 150	50 529	50 315	50 296	50 293	51 299
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement							
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>		<i>1 012 740</i>	<i>1 023 854</i>				
	<i>827 211</i>			<i>970 519</i>	<i>960 634</i>	<i>931 902</i>	<i>831 392</i>
12.02.01 Basispakket B&O	657 227	821 620	835 014	831 903	801 804	867 739	810 015
12.02.02 Servicepakket B&O	102 253	80 592	61 357	32 051	32 479	2 861	21 203
12.02.04 Groot variabel onderhoud	67 731	110 528	127 483	106 565	126 351	61 302	174
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>1 652 933</i>	<i>1 728 817</i>	<i>1 743 617</i>	<i>1 246 118</i>			
					<i>869 889</i>	<i>601 074</i>	<i>239 817</i>
12.03.01 Realisatieprogramma	1 610 236	1 719 044	1 629 127	1 094 992			
					755 480	563 644	228 594
12.03.02 Planstudie na tracèbesluit	42 696	9 774	114 489	151 125	114 409	37 430	11 223
<i>12.04.01 GIV/PPS</i>	<i>261 065</i>	<i>185 147</i>	<i>190 564</i>	<i>166 486</i>	<i>249 969</i>	<i>220 307</i>	<i>124 026</i>
<i>12.05 Verkenningen en planstudie voor tracebesluit</i>	<i>110 870</i>	<i>7 513</i>	<i>23 739</i>	<i>458 472</i>	<i>934 310</i>	<i>1 947 175</i>	<i>1 177 211</i>
12.05.01 Verkenningen	5 336	6 204	2 927	2 827	0	0	0
12.05.02 Planstudie voor tracèbesluit						1 947 175	1 177 211
	105 535	1 309	20 812	455 645	934 310		
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven	3 356	3 734	0	0	0	0	0
– Baten-lastendiensten	1 170 895	1 302 583	1 229 448	1 110 487	1 105 172	1 068 930	1 011 477
– Restant	1 734 355	1 685 050	1 802 855	1 781 423	1 959 926	2 681 821	1 412 267
12.09 Ontvangsten	123 019	239 796	159 772	93 403	289 778	312 927	289 549

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

12.01 en 12.02 Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud			
<i>juridisch verplicht</i>	41 410	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	48 611		
12.03 en 12.05 Aanleg en planstudie voor en na tracebesluit			
<i>juridisch verplicht</i>	917 617	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	305 872	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	321 283		
12.04 GIV/PPS			
<i>juridisch verplicht</i>	168 062	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			

12.01 en 12.02 Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

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

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

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

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Het hiervoor geraamde budget is voor meer dan de helft reeds juridisch verplicht; het restant is beleidsmatig verplicht.

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft VenW naar optimaal gebruik van en informatie over de beschikbare infrastructuur en draagt bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur.

In het Beleidskader Benutten heeft VenW concrete invulling gegeven aan de pijler Benutten (verkeersmanagement) naast de pijlers Bouwen en Beprijzen. De negen acties uit het Beleidskader Benutten worden momenteel gericht uitgevoerd.

Met verkeersmanagement draagt VenW als volgt concreet bij aan onder meer de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit:

- reistijdwinst en daarmee voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur;
- veiligere verkeersafwikkeling met minder ongevallen;
- gelijkmatiger verkeersafwikkeling en daarmee brandstofbesparing en lagere uitstoot van CO₂;
- verbeterde reis- en route-informatie en daarmee tot beter geïnformeerde reizigers en een betere benutting van de weginfrastructuur.

Producten

Basispakket Verkeersmanagement

Bij het vormgeven van verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt in vijf maatregelcategorieën:

- verkeersgeleiding bij grote drukte;
- hulpverlening ten behoeve van doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement);
- reistijd- en route-informatie;
- maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag;
- voorlichting over rijkswegen.

Vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale wordt een proactieve sturing voorgestaan. Het instrumentarium voor deze sturing van het verkeer wordt steeds verder verfijnd. Zo worden regelscenario's geoptimaliseerd, zijn de afgelopen jaren afspraken met politie en hulpverleners geconcretiseerd en worden verkeerscentrales van de andere wegbeheerders en die van RWS steeds verder met elkaar verknoopt voor een optimale bediening van weggebruikers van deur tot deur.

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.

Er wordt gewerkt in een twintigtal samenwerkingsverbanden (grote en middelgrote stedelijke agglomeraties). Bij een aantal van deze samenwerkingsverbanden heeft dit reeds geleid tot maatregelpakketten. Voorbeelden hiervan zijn het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen), het SIRE-gebied (regio Eindhoven), de regio Haaglanden en het Stadsgebied Rotterdam.

Productartikel 12

Met de Mobiliteitsaanpak wordt een groot aantal pakketten benuttingsmaatregelen in de periode 2010–2012 gerealiseerd waarmee een direct merkbare verbetering van de filetop 50 wordt bereikt.

De Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) 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.

Met dynamisch verkeersmanagement wordt beoogd 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 voertuigverliesuren.

Meetbare gegevens bij Verkeersmanagement

Specificatie bedieningsareaal:

Areaalomschrijving	omvang	2009	2010	2011
	Eenheid			
Verkeerssignalering	km	1 200	1 200	1 200
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	152	215	315

Toelichting

1. In tegenstelling tot voorgaande jaren is specificatie van de spits- en plusstroken opgenomen in aantal km in plaats van aantallen spits- en plusstroken. Het opnemen van het aantal kilometers geeft een beter beeld van de daadwerkelijke ontwikkeling van het areaal en is bovendien basis voor een betrouwbaarder cijferbeeld. Binnen het totale aanlegpakket is een belangrijke rol weggelegd voor de uitbreiding van spits- en plusstroken. Dit verklaart dan ook de forse toename van het aantal km in de periode 2009 t/m 2011. De toename van 2009 naar 2011 wordt met name verklaard door de uitbreidingen op de A9 (+ 36 km), de A12 (+ 38 km) en de A2/76 (+ 34 km).

Indicatoren:

Indicator	Eenheid	realisatie 2009	streefwaarde 2010	streefwaarde 2011
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 min. Zowel beschikbaar is voor de DRIP's als voor de serviceproviders.	% van bemeten rijbaan lengte	94%	95%	95%
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	81%	80%	80%
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	93%	80%	80%

Toelichting

Voor verkeersmanagement wordt gebruik gemaakt van een indicator die een duiding geeft van de effecten van het uitgevoerde programma. Deze

indicator geeft aan hoe snel Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) zet en hoe snel die informatie beschikbaar is voor serviceproviders. Daarnaast is er een indicator, die aangeeft hoe snel Rijkswaterstaat na een ongeval ter plekke is om de weg zo snel mogelijk weer vrij te kunnen geven voor het verkeer. Met name als gevolg van minder files op de minder drukke trajecten zijn de gerealiseerde waarden voor wat betreft de aanrijtijden in 2009 hoger uitgevallen dan de streefwaarde voor 2009 (80%).

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 2011	Totaalbudget 2011 in € 1 000
Verkeersmanagement	Rijbanen met verkeerssignalering (km)	1 200	50 529

12.02 Beheer en onderhoud

Motivering	Het rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is (het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.
Producten	Het beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, bruggen en viaducten, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie.

In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de audits naar het beheer en onderhoud op de afzonderlijke netwerken (Hoofdwatersystemen, Hoofwegennet en Hoofdvaarwegennet) zal worden gezien welke beheersmaatregelen kunnen worden ingezet om budget en kosten meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

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

- uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan;
- uitgaven voor onderhoud van kunstwerken;

- uitgaven voor onderhoud aan DVM-systemen;
- klein variabel en vast onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.

De kosten voor de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken, alsmede van de noodzakelijke vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens worden vooralsnog voorgefinancierd vanuit aanleg en gedekt uit Beheer en Onderhoud. Het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen nadert zijn afronding. Om een integraal en meerjarig beeld te krijgen zal in het komende jaar de totale omvang van de renovatie- en vervangingsproblematiek die ook op langere termijn op ons af gaat komen in beeld worden gebracht. Structureel zijn voor vervangingen en renovaties op dit moment geen middelen gereserveerd in het MIRT.

Servicepakket Beheer en Onderhoud

- Servicepakket Meer Veilig en Meer Vlot

De in 2007 ingestelde impuls verkeersveiligheid voor de niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk, wordt in 2011 afgerond. Er wordt geïnvesteerd in enerzijds het realiseren van essentiële herkenbaarheidskenmerken en anderzijds in een aantal kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde. Deze afrondende werkzaamheden worden gefinancierd uit de in 2010 ontvangen bijdrage.

- Servicepakket Meer Kwaliteit Leefomgeving

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjarenprogramma ontsnippering en het meerjarenprogramma bodemsanering. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden. De ontsnipperingswerken worden uitgevoerd in samenspraak met alle betrokkenen. Hiermee is een realistisch, uitvoerbaar ontsnipperingsprogramma ontstaan, dat aansluit op en is afgestemd met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden.

Groot Variabel onderhoud

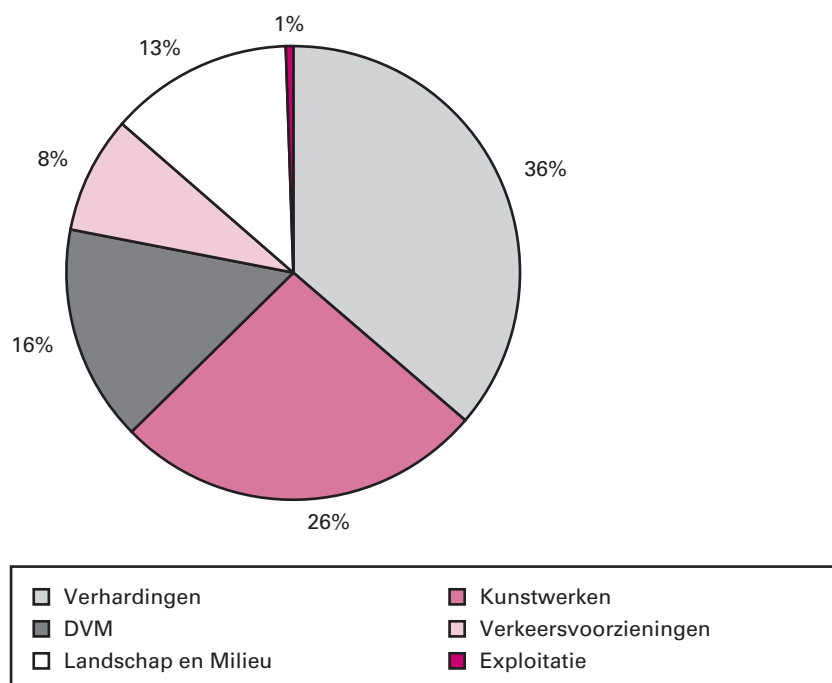
De betonweg A1 tussen Hengelo en de Duitse grens is aan het eind van zijn levensduur gekomen. Deze wordt gesloopt en in de periode 2009 tot en met 2011 vervangen door een ZOAB-weg. Daarnaast wordt de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken opgepakt. Van de 274 bruggen met een stalen rijdek in het hoofdwegennet is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming in de stalen rijdekken. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien. Van de 14 stalen bruggen die tot en met 2018 moeten worden aangepakt is de Scharsterijnerbrug inmiddels afgerond. Op basis van de meest recente planning kan de Calandbrug vervroegd worden aangepakt. Deze is dan ook aan onderstaande opsomming (programmering t/m 2014) toegevoegd. De Suurhoffbrug, Brienoordbrug (Westelijke boog) en de Wantybrug staan vooralsnog gepland in de periode 2014–2018.

De volgende stalen bruggen worden aangepakt:

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

Meetbare gegevens

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



• Basispakket Beheer en onderhoud

Specificatie areaal rijkswegen		2009	2010	2011
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbaan	5 701	5 700	5 720
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 382	1 399	1 411
Areaal asfalt (in km ²)	Hoofdrijbaan	73	73	74
Areaal asfalt (in km ²)	Verbindingswegen en op- en afritten	12	12	12
Groen areaal (in km ²)		207	207	207

Productartikel 12

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 2011	Totaal budget 2011
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek in km ²	86	835 014

Indicatoren	Eenheid % areaal	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen	95%	98%	95%	95%
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen	90%	85%	88%	90%

Toelichting

Voor het jaar 2011 hanteert VenW dezelfde twee indicatoren als in de begroting 2010, namelijk een indicator die de conditie van de wegen aangeeft en één die de kwaliteit van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft. Hiermee wordt inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud.

• Servicepakket Beheer en onderhoud

De bekostiging van het servicepakket is hieronder weergegeven.

Servicepakket (Budget x € 1 000)	2009	2010	2011
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	68 354	40 246	0
Meer veilig en meer Vlot	26 275	18 671	0
Meer kwaliteit leefomgeving	7 624	16 875	61 357
Kunderberg		4 800	
Totaal	102 253	80 592	61 357

• Groot variabel onderhoud

Groot variabel onderhoud (Budget x € 1 000)	2009	2010	2011
Kunstwerken	21 848	72 465	125 266
Deklaag A 32	17 481	3 460	0
Sloop en nieuwbouw A1 Hengelo–Duitse grens	28 401	34 603	2 217
Totaal	67 730	110 528	127 483

12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Dynamisch Verkeersmanagement

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

houdt VenW ook rekening met het groot onderhoud om de hinder voor de weggebruiker te beperken.

Daarnaast voert VenW met het oog op de langere termijn een aantal proeven uit op die het effect van meer innovatieve verkeersmaatregelen moeten aantonen. Zo wordt vanaf 2011 op de ring Amsterdam een proef met sturend verkeersmanagement uitgevoerd gericht op een meer gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van regionaal verkeersmanagement. Hiervoor is € 50 mln. uitgetrokken. In Rotterdam is De Verkeersonderneming gestart. Om de files op en rond de A15 te verminderen, hebben de gemeente en stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat één organisatie opgericht met één aanpak voor verkeersmanagement én mobiliteitsmanagement om de bereikbaarheid van deze belangrijke mainport van de Nederlandse economie te verbeteren.

In 2011 zal ook een start worden gemaakt met het onderzoeken van de mogelijkheden van coöperatieve systemen van in-car technologie en wegkant. Nederland zal hiermee een bijdrage leveren aan de proeven die in Europees verband worden gestart.

Tenslotte wordt een aantal proeven uitgevoerd naar het effect van dynamische snelheden op veiligheid, doorstroming en milieu.

- De proeven met dynamische snelheden op de A1, A58 en de A12 zijn inmiddels afgerond. De resultaten daarvan zullen nog in 2010 naar de Tweede Kamer worden gezonden.
- Voor de twee proeven op de A12 en de A20 is in 2009 een bedrag van € 8 mln. uitgetrokken. De resultaten van deze proeven zijn in 2010 (A12) en 2011 (A20) gereed.

Op basis van de proeven zal worden bekeken of, en zo ja op welke wijze, deze verkeersmaatregelen structureel ingezet kunnen worden.

Tot slot zet VenW in het kader van DVM in op nog verdere verbetering van de reisinformatie aan de weggebruiker.

Spoedaanpak Wegen/Fileplan ZSM

De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 721, nr. A) maakt het mogelijk dertig wegprojecten met spoed op te pakken. Samen vormen deze projecten de Spoedaanpak Wegen.

Naast de wetwijziging is ook de interne werkwijze geïntensiveerd en er zijn afspraken gemaakt met de GWW-sector om tot een snelle aanbesteding en realisatie van de projecten te komen. De 23 nog uit te voeren projecten uit het fileplan Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM) worden onder de Spoedaanpak Wegen uitgevoerd.

Overige realisatieprojecten

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

- A2 Holendrecht–Maarssen (2x5);
- A7 Rondweg Sneek;
- A2 Everdingen–Deil;
- A2 Zaltbommel–Empel;
- A2 St Joost–Urmond;
- A12 Utrecht West aansluitingen.
- A2 Rondweg Den Bosch;
- A2 Tangenten Eindhoven;

Productartikel 12

Daarnaast zijn de volgende projecten overgegaan naar het realisatieprogramma:

- N50 Ramspol–Ens;
- A2 Maasbracht–Geleen, 1^e fase;
- ZSM 1+2;
- A2 Oudenrijn–Everdingen;
- A15 Maasvlakte–Vaanplein.

De belangrijkste financiële aanpassingen betreffen de volgende projecten:

- A28 Utrecht–Amersfoort: kostenstijging als gevolg van spoedaanpak;
- A2 Holendrecht–Oudenrijn: er is sprake van een meevaller vanwege meevallende realisatie op de deeltrajecten tussen Maarssen en Holendrecht;
- A2 Tangent Eindhoven: hier zijn meeruitgaven door index en claims van aannemers. Dekking vindt plaats uit A2 Holendrecht en A2 EDZE waar sprake is van een meevaller.
- ZSM1+2: het budget is verhoogd met € 178 mln voor kostenstijging als gevolg van spoedaanpak en met € 45 mln door extra inzet van capaciteit door de spoedaanpak. Daarnaast is bijna € 5 mln toegevoegd voor het econduct Rumelaar.
- Dynamisch verkeersmanagement: er is € 46 mln naar de BDU overgeboekt voor Benutting/OWN alsmede is ruim € 15 mln overgeboekt naar beheer en onderhoud voor het DVM-MA pakket (onderhoudsdeel).
- A73 Venlo/Maas: de hogere kosten (€ 97 mln.) hebben te maken met de tunneltechnische installatie, hogere kosten a.g.v. de beperkte openstelling per februari 2008 en de uitbreiding van de scope met de Koninginnelaan.

Tot eind 2011 zullen diverse projecten worden opgeleverd waaronder 13 spoedaanpakprojecten, A50 Valburg–Grijsoord en N57 Middelburg–Veersedam.

Planstudieprogramma na tracébesluit

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

- A50 Ewijk–Valburg is overgegaan naar tabel Categorie 1 (na tracébesluit).
- N31 Leeuwarden is overgegaan naar tabel Categorie 1 (na tracébesluit).

In 2011 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Productartikel 12

Mijlpaal	Project
Oplevering	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 A2 Leenderheide–Valkenswaard ¹ A12 Woerden–Oudenrijn ¹ A27 Lunetten–Rijnsweerd ¹ A28 Hattemberbroek–Lankhorst ¹ A58 Eindhoven–Oirschot ¹ A29 knooppunt Vaanplein–aansluiting Barendrecht A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum A50 Valburg–Grijsoord N57 Rondweg Middelburg–Veersedam
Start realisatie	A9 Alkmaar–Uitgeest ¹ A2/A76 Maasbracht–Geleen ¹ A2 Den Bosch–Eindhoven ¹ A12 Gouda–Woerden A12 Waterberg–Velperbroek ¹ A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere ² A4 Delft–Schiedam ² A15 Maasvlakte–Vaanplein A29 knooppunt Vaanplein–aansluiting Barendrecht A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (omlegging Steenberg) A2 Meerenakkerweg A2 Passage Maastricht ² A50 Ewijk–Valburg N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)

¹ spoedaanpak.

² Crisis en herstelwet.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	2 441	2 207	929	461	464	220	221	140	6		2014	2014
Dynamisch verkeersmanagement	212	274	87	41	28	15	41				2012	2012
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet	1	14	1								nvt	nvt
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	51	6	6	13	10	17				2011	2010
N9 Koedijk–De Stolpen	78	77	37	12	10	12	7				2011	2011
Projecten Utrecht												
A2 Holendrecht–Oudenrijn	1 366	1 342	962	165	150	84	4				2012	2012
A2 Oudenrijn–Everdingen	123		19	21	52	29	1				2012	
A28 Utrecht–Amersfoort	258	215	5	35	99	89	30				2012	2012
Projecten Zuidvleugel												
A4 Burgerveen–Leiden	687	693	222	84	89	100	61	131	1		2014	2014
A12 Den Haag–Gouda benutting	237	236	215	18	4						2009	2009

Productartikel 12

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
A15 Maasvlakte Vaanplein ¹	1 428		148	62	221	240	230	288	221	18	2015	2015
Projecten Zuidwestelijke delta												
N57 Veersedam–Middelburg	215	214	146	43	26						2011	2011
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht–Geleen, 1e fase	185			26	77	69	14				2013	
A73 Venlo–Maasbracht ism A74, N68 en OTR	941	844	848	57	19	14	3				2008	2008
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg ²	114	98	23	43	28	7				13	2015	2011
Projecten Oost-Nederland												
A1 Apeldoorn Dev.Oost	4			0	4							
A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel ³	512	519	348	112	53						2010/2011	2010/2011
N34 omleiding Ommen	48	48	23	14	8	3					2011	2011
N35 Zwolle–Almelo (traverse Nijverdal)	245	243	53	41	49	43	54	4	1		2013	2013
N50 Ramspol–Ens	134	111	18	15	35	53	13				2013	2013
Projecten Noord-Nederland												
A7 Rondweg Sneek	79	79	37	21	21						2010	2010
Overige projecten												
Kleine projecten / Afronding projecten	227	143		176	41	10					nvt	nvt
Programma aansluitingen	102	108		6	35	19	43				nvt	nvt
Quick Wins FES	51	51	1	12	12	10	17				2011	2011
Totaal uitvoeringsprogramma	9 740		4 128	1 470	1 537	1 026	755	563	229	31		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planstudieprojecten				249	92	69	0	0	0			
Begroting (IF 12.03.01)				1 719	1 629	1 095	755	564	229			

¹ Inclusief aan- en uitsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

² Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr. 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost–Urmond wordt opgeleverd in 2010 en aanpassing aansluiting Nuth op A76 wordt opgelverd in 2015.

³ Oplevering 2x3 in 2010; oplevering 2x4 Everdingen–Deil in 2011.

Productartikel 12

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

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget		Planning					Uitvoering
	min.	taakstellend max.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	periode	
Projectomschrijving										
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)										
Projecten Nationaal										
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			95							2004–2010
Projecten Limburg										
A74 Venlo			132	tb						2010–2012
Projecten Oost-Nederland										
A50 Ewijk–Valburg ¹			317	tb						2011–2014
Projecten Noord-Nederland										
N31 Leeuwarden (Haak van Leeuwarden) ²			194	tb						2011–2014
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)										
Tracé-/projectbesluit t/m 2011										
Projecten Noordwest-Nederland										
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere ³			4 230	tb wab						2011–2020
A9 Alkmaar–Uitgeest										2011–2012
A9 Omlegging Badhoevedorp			314		tb					2012–2015
Projecten Utrecht										
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes–Aansluiting Bunschoten			380		tb					2012–2015
Projecten Zuidvleugel										
A4 Delft–Schiedam			898	tb						2011–2015
N11 Leiden/Zoeterwoude–Alphen a/d Rijn					tb					
A12 Bypass Nootdorp					tb					2011–2012
A12 Zoetermeer–Zoetermeer centrum					tb					2011
Projecten Zuidwestelijke delta										
N61 Hoek–Schoondijke			129		tb					2012–2014
Projecten Brabant										
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren			305	tb						2011–2013
Projecten Limburg										
A2 Passage Maastricht			554	tb						2011–2016
Projecten Oost-Nederland										
A12 Ede–Grijsoord ⁴			126		tb					2012–2014
A1 Beekbergen–Apeldoorn Zuid			41		tb					2012–2014
N18 Varsseveld–Enschede			313		tb					2012–2016
Projecten Noord-Nederland										
N33 Assen–Zuidbroek			186	tb						2012–2014
N31 Harlingen (traverse Harlingen) ⁷			140		tb					2012–2017
Tracé-/projectbesluit na 2011										
Projecten Noordwest-Nederland										
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte) ⁵			135			tb				vanaf 2013
Projecten Utrecht										
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken						tb				2016–2020
A2/A12/A27 Ring Utrecht						tb				2016–2020
Projecten Zuidvleugel										
A13/A16/A20 Rotterdam										
Projecten Zuidwestelijke delta										
N62 Goes–Vlissingen			84							2011–2014
Projecten Brabant										
A27 Utrecht–Lunetten–Hooipolder						tb				2013–2018
Projecten Oost-Nederland										
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen ⁶			647							
N35 Zwolle–Wythmen			51			tb				2013–2014

Productartikel 12

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget						Planning		Uitvoering
	min.	taakstellend max.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	periode		
Projecten Noord-Nederland											
A6/A7 Knooppunt Joure ⁷			70		tb					2012–2014	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase ⁷			624								
Totaal categorie 1			9 965								
CATEGORIE 2											
Projecten Limburg											
A2 Maasbracht–Geleen 2e fase						tb				2016–2018	
Totaal uitvoeringsprogramma			11	535	1 007	1 049	1 985	1 188			
Overprogrammering				- 400	- 400						
Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)			11	135	607	1 049	1 985	1 188			

¹ Taakstellend budget betreft gedeelte A50 Ewijk-Valburg. A50 Valburg-Grijsoord is ZSM II.

² Excl. Bijdragen RSP (27 mln) en provincie en gemeente (36 mln)

³ Hierin is opgenomen A6/A9, kruising natte as A1 en groene uitweg.

⁴ Project inclusief budget staan in relatie met A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen.

⁵ Exclusief financiering ad € 187 mln uit FES-budget Noordvleugel.

⁶ Taakstellend budget is inclusief € 112,5 mln aan regiobijdrage en € 262,5 mln aan geanticiperde inkomsten door een vorm van beprijzing (pp2006)

⁷ Budget en financiering van deze projecten aan rijksinfrastructuur vinden plaats vanuit art. 14.03

Legenda

tb = tracébesluit

wab=wegaanpassingsbesluit

12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

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

Producten

De exploitatiebijdragen (Westerschelde Tunnel) zijn overgeheveld naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.

De volgende drie projecten worden momenteel via DBFM aanbesteed:

- A15 Maasvlakte–Vaanplein;
- A12 Utrecht–Maasbergen–Veenendaal;
- N33 Assen–Zuidbroek.

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

De komende periode (2010–2011) is voor de volgende projecten een PPC in uitvoering of wordt een PPC gepland:

- N18 Varsseveld–Enschede (update);
- Driehoek A1–A28–A27;
- A27 Hooipolder–Lunetten;
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen;
- A6/A7 knooppunt Joure;
- N31 traverse Harlingen;
- Ring Utrecht.

Productartikel 12

De projecten A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A6/A7 knooppunt Joure maken onderdeel uit van de Crisis- en Herstelwet.

Projectoverzicht behorende bij 12.04 geïntegreerde contractvormen hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2009	Budgetten in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
Aflossing tunnels ¹	845	843	238	51	51	53	54	55	55	287		
A10 tweede Coentunnel ²	2 173	2 159	311	129	120	94	177	145	49	1 147	2012	2012
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	288	288	130	15	14	14	14	14	14	71	2005	2005
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden–Drachten	127	127	96	5	5	5	5	5	5	1	2007	2007
Totaal categorie 0	3 433		776	201	191	166	250	220	124	1 506		
Begroting (IF 12.04)				201	191	166	250	220	124			

¹ Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.

² Verplichting loopt t/m 2 037 en is incl. Westrandweg.

12.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

Wijziging in de verkenningentabel:

- Verkenningen A58, N65 en A67 worden inhoudelijk en procesmatig op elkaar afgestemd. De N65 wordt meegenomen in het traject van de A58. De planning is gericht op een nemen over een startbeslissing in het voorjaar van 2010.
- Verkenning A7 Zuidelijke Ringweg Groningen is afgerond in 2009; komt in planstudiefase.
- Verkenning A73 Ewijk–Rijkevoort: besloten is nu niet verder te verkennen en aan de hand van de uitkomsten van de NMCA te bezien of een verkenning wordt gestart.
- Verkenning N35 Zwolle–Wijthmen is begin 2010 afgerond; komt in planstudie. Mogelijke verkenningen op andere trajectdelen N35.

Planstudieprogramma vóór tracébesluit

- Het budget van de A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere is verhoogd naar ruim € 4 mrd (prijspeil 2009) op basis van de afgeronde OTB-raming. De kostenstijging wordt veroorzaakt door benodigde ontwerpwijzigingen, niet eerder meegenomen kosten voor verkeersmanagementmaatregelen gedurende de bouw en het ophogen van de post voor risicoreserveringen.
- Het budget van de A4 Delft–Schiedam is verhoogd naar € 898 mln. om de kosten van het in het Standpunt gekozen alternatief te kunnen dekken.
- Het pakket A73/A74; de A73 is gerealiseerd.
- De volgende projecten zijn toegevoegd in de tabel planstudie vóór TB:
 - A1 Beekbergen–Apeldoorn Zuid

Productartikel 12

- A12 Nootdorp bypass en A12 Zoetermeer
- N35 Zwolle Wijthmen

Projectoverzicht behorende bij 12.05.02 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

De planstudies voor tracébesluit zijn opgenomen onder 12.03.

Projectoverzicht behorende bij 12.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma

A. Lopende verkenningen			
Gebied	Probleem	Referentiekader	Gereed
Projecten Zuidvleugel			
As Leiden–Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Notaoverleg MIRT december 2007	2010
Verkenning Rotterdam Vooruit	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegennet	LMCA Hoofdwegen	2011
	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	LMCA Hoofdwegen	2010
Projecten Brabant			
A58 Sint Annabosch–Galder	Bereikbaarheid	Startbeslissing Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2010	
Projecten Oost-Nederland			
A1-zone Gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn–Deventer–Azelo)	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg MIT voorjaar 2006 en MIRT voorjaar 2009	2011
N35 Wierden–Nijverdal	Bereikbaarheid	Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2010	2011

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

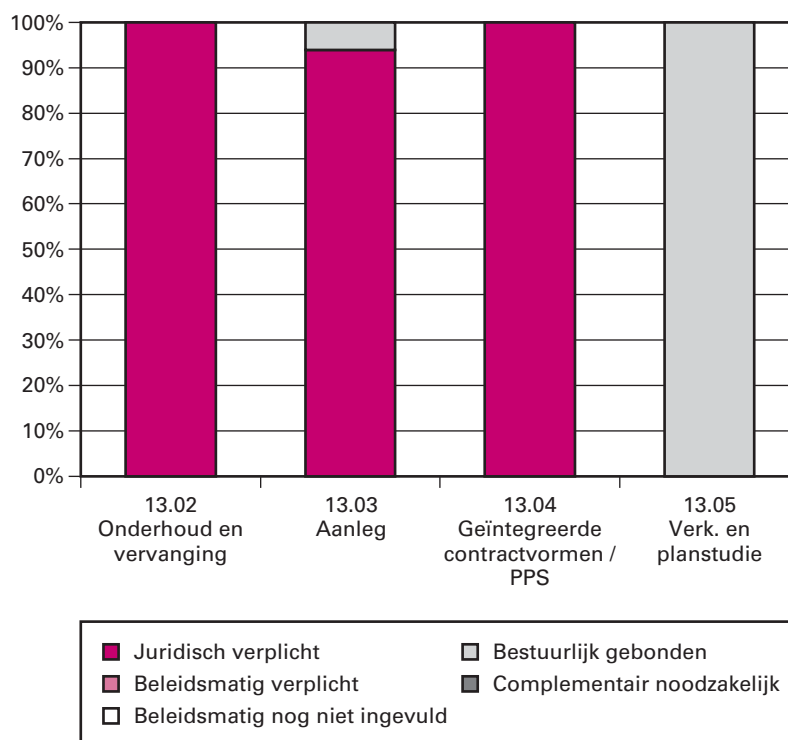
Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting 2010 (XII) bij beleidsartikelen:

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
13 Spoorwegen	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	771 360	2 389 717	2 563 179	2 838 755	2 708 975	1 875 719	1 739 657
Uitgaven	2 077 325	2 656 358	2 435 678	2 231 194	2 304 708	2 388 046	2 549 266
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>							
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	<i>1 410 334</i>	<i>1 712 257</i>	<i>1 497 363</i>	<i>1 229 270</i>	<i>1 191 418</i>	<i>1 292 174</i>	<i>1 487 035</i>
13.02.01 Regulier onderhoud	818 987	903 638	620 373	457 501	483 065	606 974	595 876
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	383 168	514 162	468 124	294 094	320 692	373 315	646 749
13.02.03 Rentelasten	124 150	70 260	46 570	46 570	47 760	48 950	48 950
13.02.04 Betuweroute	39 068	50 053	37 589	36 950	36 830	33 520	33 817
13.02.05 Kleine infra en overige proj.	44 961	174 144	324 707	394 155	303 071	229 415	161 643
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>516 059</i>	<i>747 593</i>	<i>748 762</i>	<i>705 561</i>	<i>610 310</i>	<i>533 916</i>	<i>434 009</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	490 627	731 300	725 853	682 394	582 304	503 850	403 504
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	25 432	16 293	22 909	23 167	28 006	30 066	30 505
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>133 760</i>	<i>143 464</i>	<i>140 179</i>	<i>141 489</i>	<i>142 776</i>	<i>144 040</i>	<i>145 099</i>
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	<i>17 172</i>	<i>53 044</i>	<i>49 374</i>	<i>154 874</i>	<i>360 204</i>	<i>417 916</i>	<i>483 123</i>
13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer	16 424	43 647	43 357	127 157	288 104	342 916	439 023
13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer	748	9 397	6 017	27 717	72 100	75 000	44 100
13.05.03 Verkenningenprogramma.							
Van totale uitgaven							
Apparaatsuitgaven	2 651	7 631	3 000	0	0	0	0
Restant	2 074 674	2 648 727	2 432 678	2 231 194	2 304 708	2 388 046	2 549 266
13.09 Ontvangsten	184 255	17 775	29 000	86 146	174 105	186 489	186 489
HSA		0	0	66 146	144 105	156 489	156 489
Overig	184 255	17 775	29 000	20 000	30 000	30 000	30 000

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000			
13.02 Onderhoud en vervanging			
<i>juridisch verplicht</i>	1 497 365	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
13.03 Aanleg			
<i>juridisch verplicht</i>	699 757	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	49 003	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS			
<i>juridisch verplicht</i>	140 179	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
13.05 Verkenning en planstudie			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	46 374	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			

13.02 Onderhoud en vervanging

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

13.03/13.05 Aanleg en Verkenning en planstudie

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

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Het betreft het contract met HSA.

13.02 Beheer en instandhouding

Motivering

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

Producten

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

In lijn met de beheerconcessie heeft de minister van VenW besloten per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing voor ProRail. Dat betekent voor een groot deel van de in het beheerplan 2008 opgenomen indicatoren een resultaatsverplichting in plaats van een inspanningsverplichting.

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

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

In reactie op de motie Cramer heeft ProRail in overleg met VenW een versnellingspakket ontwikkeld ter verbetering van de vitaliteit van de sector. Deze versnelling is verwerkt in de begrotingsreeksen.

In 2009 is vanuit het superdividend NS € 1,4 miljard beschikbaar gekomen voor het (vervroegd) aflossen van leningen van ProRail bij het ministerie van Financiën. Dit heeft bij ProRail geleid tot een jaarlijkse rentevrijval van € 77 mln (incl. BTW), wat leidt tot een verlaging van de uitgaven op artikel 13.02.03 (rentelasten). Dit wordt ingezet voor de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Zie ook de toelichting bij artikel 18.05.

Voor Beheer en Instandhouding is in de periode 2012–2015 sprake van een tijdelijke spanning tussen beschikbaar en benodigd budget, na 2015 is er sprake van overschotten. Voor 2011 is het budget op het niveau Beheerplan 2011 gebracht. Komend jaar zal worden bezien hoe met de spanning om te gaan. Daartoe zullen onder andere alternatieve scenario's voor Beheer en Instandhouding worden opgesteld.

Actieplan Groei op het spoor

De uitvoering van de acties van het actieplan «Groeï op het spoor» (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 644, nr. 85 en Kamerstuk II 2009–2010, 29 984, nr. 216) ligt op schema. In 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de midtermreview en het nieuwe actieplan Groei op het Spoor. De maatregelen zijn ondergebracht in vijf clusters: voor- en natransport, informatievoorziening, kaartjes en kennismaking, treinaanbod en spreiding van mobiliteit.

Op het moment van de midtermreview was er van het totale budget van € 207 mln. nog € 62,6 miljoen beschikbaar voor nieuwe maatregelen en uitbreiding van bestaande (voor de totale lijst zie bovengenoemd kamerstuk). De reizigersgroei voor 2009 op het hoofdrailnet bedroeg 0,8%. De ontwikkeling van de trein laat nog groei zien, terwijl de totale mobiliteit daalt. De beperkte groei hangt vooral samen met de gevolgen van de economische recessie.

Toegankelijkheid Spoor

NS en ProRail werken samen aan het toegankelijk maken van het spoorstelsel voor mensen met een functiebeperking. In 2009 is begonnen met de versnelde uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (Kamerstukken II, 2006–2007, 23 645, nr.144), zodat de doelstellingen uit het implementatieplan zo veel als mogelijk voor 2020 gerealiseerd worden. Oorspronkelijk was 2030 de einddatum. De versnelling betreft voornamelijk maatregelen ten behoeve van mensen met een motorische beperking: aanpassing van de perronhoogte op 220 stations ten behoeve van gelijkvloerse instap naar de trein. Daarnaast kunnen op circa 75 stations liften versneld worden ingebouwd. De overige maatregelen zijn in 2011 afgerond. Om voldoende stations per jaar aan te kunnen passen, zal de fasering van de werkzaamheden vooral gericht zijn op het benutten van de mogelijkheden en capaciteiten. Dit heeft echter wel tot gevolg dat de oorspronkelijke faseringscriteria uit het Implementatieplan (effectiviteit, aansluiten op instroom toegankelijk materieel) moeten worden losgelaten.

Evaluatie spoorwegwet

In 2008 is de evaluatie van de spoorwegwet van start gegaan. Het kabinetsstandpunt (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 987, nr. 1) is de voor de zomer aan de Tweede Kamer verzonden. In het kabinetsstandpunt is een ambitieuze verbeteragenda opgenomen. In het kabinetsstandpunt worden de volgende maatregelen aangekondigd:

- Spelregels voor gebruik spoor verbeteren:
 - Capaciteitsverdeling: decentraal personenvervoer in de spits voorrang boven goederen op die baanvakken waar dat geen onoverkomelijke problemen voor het goederenvervoer oplevert.
 - Gebruiksvergoeding: beleidskader uitgangspunten tarieven: stabiele tariefontwikkeling mogelijk maken, zodat de reiziger en verlader niet te maken krijgen met ongewenste prijsstijgingen.
- Aansturing NS en ProRail versterken: o.a. handhavingsinstrumentarium uitbreiden
- ProRail is een publieke dienstverlener.
 - Focus op de kerntaak namelijk beheer en onderhoud infrastructuur.
 - Geen branchevreemde commerciële activiteiten.
 - Hiertoe worden de statuten en de beheerconcessie aangepast.
 - Juridisch eigendom infrastructuur naar de Staat
- NS is personenvervoerder op hoofdrailnet:

- Concessieprijs laten betalen, financiële informatievoorziening verbeteren.
- Onderzoek reikwijdte HRN (hoofdrailnet): onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van het Hoofdrailnet en de verschillende keuzen die daarbij gemaakt kunnen worden conform de aanbevelingen van de visitatiecommissie van mevrouw Sorgdrager.
- Nu nog geen beslissing verlening concessie na 2015: eerst aansturing aanscherpen en onderzoek HRN afronden.
- Decentrale overheden en vervoerders betere positie geven ten opzichte van NS en ProRail
 - Profileren op regionale stations met eigen huisstijl (Veolia in plaats van NS bord), commerciële activiteiten op perrons.
 - Beschikbaar stellen ban voorzieningen en diensten aan regionale vervoerders.
 - Meer maatwerk van ProRail voor klanten bijvoorbeeld bij kleine bouwprojecten voor DO's (decentrale overheden).
- Betere inspraakmogelijkheden op vervoer- en beheerplan

13.03 Aanleg Spoorwegen

Motivering

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

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

Producten

Realisatie programma aanleg personenvervoer

Aanbestedingsresultaten

ProRail heeft aangegeven voor € 238 mln. aan aanbestedingsresultaat aanleg spoor te verwachten in de periode 2005–2012. Tot het voorjaar 2009 is hiervan € 198 mln. gerealiseerd. In aanvulling op deze al gerealiseerde aanbestedingsmeevallers worden de onderstaande aanbestedingsmeevallers verwerkt:

- Vleuten–Geldermalsen 4/6 sp. (€ 8,8 mln.)
- Knelpunt Baarn (€ 2,4 mln.)

Het restant (€ 29 mln.) is technisch verwerkt op het project 2^e fase Betrouwbaar Benutten.

Nieuw opgenomen in het realisatieprogramma

Spoorzone Ede

Eind 2009 is een beschikking ad € 40,9 mln. (pp 2009) afgegeven als bijdrage in de voorbereidings- en realisatiekosten van het project Spoorzone Ede. Onderdeel van de beschikking is een samenwerkingspilot tussen VenW, ProRail, NS-Poort en de gemeente Ede om door een andere wijze van samenwerken tot een betere risicobeheersing te komen. De financiering van deze bijdrage is afkomstig vanuit de resterende middelen van de (inmiddels afgeronde) «regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen.»

OV SAAL Korte termijn

Op 20 maart 2008, (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 089, nr. 14) heeft het kabinet haar besluit over de afronding van de eerste fase OV SAAL aan de Tweede Kamer aangeboden. Op korte termijn zijn maatregelen nodig om

het aanbod van treindiensten op deze corridor uit te kunnen breiden en de kwaliteit van de treindienst in termen van reistijd en betrouwbaarheid te verbeteren.

In het kader van de planstudie is de ruimtelijke procedure van start gegaan na ondertekening in maart 2009 van de aanvangsbeslissing door de minister van VenW, mede namens zijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In mei 2010 is een tracébesluit gepubliceerd voor het onderdeel OV SAAL KT cluster c (met name spoorverdubbeling op de Zuidtak in Amsterdam), in juni 2010 is Prorail een beschikking verleend en in het najaar van 2010 wordt met de uitvoering van het project begonnen. De kosten van OV SAAL KT cluster c zijn € 621,6 mln, waarvan € 16,5 mln planstudiekosten. De kosten van cluster c zijn hoger dan eerder gemeld, omdat in cluster c werkzaamheden voor diverse andere projecten zijn meegenomen. Dit betekent dat uit deze projecten budget wordt overgeheveld naar OV SAAL:

- Zuidas € 233 mln voor spoorverdubbeling tussen station Amsterdam-RAI en de Utrechtboog en voor toekomstvast investeringen (met name zettingsvrije plaat);
- Goenoord € 6 mln voor aanpassing van de beveiliging en geluidsmaatregelen tussen Gaasperdam en Duivendrecht
- Actieprogramma groei op het spoor € 1,7 mln voor perronverlening station Amsterdam-Zuid.

Daarnaast is het budget met € 67,7 mln opgehoogd voor een scopeuitbreiding ad € 19,1 mln (dubbele vork Utrechtboog), voor extra onvoorzien om een snellere uitvoering mogelijk te maken (€ 24 mln) en om een hogere kostenraming te compenseren (€ 24,6 mln). Dat is t.l.v. het budget voor maatregelen op middellange termijn en beheer en onderhoud gebracht.

Overige toelichtingen

Geluidsanering Spoorwegen

Het projectbudget is opgehoogd met € 10 mln. (dekking via geluidprogramma IF 12). Met deze toevoeging kunnen ook de grote groeie gevallen langs spoorwegen gesaneerd worden. Deze grote groeie gevallen zijn de derde groep woningen (naast de 70+-woningen en de woningen op de eindmelding) die onderdeel uitmaken van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen.

Geluid

Er heeft een overheveling plaatsgevonden van € 0,5 mln naar IF 13.03.02 ter dekking van het geluidproject LL blokken verzamelproject.

Kleine projecten

Op het project Knelpunt Baarn, onderdeel van deze post, is een aanbestedingsmeevaller verwerkt van € 2,4 mln. Het project Hilversum is toegevoegd aan de post Nazorg gereed gekomen lijnen/haltes.

HSA Claim

Vanwege de verschuiving van de contractuele aanvangsdatum voor de HSL-Zuid van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009 wordt aan HSA de schade vergoed die zij oploopt door deze verschuiving (Kamerstukken II, 2008–2009, 22 026, nr. 298. De hoogte van de schadevergoeding zal worden vastgesteld op basis van een onderbouwing van HSA welke door de Staat extern zal worden getoetst. De finale afrekening is voorzien voor het tweede kwartaal 2010.

Productartikel 13

Kleine Stations

Vanuit het Actieplan Groei op het Spoor is een bedrag van € 5 mln toegevoegd ten behoeve van station Keukenhof.

Intensivering Spoor in steden I

Zie toelichting Spoorzone Ede.

Intensivering Spoor in Steden II

Op basis van de Circulaire spoorse doorsnijdingen 2e tranche is vastgesteld welke aanvragen in aanmerkingen komen voor een decentralisatie-uitkering uit het gemeentefonds. De bijbehorende middelen zijn hiertoe overgeheveld naar het ministerie van BZK, waarna het verder aan de betreffende gemeenten is om de bijbehorende projecten uit te voeren.

Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Het project Hilversum opheffen overweg Larenseweg/capaciteitsverruiming is langer dan een jaar geleden in dienst gesteld en wordt niet meer als project opgenomen onder de post Kleine Projecten, maar onder de post nazorg. Daarnaast zijn een aantal afgeronde onderdelen uit de totale projectkosten gehaald.

Ontsnippering

Het uit dit budget te financieren project ecoduct Rumelaer wordt tegelijkertijd met het wegenproject A12 Utrecht–Veenendaal uitgevoerd door RWS. De gelden voor realisatie van dit ecoduct (€ 4,8 mln.) zijn om die reden overgeheveld naar IF 12.

Traject Oost uitvoering convenant DMB

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door de toevoeging van extra scope, met name de aanpassing van de beveiliging.

Arnhem Centraal t.b.v. NSP

Na een mislukte aanbesteding in 2008 is gebleken dat het project OV Terminal NSP Arnhem niet overeenkomstig het Definitief Ontwerp binnen de kostenraming te realiseren is. Er bleek sprake te zijn van sterke prijsstijgingen van specifieke materialen, bovendien is de bouwwijze complex. In 2009 is besloten het Definitief Ontwerp te handhaven en het project in 2 fasen aan te besteden. Er is een tekort op het treinendeel van de OV. Het Rijk is bereid dit tekort te financieren. VenW zal het bedrag beschikbaar stellen en VROM zal VenW voor € 17,5 miljoen compenseren.

Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporig

De wijziging in de projectkosten wordt veroorzaakt door het verwerken van de aanbestedingsmeevaller 2010.

Den Haag perronsporen 11/12

De kostenstijging van € 6,3 mln is met name toe te schrijven aan het feit dat de basisuitgangspunten waarop de MIRT reservering tot stand is gekomen zijn gewijzigd. De veronderstelling was dat de heraansluiting gerealiseerd kon worden in een situatie waarbij RandstadRail haar definitieve eindhalte (HSE) zou realiseren buiten het alignement van het emplacement. Nu de decentrale overheden hebben besloten tot een eindhalte boven het emplacement moet echter de heraansluiting plaatsvinden zodanig dat deze niet conflicteert met de onderbouw van de HSE. Deze extra bijdrage maakte het mogelijk om de werkzaamheden uit te voeren en de nadelen voor het treinverkeer te beperken.

Productartikel 13

Fietsenstalling Amsterdam CS

Er worden drie stallingen gerealiseerd op het stationseiland. Deze stallingen worden gebouwd in een gebied met weinig ruimte, waar al vele projecten in uitvoering zijn. Er is daarom gestudeerd op diverse varianten om uiteindelijk één haalbare variant te kunnen vaststellen. Nog in 2010 zal Prorail een voorkeursvariant voorleggen die is afgestemd met NS en met de gemeente. De noordwestelijke stalling zal als eerste (start in 2012) gerealiseerd worden, zodra in opdracht van de gemeente Amsterdam een nieuwe fietspassage onder de sporen door is gerealiseerd. De grootste stalling (zuidwest met 7000 plaatsen) zal gedeeltelijk onder de westelijke tramlus worden gebouwd (start 2013/2014). De stalling in het Postzakkengebouw (2000 plaatsen) zal tenslotte vanaf 2015 worden afgebouwd.

Hanzelijn

Het projectbudget voor de Hanzelijn is aangepast met een bedrag van € 10 mln. Dit betreft het aandeel van de provincie in de financiering van de bypass.

Realisatieprogramma aanleg goederenvervoer

Het programma D4 aslasten cluster II 1^e tranche is langer dan een jaar geleden in dienst gesteld en wordt niet meer als afzonderlijke project opgenomen, maar onder de post nazorg.

Uitvoeringsprogr. Goederenroute–Elst–Deventer–Twente (NaNov)

De verwachting is dat eind 2010 de laatste realisatiebeschikking zal worden afgegeven. Om die reden zijn de hiervoor benodigde middelen overgeheveld vanuit het planstudieprogramma.

In 2011 wil VenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> • Sporen in Arnhem (fase 1) • Onderdelen NSP Arnhem • NaNov (div. onderdelen) • Page
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Goederencorridor Rotterdam–Genua • Aslasten Cluster III • Amsterdam Stationsstalling CS • OV SAAL korte termijn • Diverse onderdelen Regionet • Versnelling emplacement Zwolle (PHS Sporendriehoek/Motie Koopmans)

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Spoorwegen personenvervoer; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal Benutten												
BB21 (ontw. Bev21, VPT+,VPT2)	158	158	153	5							divers	divers

Productartikel 13

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vroeg	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vroeg
Geluidsanering Spoorwegen ¹	415	406	1	12	2	5	1	6	14	374	divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	7	7	7	0							divers	divers
Kleine projecten ²	24	65	16	4	2	2	1	0			divers	divers
HSA Claim	56	59	40	17							nvt	nvt
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen												
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	986	986	961	7	5	5	5	1			2006/07	2006/07
Stations en stationsaanpassingen												
Kleine stations	81	75	1	7	9	9	9	9	9	28	divers	divers
Overige projecten/lijndelen enz.												
Afdekking risico's spoorprogramma's	76	76		76							nvt	nvt
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	365	365	265	18	20	13	24	16	5	5	divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	244	285	168	10	10	10	10	10	10	16	divers	divers
Intensivering Spoor in steden (II)	0	142	0								divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	55	53	30	4	7	5	5	4	1		divers	divers
Ontsnippering	84	89	4	6	13	13	12	9	9	19	divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland												
Amsterdam-Almere-Lelystad												
OV SAAL korte termijn	629	-		28	66	104	120	132	126	52	2016	-
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam Centraal spoor 10/15	77	77	71	1		2	3	1			2004/pm	2004/2010
Amsterdam Centraal Cuypershal	37	36		4	7	13	9	4	1		2011	2011
Amsterdam Centraal Fietsenstalling	34	34	1	1	0	2	5	5	5	14	2009/15	2009/15
Overige projecten/lijndelen enz.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	184	182	73	20	34	30	20	7			divers	divers
Projecten Utrecht												
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen												
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS)	992	999	334	51	79	65	65	72	74	253	2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen												
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	332	331	41	27	40	46	54	46	38	40	2015	2014
Overige projecten/lijndelen enz.												
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	29	29		6	17	6					2013	2013

Productartikel 13

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
Projecten Zuidvleugel												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	115	108		22	28	28	16	15	6		2013	2008/ 2012
Den Haag Centraal: terugbouwen sporen 11/12	30	24	1	1	2	12	8	4	2		2013	2013
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	267	267	80	48	48	48	33	12			2012	2011/ 2012
Overige projecten/ lijndelen enz.												
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	452	453	116	51	53	55	49	48	25	55	2014	2013
Projecten Brabant												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	59	53	19	3	10	10	8	5	4		2014	2013
Projecten Oost-Nederland												
Utrecht-Arnhem-Zeenaar												
Traject Oost (perronverbredingen)	21	21	18	0	1	1	1				2006/08/11	2004– 2008
Traject Oost uitv. convenant DMB	206	207		0	3	13	25	33	32	100	div. tot 2019	2012/ 2017
Sporen in Arnhem	248	248	50	62	80	36	15	6			2012	2007– 2012
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	101	83	39	21	15	12	7	7			2011/ 2013	2011/pm
Spoorzone Ede	41	-	2	2	8	15	8	4	3		nvt	-
Overige projecten/ lijndelen enz.												
Hanzelijn	1 128	1 116	434	218	168	125	71	48	40	25	2012	2012
Totaal categorie 0	7 534			731	726	682	582	504	404	981		
Begroting (IF 13.03.01)				731	726	682	582	504	404			

¹ Excl. deel financiering VROM.

² Het betreft het project knelpunt Baarn.

Productartikel 13

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
PAGE risico reductie Geluidspilot Goederenvervoer	18	18	3	2	3	3	3	3	2		2009/divers	2009/divers
	6	13	4	2							2010	2010
Projecten Zuidvleugel												
Electr. empl. Maasvlakte West en paseerspoor Botlek	10	9	6	3	1							
Projecten Zuidwestelijke delta												
Sloelijn/ geluidmaatregelen Zeeuwselijn	83	83	67	2	2	3	4	3	2	1	2009/2011	2009/2010
Projecten Oost-Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	146	20	7	5	16	17	21	24	26	30	2015	-
Overige projecten												
Kleine Projecten Nazorg gereedgekomen Lijnen-halten	3	3	1	1	1							
	3	2	1	2	1							
Totaal categorie 0	269		88	16	23	23	28	30	31	31		
Begroting (IF 13.03.02)				16	23	23	28	30	31			

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

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

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

De komende periode (2010–2011) is voor de volgende projecten een PPC in uitvoering of wordt een PPC gepland:

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

Productartikel 13

Projectoverzicht behorende bij 13.04.01: Geïntegreerde contractvormen spoor

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2009	Budgetten in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3 563	3 563	477	143	140	141	143	144	145	2 229	2007	2007
Totaal categorie 0 (incl. reeks Infraprovider)	3 563		477	143	140	141	143	144	145	2 229		
Begroting (IF 13.04)				143	140	141	143	144	145			

13.05 Verkenningen en planstudies

Motivering

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

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

Planstudie spoor personen

De ambities voor het spoorvervoer betreffen de korte en middellange termijn. Voor de korte termijn gaat het om uitvoering van de maatregelen uit het actieplan «Groeï op het spoor». Voor de middellange termijn wordt dit uitgewerkt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (zie brief met kenmerk VENW/DGMO-2010/5651). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het genoemde deel voor Noord Nederland (€ 160 mln) en OV SAAL (€ 1,4 mld).

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

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

Het besluit behelst een maatregelpakket van in totaal ca. € 3 mld tot en met 2020; hiervan is de helft infrastructuur en de helft overige maatregelen (zoals overwegen, extra onderhoud in de periode tot en met 2020, emplacementen, transfer, fietsenstallingen, externe veiligheid). Uitvoering van maatregelen kan starten in 2012/2013.

Productartikel 13

De voorkeursvariant «maatwerk 6/6» heeft een breed draagvlak. Dit is van belang om indachtig «Sneller en Beter» te vermijden dat de gemaakte keuzes in de uitwerkingsfase ter discussie komen te staan.

Na de behandeling in de Tweede Kamer zal uitwerking van de PHS-maatregelen plaatsvinden in gangbare RO- en Tracéwetprocedures. De uitvoering van maatregelen kan in 2012/2013 starten. Vervolgens zullen fasegewijs de frequenties worden verhoogd, waarbij de timing afhankelijk is van het gereedkomen van infrastructuurmaatregelen en de marktontwikkelingen. Bij de uitwerking zal de scope en budgettaire kader strak worden bewaakt en zullen risico's worden gezien om tijdig bij te kunnen sturen.

Bij de verdere uitwerking zal de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het houden van enige flexibiliteit van belang zijn. Er is daarom ook in deze fase voor gekozen het MIRT-projectblad PHS nog niet verder onder te verdelen naar de betreffende corridors, deelprogramma's e.d.

Zuidas

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

OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)

Korte termijn

Het OTB voor OV SAAL KT cluster a betreft het tracé vanaf Weesp tot Lelystad. Dit OTB heeft vertraging opgelopen en zal nu eind 2010 (in plaats van eind 2009) gereed zijn. Op basis van nadere analyse is de scope van het OTB aangepast. Daardoor kunnen de totale kosten voor het OTB (infra plus geluid) naar verwachting binnen of rond het voor dit cluster beschikbare budget van € 247 mln uitkomen. De indienstelling van deze maatregelen is echter nog steeds voorzien in 2015.

In totaal is voor het project OV SAAL (exclusief overhevelingen uit andere projecten) een budget van € 1 399 mld. (prijsspeil 2009) gereserveerd. Dit wordt deels ingezet voor de korte termijn (cluster C in realisatie en cluster A in planstudie) en deels voor de nog lopende analyse voor de middellange termijn (2020). Het doel is om voor de middellange termijn eind

Productartikel 13

2010 een voorkeursbeslissing te nemen over de invulling van hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Met het amendement Cramer/Koopmans (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 A, nr. 16) is binnen artikel 13.02 een bedrag van € 20 mln. vrijgemaakt. Deze gelden worden ingezet voor de optimalisering van het traject Sittard–Heerlen–Grens(–Aken), dit betekent in ieder geval de aanleg van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen en Heerlen de Kissel, met het oog op een snelle treinverbinding tussen Sittard en Aken.

Nieuw opgenomen projecten

Regionale lijnen Gelderland

In 2008 is een quick scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit zijn een aantal maatregelen voortgekomen die bestaande knelpunten oplossen of voorkomen dat er op korte termijn knelpunten ontstaan en waarmee tevens de capaciteit en punctualiteit vergroot. De maatregelen worden gefinancierd middels een bijdrage van VenW en de decentrale overheden van ieder 50%. Voor de maatregelen op de lijnen in Gelderland en de stadsregio Arnhem/Nijmegen is overeengekomen dat VenW opdrachtgever wordt. Dit betreft maatregelen op de lijnen Zutphen–Winterswijk, Arnhem–Doetinchem en Amersfoort–Ede/Wageningen. De beschikbare middelen binnen artikel 14 (10 mln) zijn overgeheveld naar artikel 13 zodat de financiële afwikkeling met de andere spoorprojecten meegenomen kan worden.

Planstudie spoor goederen

Goederenroute R'dam–Noord Nederland

Vanuit het planstudiebudget is € 6 mln toegevoegd aan het projectbudget OV SAAL (zie toelichting onder 13.03.01)

Uitvoeringsprogr. Goederenroute–Elst–Deventer–Twente (NaNov)

De verwachting is dat eind 2010 de laatste realisatiebeschikking zal worden afgegeven. Om die reden zijn de hiervoor benodigde middelen overgeheveld naar het realisatieprogramma

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie

Productartikel 13

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering
	min.	max.		taak stellend	2010	2011	2012	2013	2014	
CATEGORIE 1										
Projecten Nationaal										
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer			3 163		tb ¹					Vanaf 2012
Projecten Noordwest-Nederland										
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)			95							Vanaf 2013
Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keersporen			95			tb				Vanaf 2013
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad			1 016		tb ²					
Projecten Oost-Nederland										
Quick scan dec. spoor Gelderland			19		pb					2010-2013
Traject Oost			6							
Diversen										
Grensoverschrijdend Spoorvervoer			44							
Kleine projecten			5							
Totaal categorie 1			4 444							
Begroting (IF 13.05.01)										

¹ Meerdere te nemen tb's vanaf 2011 en verder.

² Tracédeel Flevolijn. Zie MIRT blad voor uitgebreide toelichting.

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering
	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	
CATEGORIE 1										
Projecten nationaal										
Goederenroute R'dam-Noord Nederland (GoeNoord)			71	uo						2010-2013
Aslasten Cluster III			37	uo						2010-2015
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua			156		uo ¹					2011-2013
Projecten Limburg										
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)										pm
Projecten Oost-Nederland										
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)			5							
Overige projecten										
Kleine projecten/studies			7							
Totaal categorie 1			276							
Begroting (IF 13.05.02)										

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

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.03 A. Lopende Verkenningen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Toelichting
Landsdeel Randstad			
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europees spoorwegennet	Spoorgoederen	zie tekst onder 13.05

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

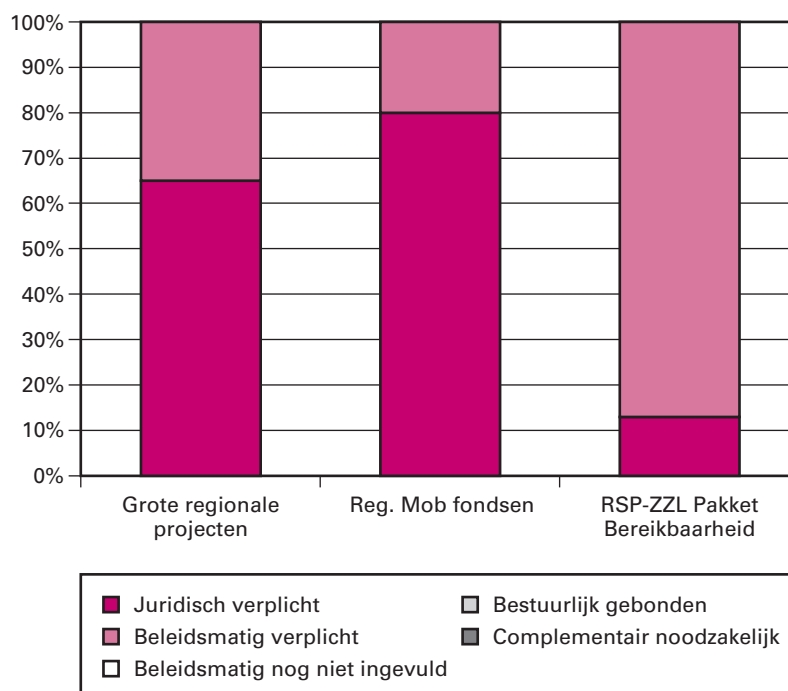
De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2011 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen 32 «Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit» en 34 «Sterke netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid».

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
14. Regionaal/lokale infra	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	193 199	356 138	159 787	244 172	248 603	252 783	205 571
Uitgaven	182 976	375 431	231 355	399 047	486 644	308 600	230 022
<i>14.1 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>141 849</i>	<i>260 672</i>	<i>161 526</i>	<i>203 027</i>	<i>306 795</i>	<i>114 980</i>	<i>50 118</i>
14.1.1 Verkenningen							
14.1.2 Planst. Progr. Reg/lok	1 089	37 681	18 300	83 030	87 214	49 217	1 160
14.1.3 Realistieprogr reg/lok	140 759	222 991	143 226	119 997	219 581	65 763	48 958
<i>14.2 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>40 591</i>	<i>51 040</i>	<i>25 105</i>	<i>41 062</i>	<i>30 089</i>	<i>12 679</i>	<i>0</i>
<i>14.3 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>536</i>	<i>63 719</i>	<i>44 724</i>	<i>154 958</i>	<i>149 760</i>	<i>180 941</i>	<i>179 904</i>
14.3.1 RSP – ZZL: RB projecten	536	11 833	39 495	87 306	82 108	113 289	112 251
14.3.2 RSP – ZZL: RB mob fondsen		51 823	0	51 967	51 967	51 967	51 968
14.3.3 RSP – ZZL: REP		63	5 229	15 685	15 685	15 685	15 685
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		23	0	0	0	0	0
– Agentschapsbijdrage ¹	668	781	191	413	173	107	455
– Restant	182 308	374 627	231 164	398 634	486 471	308 493	229 567
Ontvangsten							
14.9 Ontv. Reg./lokale infra		0	0	0	0	0	0

¹ Afhankelijk van de invulling van het specifiek pakket bij 14.3 zullen aanvullende agentschapsbijdragen nodig zijn. Dit zal moeten worden gefinancierd uit de bestaande middelen van het pakket.

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

14.01 Grote regionale/lokale projecten		
<i>juridisch verplicht</i>	104 868	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	56 467	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
14.02 Regionale Mobiliteitsfondsen		
<i>juridisch verplicht</i>	20 084	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	5 021	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig gebonden</i>		
14.03 RSP-ZZL: Rijksbijdrage		
<i>juridisch verplicht</i>	5 814	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	38 910	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		

14.01 Grote regionale/lokale projecten

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

14.02 Regionale Mobiliteitsfondsen

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

14.03 RSP-ZZL: Rijksbijdrage

Voor de inzet van deze middelen is een convenant met het Noorden afgesloten en derhalve zijn deze middelen bestuurlijk gebonden.

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de BDU (respectievelijk € 112,5 mln. en € 225 mln.) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord onder de begroting 2011 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen 34.

Producten

Verkenningen

Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningsprogramma opgenomen in het MIRT. In de begroting zijn dan ook geen middelen voor dit product opgenomen. De verkenningen worden onder verantwoordelijkheid van de regionale overheid uitgevoerd en pas na toetsing al dan niet opgenomen in het planstudieprogramma.

Planstudieprogramma regionaal/lokaal

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

Wijzigingen in het planstudieprogramma

- Haaglanden/Den Haag, Rotterdamse baan: UO verschuift van 2011 naar 2012. Vertraging door discussie over aansluiting Ypenburg. De uitvoeringperiode wordt geen 2012–2015 maar 2013–2017.
- Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruit is een scopewijziging van het eerdere project BOSE. Voor de aanleg van de verkeersruit is vanuit het FES een bijdrage van € 200 mln. beschikbaar gesteld, waardoor de totale rijksbijdrage € 260 mln. bedraagt. De provincie voer de planstudie uit en de uitvoering is voorzien in de periode 2015–2018.
- Het ruimtelijke pakket Maastricht Noord (verbreding Noorderbrug, ontwikkeling Belvédère en aanleg tram en fietsvoorzieningen) is opgenomen in een convenant «Bereikbaarheidsimpulse Limburg» waarin een rijksbijdrage van € 60 mln. is toegezegd. Deze toezegging gaat uit van een integrale aanpak van het hele gebied. Het project Ruimtelijke Mobiliteitspakket Maastricht Noord vervangt het project Maastricht Maaskruisend verkeer. De uitvoering is voorzien in de periode 2014–2018.
- N62 Kanaalkruising Sluiskil: Dit project is verschoven van de planstudie naar het realisatieprogramma. Het is aldaar opgenomen in het regionaal mobiliteitsfonds. Er is een convenant gesloten waarin de middelen via het mobiliteitsfonds zijn geregeld.

Nieuw in het planstudieprogramma:

- RijnGouwewijn West; Hiervoor is een bijdrage van € 45 mln gereserveerd.

Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Wijzigingen in het realisatieprogramma:

- Naar verwachting zal de Noord/Zuidlijn in 2017 gereed zijn in plaats van 2015, vanwege vertragingen bij de aanleg van de diepe stations.

Productartikel 14

- Scheveningen boulevard wordt overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Nieuw in het realisatieprogramma:

- Den Haag internationale stad; Hiervoor is € 22 mln overgeboekt vanuit het FES.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planstudie

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget	Planning						Uitvoering
	min.	max.		taak- stellend	2010	2011	2012	2013	2014	
Categorie 1 (voor tracébesluit)										
Projecten Zuidvleugel										
Haaglanden/Den Haag, R'damsebaan (vh. Trekvliettrace)		450	225		pb	uo				2013–2017
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe- knoop			104	pb	uo					2011–2015
RijnGouwelijn West			45							2012–2015
Projecten Brabant										
Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruit (T-str.)		804	255							2015–2018
Projecten Limburg										
Ruimtelijke mobiliteitspakket Maastricht-Noord	120	275	60		pb		uo			2014–2018
CATEGORIE 2										
Projecten Nationaal										
Projecten in voorbereiding			variabel							2010 ev

Legenda

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht

Productartikel 14

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale/lokale infrastructuur; realisatie

Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP			Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn												
Noord-WTC ¹	1 168	1 164	684	87	64	23	159	62	36	52	2017	2017
N201	178	178	101	38	19	20					2012	2012
Projecten Zuidvleugel												
Rijn Gouwelijn Oost Den Haag, internationale stad, World Forum gebied	149	148	0	30	41	42	30			6	2015	2015
Den Haag Internationale stad, Scheveningen boulevard	22						4	4	13		2015	
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding) ²	11	11		3	2	4	2				2013	
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) ³	888	888	827	60	0						2006/10/13	2006/09/12
	660	660	656	5								
Projecten Brabant												
Tilburg Noordwest-tangent	5	5	5								2010	2010
Projecten Oost-Nederland												
Nijmegen 2e stadsbrug	71	71		0	16	31	24				2013	2013
Totaal categorie 0	3 152		2 274	223	143	120	220	66	49	58		
Begroting (IF 14.01.03)				223	143	120	220	66	49			

¹ Deels investeringsimpuls 1998.

² Mijlpaal 2013 betreft aanlanding metro Den Haag CS.

³ Deels investeringsimpuls 1994.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

Over heel Nederland worden verschillende regionale mobiliteitsfondsen gebruikt. Deze fondsen zijn gevoed op basis van de volgende impulsen:

1. Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
2. Amendement Dijsselbloem;
3. Amendement Van der Staaij
4. Regionale bereikbaarheid (Kwartje van Kok);
5. Amendement Van Hijum;
6. Quick wins NWA eerste en tweede tranche;
7. Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn;
8. Tunnel Sluiskil.

Producten

Rijksbijdrage

De middelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR; inclusief de terugsluisopbrengsten), het amendement Dijsselbloem en het amendement Van der Staaij, Regionale bereikbaarheid, het amendement van Hijum en Quick wins NWA tweede tranche zijn volledig uitgekeerd door VenW. Voor de andere impulsen worden ook in 2011 middelen beschikbaar gesteld. Het gaat om:

Impuls quick wins eerste tranche

In 2006 zijn voor elf stedelijke gebieden netwerkanalyses (NWA) uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten daarvan is in 2006 € 66 mln. beschikbaar gesteld voor de uitvoering van zogenaamde quick wins (periode 2007–2010). Het gaat om maatregelen die de toegang tot de stad verbeteren, die de samenhang en kwaliteit van de infrastructuurnetwerken verhogen en die op korte termijn en met beperkte middelen zijn te realiseren. In 2007 is € 78,5 mln. beschikbaar gesteld voor een tweede tranche (periode 2008–2011).

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

In 2009 is het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) Regiospecifiek Pakket (RSP) opgericht voor Noord-Nederland. De instelling van het RMf RSP volgt uit het Convenant RSP Zuiderzeelijn d.d. 23 juni 2008.

Het totale budget RMf RSP is € 970 miljoen¹. Dit bestaat uit € 500 miljoen bijdrage namens het rijk en € 470 miljoen bijdrage namens de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

Tunnel Sluiskil

Op 18 mei 2009 is de bestuursovereenkomst inzake een tunnel bij Sluiskil getekend. In overleg met de provincie Zeeland is besloten om de VenW-bijdrage via het (her)opgerichte Regionaal Mobiliteitsfonds Zeeland te laten verlopen. Het totaal van € 135 mln komt beschikbaar in 2010–2015.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

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

Producten

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

De inzet van de middelen uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het fonds is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

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

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

Productartikel 14

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

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

Project overzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Projectomschrijving	Kosten	Totaal								Budget in € mln	
		Totaal rijk	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015–2020	Totaal regio ⁴	
Projecten Noord-Nederland											
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1 2}	1 415	1 186	1	12	39	87	82	113	851	200	
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		519		52	0	52	52	52	311	370	
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma		146	0	0	5	16	16	16	94	100	
Begroting (IF 14.03)		1 851	1	64	45	155	150	181	1 256	670	
Overige afspraken LMCA Spoor: spoordriehoek ³		164							164		
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland		2 015	1	64	45	155	150	181	1 420		

⁴ Bijdragen regio zijn prijspeil 2007

¹ Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln. uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

² Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln. (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

³ Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagewen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenningen en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2011 (XII) en vinden hun oorsprong in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6).

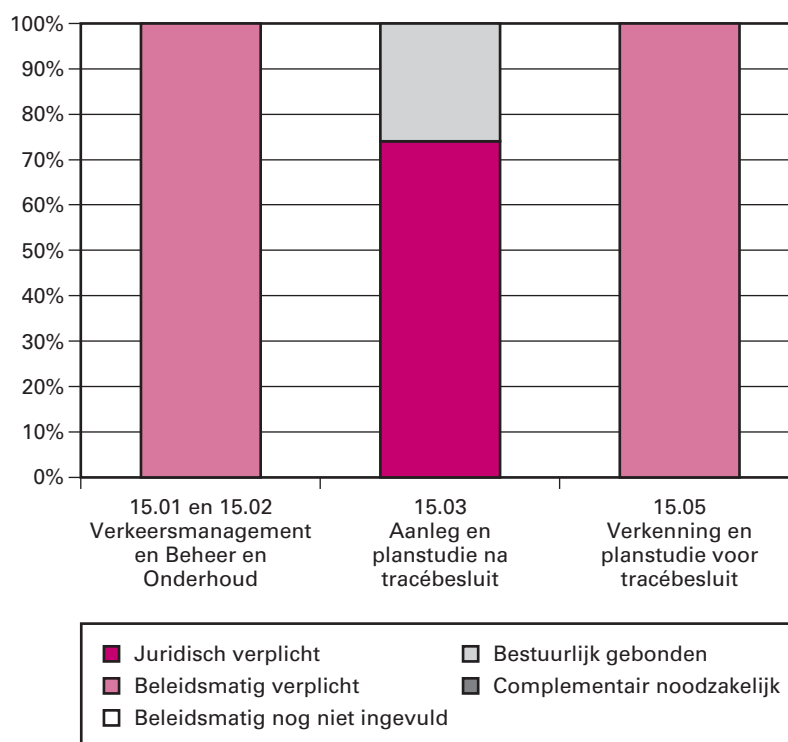
Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
15. Hoofdvaarwegennet	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	874 005	1 168 483	1 105 352	683 170	724 405	660 970	794 743
Uitgaven	792 534	939 164	928 122	905 306	799 501	678 214	794 411
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>91 120</i>	<i>85 811</i>	<i>74 753</i>	<i>81 701</i>	<i>83 840</i>	<i>85 177</i>	<i>88 177</i>
15.01.01 Basispakket Verkeersmanagement	84 827	84 762	74 753	81 701	83 840	85 177	88 177
15.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement	6 293	1 049					
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>576 155</i>	<i>560 537</i>	<i>488 579</i>	<i>377 227</i>	<i>376 424</i>	<i>376 760</i>	<i>368 991</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	427 840	375 851	402 108	299 183	317 220	314 323	298 545
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	27 059	36 189	29 060	22 313	22 736	22 736	22 746
15.02.04 Groot var. onderh. hoofdvaarwegen	121 256	148 497	57 411	55 731	36 468	39 701	47 700
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>102 733</i>	<i>278 257</i>	<i>344 707</i>	<i>399 104</i>	<i>275 517</i>	<i>154 268</i>	<i>162 243</i>
15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen	102 733	250 216	336 100	384 722	254 377	134 773	144 818
15.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit		28 041	8 607	14 382	21 140	19 495	17 425
<i>15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit</i>	<i>22 526</i>	<i>14 559</i>	<i>20 083</i>	<i>47 274</i>	<i>63 720</i>	<i>62 009</i>	<i>175 000</i>
15.05.01 Verkenningen	7 988	7 995	8 475	8 758	8 998	9 240	9 509
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	14 538	6 564	11 608	38 516	54 722	52 769	165 491
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven							
– Agentschapsbijdrage	598 109	567 714	542 158	436 423	448 044	443 122	447 732
– Restant	194 425	371 447	385 964	468 883	351 457	235 092	346 679
15.09 Ontvangsten	12 627	67 610	56 874	65 770	21 769	7 841	0

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

15.01 en 15.02 Verkeersmanagement en Beheer en onderhoud		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	70 765	
15.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit		
<i>juridisch verplicht</i>	227 237	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	79 840	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
15.05 Verkenningen en planstudie voor tracebesluit		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	8 122	

15.01 en 15.02 Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud

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

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

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

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Alle verkenningen en planstudies zijn beleidsmatig verplicht.

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Basispakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is tot 2020 een groei voorzien die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht. Operationele beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

- het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluzen in de hoofdvaarwegen;
- het afstemmen van de bediening van bruggen en sluzen op de vraag vanuit de markt.

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

Servicepakket Verkeersmanagement Hoofdvaarwegen

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

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

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

In november 2006 heeft de minister van VenW een convenant afgesloten met vier brancheorganisaties uit de binnenvaart. In dit convenant is afgesproken dat de Staat bereid is om, gedurende de periode van vrijwillige invoering, een deel van de kosten van de aanschaf en installatie

Productartikel 15

van AIS aan boord van binnenvaartschepen voor haar rekening te nemen. De uitvoering van de regeling vindt plaats tussen eind 2009 en eind 2012.

Meetbare gegevens basispakket verkeersmanagement

Specificatie areaal:

	Areaaleenheid	Eenheid	2009	2010	2011
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	km	608	608	608
	Bediende objecten in aantallen	aantal	216	216	216

Toelichting

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

Met ingang van de begroting 2010 worden afzonderlijke sluiscolken apart geteld in plaats van sluiscomplexen als geheel. In de begroting 2010 werd er nog uitgegaan van 220 bediende objecten. Bij de verantwoording over het jaar 2009 is dit aantal vastgesteld op 216 (als gevolg van de overdracht van enkele objecten). De stand 2011 is op dit aantal gebaseerd.

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 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	% waarop de passeertijd wordt gerealiseerd op een:				
		Hoofdtransportas;	99%	75%	80%	80%
		Hoofdvaarweg	90%	85%	75%	75%
		overige vaarweg	85%	90%	70%	70%

Toelichting

Bovenstaande indicatoren zijn gericht op de gebruiker en geven een indicatie van de passeertijden en dus ook over de wachttijden als gevolg van onderhoud. De norm voor de passeertijd wordt per object vastgesteld op basis van wachttijd en schuttijd. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat wordt gestreefd naar een gemiddelde wachttijd van maximaal 30 minuten. In 2009 lag de prioriteit bij een verbetering van de prestaties op de hoofdtransportassen. Dit is ook zichtbaar in de indicatoren. Door het bij de sluisen aanwezige achterstallig onderhoud worden de prestaties t.a.v. de passeertijden bij de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen, de komende paar jaren vooralsnog negatief beïnvloed. Enerzijds door het frequenter optreden van storingen, anderzijds door de tijdelijke stremmingen die noodzakelijk zijn voor de werkzaamheden om deze achterstanden in te lopen. In de periode tot en met 2016 worden de aanwezige achterstanden weggewerkt en zullen de prestaties verbeteren. Daarnaast kan de passeertijd ook negatief beïnvloed worden door een capaciteitstekort van een sluisencomplex.

15.02 Beheer en Onderhoud

Motivering

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

Producten

In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de audits naar het beheer en onderhoud op de afzonderlijke netwerken (Hoofdwatersystemen, Hoofwegennet en Hoofdvaarwegennet) zal worden gezien welke beheersmaatregelen kunnen worden ingezet om budget en kosten meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Basispakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen. Deze kan alleen worden gegarandeerd indien de infrastructuur preventief beheerd en onderhouden wordt. Daarnaast vindt correctief onderhoud plaats, waarbij de beheerder geconfronteerd kan worden met onverwacht functieverlies en de gebruiker ongewild minder service kan worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder het basispakket.

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

Vanwege de aard van de werkzaamheden horen de producten Rijksrederij en Kustwacht thuis op artikelonderdeel 15.02 (zwaartepuntprincipe). In de begroting 2010 stonden deze producten op artikelonderdeel 11.02.

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals LNV, Financiën (Douane), VenW en de Kustwacht. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS. De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

- Het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau.
- Het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen.
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

Kustwacht

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

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

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

Servicepakket Beheer en onderhoud Hoofdvaarwegen

Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 600 XII, nr. 17). Behoudens de Fries-Groningse kanalen resteren er nog slechts een aantal kleinere over te dragen objecten, vaarwegen of delen daarvan.

Fries-Groningse kanalen

De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is in de negentiger jaren vastgelegd in een convenant dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. De bijdrage betreft de vaarweg Lemmer–Delfzijl alsmede het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. Door de commissie Brinkman is in het rapport «anders gestuurd, beter bestuurd» in 2005 geadviseerd om de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl van de provincies over te dragen aan het Rijk (VenW) en de jaarlijkse rijksbijdrage voor de zijkanalen Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep onder te brengen in het Provinciefonds. Omdat de betrokken provincies zich niet konden vinden in het advies van de commissie Brinkman is er een politiek-bestuurlijk compromis opgesteld in de vorm van een Intentieverklaring (2007). Inmiddels is in het voorjaar van 2010 besloten om een eventuele afkoop geen doorgang te laten vinden. Wel wordt gewerkt aan nieuwe afspraken die in de plaats treden van de Intentieverklaring uit 2007.

Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen

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

Plan van Aanpak Beheer en onderhoud (impuls)

De ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud heeft in het verleden geen gelijke tred gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Ongewild leidde dit tot een geleidelijke overgang van preventief naar correctief onderhoud, waarbij geprioriteerd is naar vaarwegklasse. In het hoofdlijnenakkoord is daarom bij de begroting 2004 besloten tot het geven van een impuls aan het Beheer en Onderhoud van

Rijkswaterwegen in de periode tot en met 2010. Destijds is € 700 mln. beschikbaar gesteld om een deel van het achterstallig onderhoud op de belangrijkste hoofdtransportassen in te lopen, de zogenoemde Impuls. Voor een aantal projecten kent de uitvoeringsperiode een uitloop tot ná 2011.

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

Toelichting

1. Amsterdam–Lemmer/IJsselmeer: het groot onderhoud van de Houtribsluisen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor ná 2010 aan de Houtribsluisen waren gepland. Dit deel van het project zal daarom pas in 2012 worden opgeleverd.
2. Kanaal Gent–Terneuzen: om de hinder voor de scheepvaart als gevolg van de werkzaamheden aan de sluisen van Terneuzen tot een minimum te beperken zal dit deel van het project Kanaal Gent–Terneuzen pas in 2011 worden opgeleverd.
3. Rotterdam–België/Zeeland: één deelproject, de renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluiscomplexen Hansweert en Kreekrak, wordt gezamenlijk uitgevoerd met de realisatie van bediening op afstand op deze complexen. Risico's ten aanzien van afstemming tussen deze werkzaamheden en hinder voor de vaarweggebruiker worden hiermee geminimaliseerd. Hierdoor zal dit deelproject naar verwachting pas medio 2011 worden afgerond.
4. Natte bruggen; de meeste bruggen zijn inmiddels opgeleverd. De Sint-Servaasbrug zal als gevolg van de vertraging door de tegenvallende aanbesteding naar verwachting pas in 2011 worden opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam–Rijnkanaal is in het najaar 2009 gestart. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam–Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. Volledige oplevering zal uiterlijk in 2016 plaatsvinden.

Nota Mobiliteit achterstallig onderhoud vaarwegen (NOMO AOV)

In de aanloop naar de begroting 2009 is gewerkt aan een programma van onderhoudsactiviteiten ten behoeve van het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in de periode vanaf 2010 waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit ca. € 900 mln. is gereserveerd. Dit programma is opgebouwd uit de onderstaande projecten. Deze projecten vallen voor een deel onder de noemer Groot Variabel onderhoud. De middelen voor dat deel zijn dan ook ondergebracht onder artikel 15.02.04. De overige projecten worden geraamd en verantwoord onder het reguliere beheer en onderhoudsbudget (15.02.01). Met de in de begroting 2009 opgenomen versnelling zullen deze projecten al in 2016 zijn afgerond, conform de wens van Tweede Kamer en de sector. De voorbe-

Productartikel 15

reiding en uitvoering van geplande projecten worden inmiddels voortvarend ter hand genomen. In onderstaande twee tabellen zijn de afzonderlijke projecten opgenomen en de periode van de verwachte uitvoering. Ook is de verdeling van de beschikbare NOMO-middelen voor achterstallig onderhoud vaarwegen per project indicatief aangegeven.

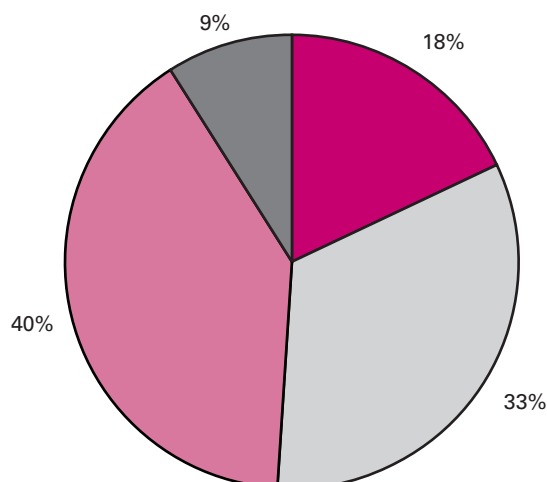
NOMO – Groot Variabel Onderhoud		
Projecten	Uitvoeringsperiode	Indicatief budget (mIn €)
Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland Oevers Amsterdam–Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2010–2016	66
Renovatie Havenhoofden IJmuiden	2008–2016 2011–2014	178 60
Totaal		304

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

Meetbare gegevens Beheer en onderhoud hoofdvaarwegen

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

Productartikel 15



■ Oevers	■ Bodems
■ Kunstwerken	■ Verkeersvoorzieningen

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

Omvang Aeraal

	Areaal Eenheid	Omvang 2011
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	7 609

Toelichting

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

Voor het jaar 2011 geldt de volgende indicator:

Basispakket	Indicator	Eenheid	Norm	Realisatie 2009	Streef-waarde 2010	Streef-waarde 2011
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarweg-markeringen, op orde te zijn.	% van de tijd dat vaarbak op orde is				
		Hoofdtransportas	95%	93%	80%	85%
		Hoofdvaarweg	90%	82%	70%	70%
		Overige vaarweg	80%	81%	70%	70%

Toelichting

Deze indicator geeft een beeld van achterstanden bij het beheer en onderhoud van de vaarwegen. In de afgelopen jaren zijn de gerealiseerde scores mede opgelopen als gevolg van het programma om de achterstanden in te lopen. Als eerste worden de achterstanden op de hoofdtransportassen weggewerkt. Dit programma zal in 2010 grotendeels worden afgerond. Het programma tot en met 2016 is erop gericht ook de achterstanden op de hoofd- en overige vaarwegen weg te werken. De

streefwaardes 2011 zijn relatief laag. De hogere realisatie in 2009 wordt deels verklaard door de versneld beschikbaar gestelde middelen uit het aanvullend beleidsakkoord. Ook in 2010 kan de feitelijke realisatie hierdoor hoger uitvallen.

15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit

Motivering

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

Producten

Realisatieprogramma hoofdvaarwegen

In 2010 zullen naar verwachting de volgende projecten worden opgeleverd: Twentekanalens verruiming (fase 1) en de Renovatie sluisen 4, 5 en 6 van de Zuid-Willemsvaart.

Naar verwachting start in 2011 de realisatie van de volgende projecten:

- Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis);
- Vaargeul De Boontjes.

Daarnaast zal VenW in 2011 een bijdrage leveren aan de bouw van de 4^e sluisenkolk Ternaaien, die naar verwachting in 2011 start.

Ten opzichte van de begroting 2010 is bij enkele projecten sprake van mutaties. Deze zijn per project opgenomen en toegelicht in het MIRTprojectenboek (www.mirtprojectenboek.nl).

In de beleidsbrief Duurzame Zeehavens (Kamerstukken II, 2008–2009, 29 862, nr. 10), is een subsidieregeling aangekondigd voor projecten die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse havens. Het betreffen bijvoorbeeld projecten voor duurzaam ruimtegebruik in havens. In 2010 is deze regeling gepubliceerd. Voor deze projecten is € 4,2 mln ter beschikking gesteld. De tender is in september 2010 gesloten.

Planstudieprogramma na tracébesluit

- Het project bouw 4e sluisenkolk Ternaaien (verantwoordelijkheid van België) gaat in 2011 naar de realisatiefase.
- de Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal) gaat naar verwachting eind 2010 naar de realisatiefase;
- verwacht wordt dat Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) begin 2011 naar de realisatiefase gaat;
- verwacht wordt dat begin 2011 de planstudie Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee naar de realisatiefase gaat.

Impuls infrastructuur vaarwegen

Quick-wins

Bij de eerste suppletore begroting 2008 is een bedrag van € 55 mln uit de FES enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen voor (quick win)maatregelen op het gebied van binnenhavens en vaarwegen aan de VenW-begroting toegevoegd. Met amendement Anker (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200 A, nr. 25) is daar € 7 mln. aan toegevoegd. Vanuit het Aanvullend Beleidsakkoord is tevens € 50 mln. beschikbaar gesteld.

Op verzoek van VenW hebben vrijwel alle regionale overheden een netwerkvisie op vaarwegen en binnenhavens ontwikkeld. Deze netwerkvisie dient de basis te vormen voor voorstellen die een duidelijke

Productartikel 15

meerwaarde betekenen voor vervoer over water. Inmiddels zijn twee tranches uitgezet, hierbij zijn 68 projecten betrokken. De uitvoering van deze projecten vindt plaats in de periode 2009–2013.

Verruiming vaargeul Eemshaven–Noordzee

Uit de enveloppe Regionaal beleid/sterke regio's is € 10,4 miljoen aan de begroting toegevoegd voor de periode 2011–2013 voor de verruiming van de vaargeul Eemshaven–Noordzee, zodat de Eemshaven bereikbaar wordt voor grotere zeeschepen.

Dynamisch verkeersmanagement

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

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln prijspeil 2010								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
CATEGORIE 0													
Projecten Nationaal													
Dynamisch verkeersmanagement	102		0	3	35	45	19				2013		
Quick Wins Binnenhavens	112	112	6	35	20	33	17				2011/2013	2011/2013	
Projecten Noordwest-Nederland													
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	pm	10					3			2014	2014	
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	234	234	234	1							2007	2007	
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	16	16	13	2	1						na 2011	na 2010	
Walradar Noordzekanaal	28	28	6	22							2012	2012	
Projecten Utrecht													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	10	9							2013	2012	
Projecten Zuidvleugel													
Capaciteit Julianasluis Gouda	3		0			3					2013		
Projecten Brabant													
Burgemeester Delenkanaal Oss	2	2	0	2							2009	2009	
Tweede Sluis Lith	57	57	56	1							2002	2002	
Wilhelminakanaal Tilburg	84	83	6	17	23	37					2015	2015	
Zuid-Willemsvaart; Maas-Veghel	470	469	36	29	48	126	108	68	54		2015	2015	
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	59	53	6							2008	2008	
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	83	82	40	4	25	13					2011	2011	

Productartikel 15

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln prijspeil 2010								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
Projecten Limburg												
Maasroute, modernisering fase 2	613	518	55	75	133	104	77	61	84	22	na 2012	na 2012
Projecten Oost-Nederland												
Twentekanalen, verruiming (fase 1)	75	66	73	2							2010	2010
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	205	205	132	12	18	17	25				2013	2013
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	41	31	0	20	17	3	1				2012	2012
Overige projecten												
Duurzame havens	5	5	0	1	2	2					2012	2012
Kleine projecten	93	93	91	1							nvt	nvt
Ligplaatsvoorzieningen	4	4	3	1							2007	2007
Walradarsystemen	46	46	13	4	10	3	7	3	7		2013	2013
Afronding			3	4		-1						
Totaal categorie 0	2 364		837	250	336	385	254	135	145	22		
Begroting (IF 15.03.01)				250	336	385	254	135	145			

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

Projectomschrijving	Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget Planning						Uitvoering	
		min.	taakstellend max.	2010	2011	2012	2013	2014	2015		periode
CATEGORIE 1 (na tracébesluit/projectbesluit)											
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal				79	uo						2010–2017
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)				48	uo						2011–2015
Totaal categorie 1 na tracébesluit/projectbesluit (IF 15.03.02)				127							
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/projectbesluit)											
Projecten Noordwest-Nederland											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg				17							2010–2012
Lichter Buitenhaven IJmuiden				88		pn/pb	uo				2013–2015
Vaarweg IJsselmeer-Meppel				43		pn/pb	uo				2013–2015
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer				7			pb				na 2013
Zeetoeegang IJmond				pm ¹			pn				t/m 2016
Projecten Utrecht											
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis				206		tb	uo				2012–2015
Projecten Zuidvleugel											
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedede				40			pn/pb	uo			2015–2017
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil				10	pb						pm
Projecten Limburg											
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien				9	uo						2011–2013

Productartikel 15

Bedrag in € mln	Raming kosten		Budget Planning							Uitvoering
	min.	taakstellend max.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	periode	
Projecten Oost-Nederland										
Bovenloop IJssel			43						na 2015	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel			36			pb	uo		2014–2016	
Toekomstvisie Waal			188						2006–2016	
Verruiming Twentekanalen (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde			120	pn	pb	uo			2013–2016	
Projecten Noord-Nederland										
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va			pm			pn/pb	uo		2014–2020	
Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes)			5	pn	pb/uo				2011–2012	
Totaal categorie 1 voor tracébesluit/projectbesluit (IF 15.05.02)			812							
Totaal categorie 1			939							

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

Legenda

pn projectnota

tb tracébesluit

pb projectbesluit

uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

15.05 Verkenning en planstudie voor tracébesluit/projectbesluit

Motivering

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

Producten

Verkenningen

De verkenningen naar de Julianasluis Gouda, overnachtingshavens Merwedde, ligplaatsen Amsterdam–Rijnkanaal, ligplaatsen Rijn Schelde verbinding en verbreding Maasgeul zijn afgerond.

De Vlaams-Nederlandse verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent–Terneuzen is afgerond. Momenteel worden nog enkele onderzoeken uitgevoerd ter ondersteuning van besluitvorming voor een planstudie besluit.

Eind 2010 zal een verkenning naar de Volkeraksluizen starten.

Planstudieprogramma vóór tracé-/projectbesluit

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

- Naar verwachting wordt de planstudie naar de Vaargeul De Boontjes in 2011 afgerond en zal de uitvoering starten;
- Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst met de regio over de Wilhelminasluis in de Zaan is het projectbesluit genomen en zal de provincie de uitvoering starten;
- De planfase voor het project Zeesluis IJmuiden is in 2010 gestart.

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

Productartikel 15

Projectoverzicht behorende bij 15.05 Lopende verkenningen

A. Lopende verkenningen			
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
Noordwest-Nederland			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam Rijnkanaal	Capaciteit en veiligheid	Nota Mobiliteit	2010
Zuidvleugel			
Verbreiding Maasgeul	Capaciteit en toegankelijkheid	Havenmeesterconvenant 2003	2010
Zuidwestelijke Delta			
Volkeraksluizen	Capaciteit en toegankelijkheid	Nota Mobiliteit	2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam Rijnkanaal	Capaciteit en veiligheid	Nota Mobiliteit	2010
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2010
Noord-Nederland			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en veiligheid	Nota Mobiliteit	2010

Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

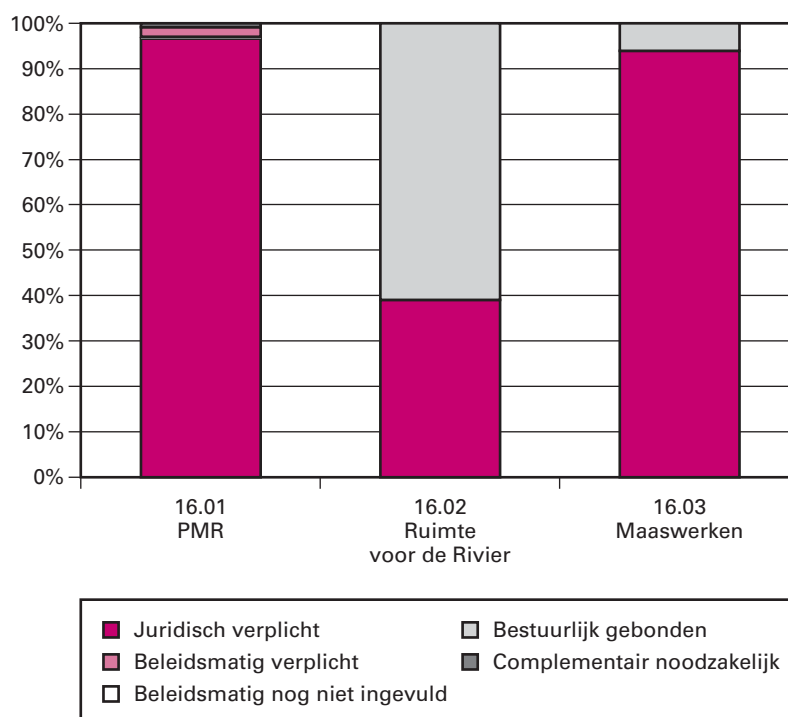
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);
- Ruimte voor de Rivier;
- Maaswerken.

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht budgettaire gevolgen van de uitvoering (x € 1 000)							
16. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	212 487	377 914	370 609	421 192	552 419	405 659	120 585
Uitgaven	237 144	200 199	658 605	627 105	483 132	450 103	464 913
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>49 547</i>	<i>17 843</i>	<i>443 318</i>	<i>416 491</i>	<i>48 807</i>	<i>18 012</i>	<i>5 193</i>
16.01.01 Planstudie PMR							
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	49 547	17 843	443 318	416 491	48 807	18 012	5 193
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>149 437</i>	<i>126 544</i>	<i>172 831</i>	<i>172 706</i>	<i>392 082</i>	<i>399 111</i>	<i>427 166</i>
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>38 160</i>	<i>55 812</i>	<i>42 456</i>	<i>37 908</i>	<i>42 243</i>	<i>32 980</i>	<i>32 554</i>
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven	282	102	2	1	4	1	0
– Bijdrage aan baten-lastendienst	26 786	26 322	25 179	21 710	17 825	15 187	15 462
– Restant	210 076	173 775	633 424	605 394	465 303	434 915	449 451
16.09 Ontvangsten	330	5 207	20 186	20 000	23 000	20 000	17 289

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000			
16.01 PMR			
<i>juridisch verplicht</i>	428 245	<i>complementair noodzakelijk</i>	3 990
<i>bestuurlijk gebonden</i>	2 217	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	8 866		
16.02 Ruimte voor de rivier			
<i>juridisch verplicht</i>	59 559	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	93 157	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			
16.03 Maaswerken			
<i>juridisch verplicht</i>	35 147	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	2 243	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>			

PMR

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

Ruimte voor de rivier

Het totale programmabudget bedraagt € 2,3 miljard. Binnen het programma Ruimte voor de Rivier worden bestuurlijke verplichtingen gedurende het programma omgezet in juridische verplichtingen. Het uitgavenbudget 2011 is op 1 januari 2011 volledig juridisch verplicht. De juridische verplichting bestaat uit verplichtingen voor uitgaven met betrekking tot planstudies die naar aanleiding van goedgekeurde plannen van aanpak zijn verplicht aan de decentrale initiatiefnemers en Rijkswater-

staat, en uit verplichtingen voor uitgaven door decentrale realisatoren en Rijkswaterstaat met betrekking tot de realisatie van de maatregelen, als uitvloeisel van door de staatssecretaris en/of de minister genomen projectbeslissingen (SNIP3).

Maaswerken

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

16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

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

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

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

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

Producten

In 2006 heeft het Parlement de herstelde planologische kernbeslissing PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming) is uitgebracht (Staatscourant nr. 247, 2006). De deelprojecten landaanwinning, natuurcompensatie en BRG zijn in uitvoering. Voor het deelproject 750 ha lopen de bestemmingsplanprocedures.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Landaanwinning: dit betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour.
- BTW: dit betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage en over de kosten van de Natuurcompensatie.
- Onvoorzien: deze post dient ter dekking van die projectposten, waarvoor bij de bepaling van het budget nog onvoldoende mogelijkheden

den waren om een 100%-raming op te stellen (bijvoorbeeld in het geval dat de ramingen nog niet voldoende hard kunnen worden gemaakt). Daarnaast kan een beroep worden gedaan op de post Onvoorzien, indien er sprake is van een volledig nieuwe situatie (zgn. Onvoorzien onvoorzien). De post onvoorzien heeft betrekking op alle risico's waarvoor het Rijk verantwoordelijk is (met name natuurcompensatie).

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

Meetbare gegevens Project Mainportontwikkeling Rotterdam

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

Projectoverzicht bij 16.01.02 PMR; realisatie

Productartikel 16

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	24	25	15	3	1	2	2	1			pm	pm
750 ha	30	30	30								2021	2021
Groene verbinding	31	31	15	8	8						2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0								2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie ²	112	109	61	7	10	0	5	6	5	18	pm	pm
Landaanwinning	721	707	16	0	356	349					2013	2013
BTW Buitencontour	134	131	0	0	68	66					2013	2013
Onvoorzien ³	111	109			0	0	42	11		58	pm	pm
Totaal categorie 0	1 165		139	18	443	416	49	18	5	76		
Begroting (IF 16.01.02)				18	443	416	49	18	5			

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

² In de jaren 2021 e.v. is een bedrag van € 10 mln. beschikbaar voor natuurcompensatie, welke niet in de opbouwtafel is opgenomen.

³ Hiervan is nog € 42,9 mln. gereserveerd in het FES.

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. De fase van planstudie is ingezet en belooft tot uiterlijk 2010. In 2009 zijn de eerste projecten in uitvoering gegaan. Vooruitlopend daarop zijn de projecten Zuiderklip en Hondsbroekse Pleij reeds uitgevoerd.

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

1. Het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het riviereengebied 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 riviereengebied. Daarmee wordt het riviereengebied economisch, ecologisch en landschappelijk versterkt.

Producten

De PKB deel 4 bevat een besluit over het uiterlijk eind 2015 uit te voeren basispakket van 39 maatregelen én de plaats waar ze getroffen moeten worden. In de PKB wordt bovendien een doorkijk gegeven naar de lange termijnopgave voor waterveiligheid. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. Het programmabudget bedraagt € 2,3 miljard. Conform de Regeling Grote Projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder half jaar een voortgangsrapportage: vóór 1 april 2011 VGR17 en voor 1 oktober 2011 VGR18.

In 2011 wordt een projectbesluit verwacht voor:

Productartikel 16

- zomerbedverlaging Beneden-IJssel
- dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei
- hoogwatergeul Veessen–Wapenveld
- uiterwaardvergraving Honswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagesteinse uiterwaard en Heerenwaard
- in de PKB opgenomen dijkversterkingen

De stand van zaken per 31 december 2011 is naar verwachting:

- voor 31 van de 39 maatregelen is projectbesluit genomen;
- 2 van de 39 maatregelen zijn geschrapt: voor het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling bleken ze niet nodig;
- voor 24 van de 39 maatregelen is de realisatie aanbesteed.

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

Meetbare gegevens

Ruimte voor de Rivier

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

Projectoverzicht bij 16.02 Ruimte voor de Rivier; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2009	Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig		2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Uitvoeringskosten	2 004	2 011	307	100	135	143	366	375	407	172	2015	2015
Planstudiekosten	82	67	64	12	5						2011	2010
Projectorganisatie en projectmanagement	149	149	82	14	13	10	6	4	3	18	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	100	97	3		20	20	20	20	17			
Totaal categorie 0	2 335		456	127	173	173	392	399	427	190		
Begroting (IF 16.02)				127	173	173	392	399	427			

16.03 Maaswerken

Motivering

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

Producten

Het project Zandmaas kent de volgende doelstellingen:

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

Productartikel 16

- Het in de periode tot 2015 realiseren van beperkte natuurontwikkeling in de Zandmaas.

Het project Grensmaas kent de volgende doelstellingen:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltawet Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1000 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.

De uitvoering van de Maaswerken (de Zandmaas en de Grensmaas) loopt ook in 2011 door. Voor de Zandmaas (oplevering 2015) ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo, Gennep). In 2008 is daarnaast gestart met de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen. Dit loopt door in 2011. Voor de Grensmaas (oplevering 2017) ligt de nadruk op rivierkundige maatregelen. Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder jaar twee voortgangsrapportages.

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

Meetbare gegevens

Maaswerken

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

Bron: DGW.

Projectoverzicht bij 16.03 Maaswerken; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Zandmaas	534	539	283	43	38	33	38	29	28	42	2017	2017
Grensmaas	147	142	75	13	4	4	4	4	4	39	2022	2022
Totaal categorie 0	681		358	56	42	37	42	33	32	81		
Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)				56	42	37	42	33	32			

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-zuid
- Anders betalen voor mobiliteit
- Zuiderzeelijn

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	68 515	255 166	132 220	83 177	204 459	214 672	400 000
Uitgaven	121 519	152 599	0	40 000	40 000	40 000	300 000
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>1 140</i>	<i>5 582</i>					
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>44 754</i>	<i>46 674</i>					
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>32 881</i>	<i>83 362</i>					
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	<i>32 881</i>	<i>83 362</i>					
<i>17.03.02 Realisatie HSL – Zuid spoorwegen</i>							
<i>17.03.03 Realisatie HSL – Zuid hoofdwegen</i>							
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>	<i>42 726</i>	<i>16 981</i>	<i>0</i>	<i>40 000</i>	<i>40 000</i>	<i>40 000</i>	<i>300 000</i>
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	<i>18</i>						
Apparaatsuitgaven:	32 407	16 981	0	0	0	0	0
Baten-lastendiensten	5 716						
Restant	83 396	135 618	0	40 000	40 000	40 000	300 000
17.09 Ontvangsten	14 714	0	0	0	0	0	0

17.02 Betuweroute

Motivering

Het project Betuweroute behelst de aanleg van een 160 kilometer lange, tweesporige lijn die exclusief bestemd en ontwikkeld is voor goederenvervoer. De route wordt aangelegd tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich. De stroom containershuttles per spoor naar het Europese achterland groeit gestaag. Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en zeehavens. De Betuweroute wordt aangelegd om in de toenemende vraag naar goederenvervoer over spoor te voorzien.

Producten

De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk het nieuw aangelegde A15-tracé en de bestaande Havenspoorlijn. Het A15-tracé is per 16 juni 2007 officieel in gebruik genomen. Hier zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf.

Op de Havenspoorlijn zijn ERTMS level 1 en 25 kV ook in bedrijf sinds 13 december 2009. Hiermee is de Betuweroute als groot bouwproject klaar. Wel worden nog enkele restpunten afgehandeld, deze zijn ondergebracht in het project Nazorg Betuweroute.

Productartikel 17

Financiering:

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

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

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

- reguliere SVV middelen;
- bijdrage uit het FES;
- bijdrage private financiering voorgefinancierd uit FES;
- bijdrage van de Europese Unie;
- bijdrage Gelderland;
- bijdrage VROM voor geluidmaatregelen Calandbrug;
- bijdrage ProRail.

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

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering MIT/SNIP	
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	720	722	673	47								
FES-middelen	2 826	2 826	2 826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	172	175									
Totaal categorie 0	4 683	4 636	4 636	47	0	0	0	0	0	0		
Begroting (IF 17.02.01)				47	0	0	0	0	0			

17.03 Hogesnelheidslijn-zuid

Motivering

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

Producten

Hogesnelheidslijn-zuid

Op 29 april 1997 is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid (Kamerstukken II, 1996–1997, 22 026, nr. 70) door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit (Kamerstukken II, 1997–1998, 25 981, nr. 2) genomen door de ministers van VenW en VROM. In 1999, 2000 en 2001 zijn belangrijkste civiele en spoortechnische contracten en de concessie-overeenkomst ten behoeve van het vervoer gegund.

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels gereed.

Op 7 september 2009 is het personenvervoer gestart op het traject Amsterdam–Schiphol–Rotterdam met tijdelijk materieel (maximaal 160

km/uur) met een uursdienst op werkdagen. Op 13 december 2009 is het 300 km/uur vervoer Amsterdam–Parijs met de Thalystreinen gestart (vooral nog op het tracé ten noorden van Rotterdam beperkt tot 160 km/uur).

De volgende activiteiten resteren nog tot het einde van het project:

- afwikkelen restpunten bouwfase;
- afwikkeling van het HSL-Schadevergoedingsschap;
- treffen van maatregelen ter voorkoming van problemen met elektromagnetische compatibiliteit (EMC);
- faciliteren testen, trein-/baanintegratie en proefbedrijf HSA voor het AnsaldoBreda materieel;
- verder inregelen van het vervoerssysteem;
- onderzoeken uitvoeren en maatregelen treffen ten aanzien van geluidsproductie HSL-Zuid.

De verwachting is dat deze werkzaamheden (met uitzondering van het HSL-Schadevergoedingsschap) gedeeltelijk in 2010 en gedeeltelijk in 2011/2012 zullen zijn afgerond. Dit is afhankelijk van de aflevering van het AnsaldoBreda-materieel en de ingroei van het vervoer.

Voor de ontwikkeling van de HSL-stations wordt gestreefd naar aparte lokale vormen van publiekprivate samenwerking. Dit wordt nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst.

Hogesnelheidslijn-Zuid: railwegen personenvervoer

Dit product betreft de realisatie van de aansluiting van station Breda CS via bestaand spoor op het hogesnelheidsspoor. De gelijktijdige realisatie van deze aansluiting is door de VenW toegezegd aan de gemeente Breda. De aansluiting is inmiddels gerealiseerd.

Hogesnelheidslijn-Zuid: hoofdwegen

Bij de verbreding en verlegging van de A16 (Moerdijk–Galder) en de A4 (Burgerveen–Leiden) bestonden grote raakvlakken met de planning en bouw van de HSL-Zuid. Daarom is besloten dat de verbreding en verlegging van de A16 en het deel van de A4 waar deze parallel loopt met de HSL-Zuid, werd uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie HSL-Zuid.

Financiering:

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen;
- een bijdrage uit het FES;
- de bijdrage uit private financiering;
- de bijdragen van de Europese Unie;
- ontvangsten derden;

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

Meetbare gegevens

Vanaf begin 2002 wordt de risicoanalyse per kwartaal geactualiseerd. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst. De aanleg van de HSL-Zuid is inmiddels afgerond.

Productartikel 17

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig	t/m 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6 074	6 068	5 825	83							2008/2009	2008/2009
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2 643	2 643	2 560	83								
– Fes regulier	1 710	1 710	1 710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangsten	193	193	193									
– Ontvangsten derden	106	100	106									
– Risicoreservering	482	482	482									
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1 012	1 012	1 012									
Totaal categorie 0 (excl. reeks Infraprovider)	7 201		7 118	83	0	0	0	0	0	0		
Begroting (IF 17.03)				83	0	0	0	0	0	0		

17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit

Motivering

Gezien de ernst van de fileproblematiek is gekozen om een start te maken met Anders Betalen voor Mobiliteit: betalen voor gebruik in plaats van bezit.

In het najaar van 2007 (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 1) is besloten een landelijke kilometerprijs voor alle gereden kilometers, voor alle voertuigen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken in te voeren. Gekozen is om de invoering van de kilometerprijs te starten met het vrachtvervoer. Daarna zal de kilometerprijs voor de overige voertuigen worden geïmplementeerd.

De bestaande autobelastingen zullen naar rato worden afgeschaft. De lasten worden daarmee eerlijker verdeeld over de weggebruikers, doordat mensen die veel rijden meer betalen dan mensen die minder rijden. Over het geheel genomen gaan alle automobilisten samen niet méér betalen. Verwacht wordt dat de invoering van de kilometerprijs zal leiden tot gedragsveranderingen van de weggebruikers.

Producten

In 2008 is het zgn. Partieel Uitvoerings Besluit (PUB, Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 52) aan de Tweede Kamer gezonden. Op grond van dit PUB worden activiteiten uitgevoerd ter voorbereiding van de zogenaamde Grootschalige Praktijkttest (GPT), waarin het technische concept van de kilometerbeprijzing zal worden beproefd.

Eind 2008 is de aankondiging gepubliceerd voor de aanbesteding van de benodigde onderdelen hiervoor. De aanbesteding vindt plaats in de vorm van een concurrentiegerichte dialoog.

Naast de dialoog in het garantiespoor heeft in 2009 ook de consultatie van het hoofdspoor plaatsgevonden. Aanbesteding en consultatie zijn vanwege de controversieel verklaring opgeschort. Met de GPT is een bedrag van € 167 mln. gemoeid.

In 2009 is het voorstel van wet Kilometerprijs (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 139) aangeboden aan de Staten-Generaal voor de parlementaire behandeling. De Tweede Kamer heeft het dossier Anders Betalen voor Mobiliteit controversieel verklaard en kiest ervoor het wetsvoorstel niet in behandeling te nemen.

Productartikel 17

In het kabinetsbesluit van 30 november 2007 (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 1) vormen de zogeheten mobiliteitsprojecten een essentieel onderdeel. Sindsdien is uitgebreid overlegd met een reeks van partijen bestaande uit verschillende overheden en grote bedrijven over deze projecten. Dit heeft geleid tot een programma dat in de loop van 2009 op basis van uitvoeringsconvenanten in uitvoering is gebracht.

Artikel 18 Overige uitgaven

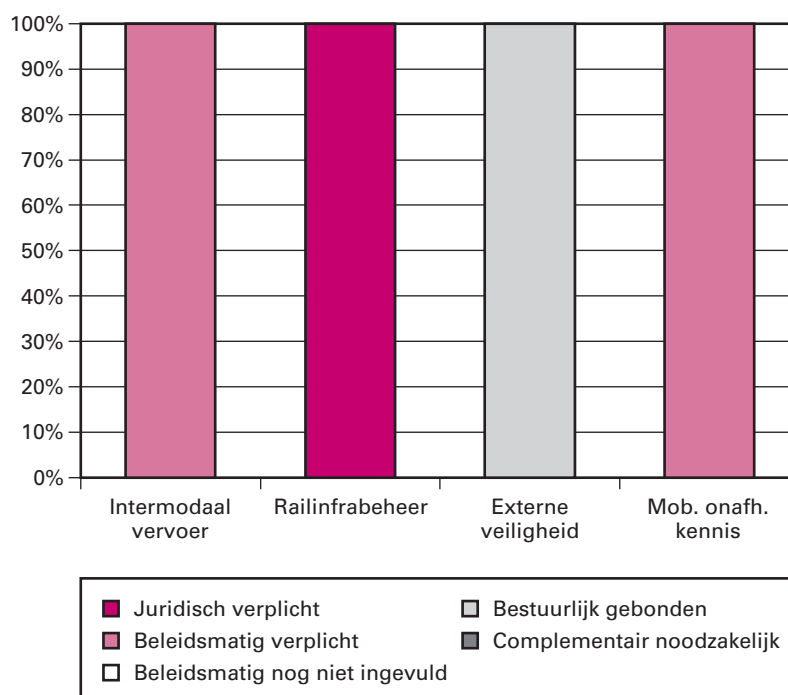
Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
18. Overige uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	43 564	644 348	20 920	125 445	6 002	6 118	6 280
Uitgaven	45 417	646 353	27 103	125 445	7 778	6 118	6 280
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	1 313	7 645	6 377	0	1 776	0	0
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	2 170	3 670	0	0	0	0	0
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	35 142	624 029	5 525	119 541	0	0	0
<i>18.06 Externe veiligheid</i>		3 985	9 397	0	0	0	0
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>		7 024	5 804	5 904	6 002	6 118	6 280
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	6 792	6 886	5 804	5 904	6 002	6 118	6 280
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>		138	0	0	0	0	0
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	1 237	781					
<i>Baten-lastendiensten</i>	6 792	6 501	5 762	5 862	5 960	6 076	6 238
<i>Restant</i>	37 388	639 071	21 341	119 583	1 818	42	42
18.09 Ontvangsten	35 142	623 795	5 525	119 540			
18.10 Ontvangsten voordelig saldo	248 723	372 259					

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000		
18.03 Intermodaal vervoer		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	6 377	
18.05 Railinfrabeheer		
<i>juridisch verplicht</i>	5 525	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		
18.06 Externe veiligheid		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	9 397	
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	42	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		

18.03 Intermodaal vervoer

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

18.05 Railinfrabeheer

Deze middelen zijn juridisch verplicht.

18.06 Externe veiligheid

Deze middelen zijn beleidsmatig gebonden.

18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise

Deze middelen zijn bestuurlijk gebonden.

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

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

Producten

Beleid Spoorgoederenknooppunten

Uit het BCI-onderzoek Goederenvervoer per spoor, marktontwikkelingen en beleid (2009) komt naar voren dat spoorgoederenknooppunten in het achterland een belangrijke rol kunnen spelen voor het havennetwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. Als vervolg hierop is in 2010 een beleidskader spoorgoederenknooppunten ontwikkeld met een beleidsvisie op de ontwikkeling van spooransluitingen, railterminals, openbare laad- en losplaatsen, greenports e.d. Hierbij wordt ook ingegaan op de rolverdeling tussen partijen en de te nemen acties. Eind 2010/2011 zal de uitvoering van het beleidskader worden opgepakt.

Subsidiereregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

De financiële afwikkeling van in het verleden gesubsidieerde projecten.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer													
Projectomschrijving	Totaal		t/m 2009	Budget in € mln							Oplevering MIT/SNIP		
	huidig	vorig		2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
Multi- en modaalvervoer													
SOIT	20	20	18	2								divers	divers
Container Transferium Alblasserdam	6	–			4		2					2013	–
Totaal categorie 0	26		18	2	4	0	2	0	0				
Ruimte voor planstudies				6	2								
Begroting (IF 18.03.01)				8	6	0	2	0	0				

18.04 Gebiedsgerichte aanpak (Randstad Urgent)

Motivering

Het programma Randstad Urgent (website: www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/randstad_urgent) is erop gericht dat de Randstad zich kan ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Daarvoor is het belangrijk besluiten te nemen en vastgestelde bestuurlijke afspraken na te komen. Dat is dan ook de aanpak van Randstad Urgent. Om meters te maken en vertraging van projecten te voorkomen, gaat de bestuurlijke cultuur van stroperigheid en ongelimiteerde uitloop van besluitvorming op de schop. Het gaat om doorzetten, voor een sterke Randstad en een sterk Nederland.

Om dit alles te bereiken zetten het kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen hun schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Voor het programma Randstad Urgent wordt ieder jaar een selectie gemaakt van diverse urgente projecten, die vragen om een oplossing en bijdragen aan de versterking van de Randstad. Door deze selectie kan alle energie zich richten op een snel resultaat.

De basis voor het programma Randstad Urgent wordt gevormd door harde, bestuurlijke afspraken die de betrokken bestuurders maken. Inmiddels is gebleken dat de aanpak van Randstad Urgent werkt. Er is daadwerkelijk voortgang geboekt binnen de complexe Randstad Urgent-projecten. Tijdens de afgelopen Randstad Urgent-conferenties bleken alle cruciale mijlpalen van alle projecten te zijn gerealiseerd. Sinds 2009 vindt er ook samenhangende besluitvorming plaats, als dit toegevoegde waarde biedt. Dit heeft naast het behalen van de mijlpalen van alle projecten, geleid tot een drietal Randstadbesluiten voor diverse regio's, die in november 2009 naar de Tweede Kamer zijn gestuurd. Voorts is op basis van het Nota Ruimtebudget besloten dat diverse projecten in het kader van gebiedsontwikkeling uitgevoerd kunnen worden.

In 2010 is de lijn van eerdere jaren voortgezet en werken Rijk en regio intensief verder aan een veilige, aantrekkelijke en bereikbare Randstad. Naast besluitvorming over de geselecteerde projecten wordt er gewerkt aan het vervolg van het Randstadbesluit in de regio Amsterdam–Almere–Markermeer, RRAAM, dat in februari door de Tweede Kamer is aangegezien als Groot Project. In mei of juni wordt in verband met de val van het Kabinet een vervroegd Randstad Urgent-event georganiseerd waarbij een afsluitende publicatie inclusief jaarverslag wordt uitgegeven. Afhankelijk van de Kabinetsformatie wordt er een vervolg voor Randstad Urgent uitgewerkt.

In 2011 gaat RRAAM in de hoedanigheid van Groot Project door en wordt er een rijksstructuurvisie opgesteld.

De instrumenten van Randstad Urgent zijn succesvol gebleken: er is een brede steun van de betrokkenen voor de werkwijze (duo's, contracten, ambassadeurs), de relatie met MIRT, interdepartementale samenwerking etcetera. Afhankelijk van een nieuw Kabinetsbesluit over de wenselijkheid van een besluitvormingsmachine buiten de lijn, zal een vervolg van Randstad Urgent plaatsvinden.

Producten

De projecten die in Randstad Urgent zijn opgenomen, hebben betrekking op een urgent probleem of een bijzondere kans. Ze zijn van Randstedelijk, nationaal of internationaal belang.

18.05 Railinfrabeheer

Motivering

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

Producten

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

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

18.06 Externe veiligheid

Motivering

Met VROM is overeengekomen om dit budget (€ 53,7 mln.) over te hevelen naar VenW. Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS, Kamerstukken II, 2005–2006, 30 373, nr. 2). € 24 mln. is in 2009 teruggeboekt naar VROM i.v.m. de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.

Producten

Oplossen EV-knelpunten Spoor:

- a. Repressiefaciliterende voorzieningen (blus- en bereikbaarheidsvoorzieningen) in Rotterdam, Roosendaal, Eindhoven en Tilburg (€ 6,4 mln);
- b. Hotbox-detectie (€ 5,2 mln.).

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting 2010 (XII).

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds. Daarnaast wordt op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord.

Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1 000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ontvangsten	7 077 473	7 675 794	7 936 198	7 732 824	7 403 381	7 933 295	7 024 136
19.09 T.l.v. begroting VenW	6 290 754	6 314 926	6 376 891	6 749 724	6 192 656	6 302 722	6 458 536
19.10 T.l.v. FES	786 719	1 360 868	1 559 307	983 100	1 210 725	1 630 573	565 600

19.09 Ten laste van begroting VenW

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

19.10 Ten laste van het FES

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Productartikel 19

Uitsplitsing bijdrage FES (x € 1 000)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
12 mld impuls	829 020	837 000				
Bor	343 040					
Voorfinanciering GIS	- 34 000		- 35 000	- 35 000		
BISK-projecten	2 758					
A2 Maastricht	5 000					
Amsterdam Zuid-as	15 000	25 000	60 000			
Versterking dijken (amendement 18 Snijder-Hazelhoff)			27 890			
Compartimentering dijken	442					
Haaglanden	2 016					
Enveloppe Noordvleugel A6/9	4 100	60 000	238 000	478 000	1 178 888	376 000
Benutting HWN: Progr. Filevermindering	6 228					
Benutting Spoor: Moordrecht	20 000					
W4-Leiderdorp		24 158				
PMR		407 519	448 196	270 900	100 383	61 894
Ander Betalen voor Mobiliteit	49 239	36 733				
Quick Wins Wegen/Aanpak knooppunten	11 831	11 636	9 227	16 546		
Quick Wins Vaarwegen		20 000	20 000	12 000		
Praktijkproef verbetering doorstroming A10						
Amsterdam	6 349	12 744	9 600	17 234		
Synergie KRW/WB21 (pijler 3)	25 187	18 021	16 132	20 868	11 535	9 485
Innovatie KRW (pijler 3) 1e tender	46 450	12 000				
BIRK.IJsseldelta					10 000	
Scheveningen Boulevard	2 800	2 200	3 800	2 000		
Verruiming vaargeul Eemshaven-Noordzee		6 017	3 008	1 404		
Dynamische verkeersman. Vaarwegen	3 000	35 000	45 000	19 414		
IJsselsprong Zutphen				16 045	4 011	
Deltares Deltafaciliteit	9 550	8 499		7 295		
Almere Weerwaterzone				63 778		
Parallelstructuur A12/Gouwe		15 590	15 590	36 377	36 377	
Den Haag Internat. Stad/World Forumgebied				4 372	4 372	13 117
PHS	12 858	22 190	87 854	160 875	185 007	30 104
Driehoek Utrecht			5 000	90 000	100 000	75 000
Duurzaam Veilig		5 000	20 000	28 617		
Quick scan regionaal spoor			8 803			
Totaal art 19.10	1 360 868	1 559 307	983 100	1 210 725	1 630 573	565 600

4. HET VERDIEPINGSHOOFDSTUK

11 Hoofdwatersystemen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	1 045 470	814 330	708 136	524 692	715 911	791 754
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	26 959	- 7 619	- 15 764	- 18 012	- 28 765	- 17 419
Nieuwe mutaties	34 890	201 978	291 104	301 992	232 574	55 491
Stand ontwerpbegroting 2011	1 107 319	1 008 689	983 476	808 672	919 720	826 826

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		2 001	1 694	1 238	1 668	1 850
2. Kasschuif						
a. Beheer en onderhoud	151 043	42 000	35 577	40 257	- 12 795	- 46 997
b. Aanleg	- 138 055	31 305	100 000	100 000	100 000	
3. Van LNV ICES natte infrastructuur	6 370					
4. Van provinciefonds			42 202	42 202	42 202	42 202
5. Doelmatig waterbeheer		81 000	81 000	81 000	81 000	81 000
6. Van FES IJsselsprong Zutphen (smalle geul)				16 049	4 012	
7. Van IF/16 Kasschuif tbv zandmotor		39 000				- 39 000
8. Van HXII/31 Deltacommissaris		944	2 173	2 173	2 173	2 173
9. Van FES Deltares Deltafaciliteit	9 579	8 501		7 297		
10. Dekking Water en Kust						
		- 15 000	21 000	21 000	21 000	21 000
11. Efficiencyverbetering BenO infrastructuur		- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000
12. Spanning BenO						
		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Diversen	5 953	12 227	7 458	- 9 224	- 6 686	- 6 737
Totaal	34 890	201 978	291 104	301 992	232 574	55 491

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2a.

Deze schuif heeft betrekking op het egaliseren van de onderhoudsbudgetten. Die budgetten kennen nu een grillig verloop. Door het egaliseren blijft het budget t/m 2020 gelijk, maar wordt het budget over de gehele planperiode nagenoeg gelijk.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 2b.

Door middel van deze kasschuif op het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt de kasruimte op korte termijn in overeenstemming gebracht met de behoefte van de uitvoering.

Ad 3.

Dit betreft de bijdrage van LNV voor het project «ICES natte natuur» (voorbereiding projecten, publieksevenement, Veluwe randmeer en natuurontwikkelingsproject RAAM).

Ad 4.

In 1994 zijn structurele middelen vanuit de begroting van VenW overgeheveld naar het Provinciefonds voor de vergoeding van de kosten die provincies en waterschappen hebben gemaakt bij de uitvoering van rivierdijkversterkingen en onderhoud aan hoofdwaterkeringen. Vanaf 2012 worden deze middelen weer structureel teruggeboekt naar de VenW begroting. De middelen t/m 2020 worden met name ingezet voor de Kaderrichtlijn Water.

Ad 5.

In het kader van het aanvullend beleidsakkoord van het Kabinet Balkenende IV is een bedrag van € 100 mln. per jaar ingeboekt op de Rijksbegroting onder de noemer doelmatig waterbeheer. De waterschappen hebben naar aanleiding daarvan een aanbod gedaan van totaal € 100 mln. per jaar. In het bestuurlijk overleg Financiën is besloten om € 19 mln. per jaar structureel uit het Provinciefonds te nemen voor de muskusrattenbestrijding. Verkeer en Waterstaat draagt zorg voor de verdere invulling van de taakstelling door de waterschappen een deel van de kosten van het hoogwaterbeschermingsprogramma op zich te laten nemen. In de IF-begroting wordt dit verwerkt door een ontvangstenraming op te nemen van € 81 mln. per jaar.

Ad 6.

De FES bijdrage voor het project IJsselsprong «Zutphen» betreft de gebiedsontwikkeling op de westoever van de IJssel bij Zutphen.

Ad 7.

Dit betreft een noodzakelijke kasschuif met artikel IF/16 in verband met de uitvoering van Zandmotor.

Ad 8.

De kosten van de Staf Deltacommissaris worden integraal verantwoord op artikel 11 van het IF. Met deze mutatie worden de kosten voor materieel en personeel overgeboekt van artikel HXII/31 naar het IF.

Ad 9.

De FES bijdrage voor het project «Deltares deltafaciliteit» heeft tot doel om de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, waterbeheer en meer in het algemeen het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse Delta.

Ad 10.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de

Verdiepingshoofdstuk

maatregelen betreft het niet uitkeren van de op de aanvullende post gereserveerde uitgavenenveloppen uit het Coalitieakkoord. Om dit op te vangen worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de betreffende posten.

Ad 11.

Een andere maatregel ter invulling van het pakket van € 3,2 miljard betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur. In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van hoofdwatersystemen. Vanaf 2011 wordt € 10 miljoen aan besparingsmogelijkheden zonder functieverlies verwerkt.

Ad 12.

Om de spanning op het beheer en onderhoud te verminderen, worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de diverse onderhoudsbudgetten.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
11 Hoofdwatersystemen	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	52 349	33 300	4 800	2 500		
Amendement						
1e suppletore wet 2010	14 205					
Nieuwe mutaties		81 000	81 000	81 000	81 000	81 000
Stand ontwerpbegroting 2011	66 554	114 300	85 800	83 500	81 000	81 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Doelmatig waterbeheer		81 000	81 000	81 000	81 000	81 000
Totaal		81 000	81 000	81 000	81 000	81 000

Ad 1.

Zie toelichting bij uitgaven onder 5.

12 Hoofdwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	2 909 261	2 757 133	2 898 147	3 018 475	3 693 510	2 512 612
Amendement 31 Koopmans/Roefs						
1e suppletore wet 2010	- 474 792	4 966	- 1 423	33 780		
Nieuwe mutaties	556 898	270 204	- 4 814	12 843	57 241	- 88 867
Stand ontwerpbegroting 2011	2 991 367	3 032 303	2 891 910	3 065 098	3 750 751	2 423 745

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1. Prijsbijstelling 2010		7 177	7 499	8 264	10 227	7 032
2. Desalderingen: bijdragen derden	- 3 012	- 21 950	- 12 140	20 000	26 700	8 491
3. FES-verrekeningen: A1/6/9 SAA				63 793	- 37 112	
4. Naar IF/13: groeigevalen langs spoor		- 10 000				
5. Van IF/13: Ecoduct Rumelaar				4 800		
6. Van IF/15: scope brug ZW-vaart	2 500					
7. Kasschuif:						
a. Beheer en onderhoud	330 356	56 655	-93 599	- 63 159	- 37 416	18 052
b. Aanleg	282 762	238 116	67 549	- 134 481	- 1 633	- 193 950
8. Diverse overboeking met HXII	- 9 969	- 4 394	- 4 394	- 1 500		
9. Naar BDU: Benutting/OWN	- 46 099					
10. Verdeling sociaal flankerend beleid	535	357				
11. Aandeel Rijksbrede problematiek	- 350	- 357	- 353	- 122	- 123	- 122
12. Taakstelling arbeidsproductiviteit				- 3 354	- 3 402	- 3 370
13. Van FES-Nomo: Utrecht projecten			5 000	90 000	100 000	75 000
14. Van FES: Veiligheid rijkswegen		5 000	20 000	28 617		
15. Bijdr. PMR aan A15: luchtschermen			5 624			
16. Efficiency verbetering BenO infrastructuur met functie verlies		- 20 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000
17. Efficiency verbetering BenO infrastructuur zonder functie verlies		- 15 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
18. Spanning BenO		35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
Diversen	175	- 400		- 15		
Totaal	556 898	270 204	- 4 814	12 843	57 241	- 88 867

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft de verwerking van bijdragen van derden in de uitvoering van door VenW uitgevoerde wegprojecten. Het gaat dan met name om

Verdiepingshoofdstuk

bijstellingen voor de N57 Veersedam–Middelburg (Fietsbrug Muiderbrug), het programma aansluitingen, de A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (aquaduct Steenberg), de A4/9 Badhoevedorp, de N33 Assen–Zuidbroek, de A4 Burgerveen–Leiden en de bijdrage van het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam in de luchtschermen conform de gesloten overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2.

Ad 3.

Dit betreft enerzijds de verwerking van de (hogere) uitkomst 2009 van het project A1/6/9 Schiphol–Amsterdam–Almere. Deze middelen worden in 2014 met het FES verrekend. Anderzijds zijn vanuit het FES middelen toegevoegd voor het project Almere Weerwaterzone.

Ad 4.

Vanuit het geluidssaneringsprogramma wordt € 10 mln. overgeheveld naar artikel 13 Spoorwegen om de toename in geluidsoverlast langs het spoor te beperken.

Ad 5.

Het ecoduct Rumelaar heeft een functie voor zowel het spoor als de weg. Vanuit die optiek wordt dit ecoduct mede gefinancierd vanuit het Spoorbudget. Aangezien de aanlegkosten worden verantwoord binnen het project A12 Maarsbergen–Veenendaal wordt de bijdrage van Spoor aan dit budget toegevoegd.

Ad 6.

Binnen het project Rondweg Den Bosch zijn er aanvullende afspraken gemaakt over de brug over de Zuid-Willemsvaart. Ter dekking van deze afspraken wordt € 2,5 mln. overgeboekt vanuit artikel IF/15 naar dit artikel (Rondweg Den Bosch).

Ad 7a.

Deze schuif heeft betrekking op het egaliseren van de onderhoudsbudgetten. Die budgetten kennen nu een grillig verloop. Door het egaliseren blijft het budget t/m 2020 gelijk, maar wordt het budget over de gehele planperiode nagenoeg gelijk.

Ad 7b.

Deze actualisatie van het aanlegprogramma is met name zichtbaar bij de spoedaanpakprojecten projecten in het kader van de crisis- en herstelwet.

Ad 8.

Dit betreft een overboeking naar artikel XII/34 voor de implementatie van de uitkomsten van de Commissie Elverding, middelen voor het Bureau wegen en voor de commissie Tunnelveiligheid.

Ad 9.

Het betreft hier een overboeking naar de BDU vanuit de mobiliteitsaanpak voor maatregelen op het onderliggend wegennet die, in samenhang met de maatregelen op het hoofdwegennet, de doorstroming op de Filetoplocaties verbeteren.

Ad 10.

Dit betreft de toevoeging van de middelen voor sociaal flankerend beleid. Bij Voorjaarsnota 2010 zijn door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties middelen voor sociaal flankerend beleid aan de

Verdiepingshoofdstuk

begroting van VenW toegevoegd. Deze stonden op artikel 41 «ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat» en worden nu toebedeeld.

Ad 11.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 12.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling stond in de begroting 2010 op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 13.

De FES bijdrage beoogt een verbetering van de bereikbaarheid van de regio Utrecht–Hilversum–Amersfoort en de economische kerngebieden in de Randstad door capaciteitsuitbreiding van de rijkswegen A27, A1 en A28.

Ad 14.

Er wordt vanuit het FES € 53,5 mln uitgetrokken om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren.

Ad 15.

Dit betreft de bijdrage van het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam in de luchtschermen conform de gesloten overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2.

Ad 16/17.

Een andere maatregel ter invulling van het pakket van € 3,2 miljard betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur. In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van het hoofdwegennet.

Vanaf 2011 wordt € 15 miljoen aan besparingsmogelijkheden zonder functieverlies verwerkt. Additioneel worden vanaf 2011 maatregelen genomen (€ 20 miljoen) die leiden tot functievermindering, zoals beperken van verlichting, verminderen signaalgevers, versoberen vast onderhoud etc.

Ad 18.

Om de spanning op het beheer en onderhoud te verminderen, worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de diverse onderhoudsbudgetten.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
12 Hoofdwegennet	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	153 119	191 722	155 543	319 778	308 227	281 058
Amendement						
1e suppletore wet 2010	- 42 311					
Nieuwe mutaties	128 988	- 31 950	- 62 140	- 30 000	4 700	8 491
Stand ontwerpbegroting 2011	239 796	159 772	93 403	289 778	312 927	289 549

Verdiepingshoofdstuk

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Desalderingen: bijdragen derden	- 3 012	- 21 950	- 12 140	20 000	26 700	8 491
2. N18 Varsseveld: vervroegde bijdrage	132 000	- 10 000	- 50 000	- 50 000	- 22 000	
Totaal	128 988	- 31 950	- 62 140	- 30 000	4 700	8 491

Ad 1.

Zie toelichting bij uitgaven onder 2.

Ad 2.

Het betreft hier een vervroegde bijdrage van de regio voor de N18 Varsseveld in verband met grondverwerving.

Verdiepingshoofdstuk

13 Spoorwegen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	2 975 622	2 385 914	2 263 857	2 258 156	2 200 291	2 513 940
Amendement						
1e suppletore wet 2010	712 049	- 47 550	- 11 922	- 23 614		- 3 356
Nieuwe mutaties	- 1 031 313	97 314	- 20 741	70 166	187 755	38 682
Stand ontwerpbegroting 2011	2 656 358	2 435 678	2 231 194	2 304 708	2 388 046	2 549 266

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		5 517	5 210	5 088	4 889	5 719
2 Kasschuiven:						
a. Beheer en instandhouding	- 75 150	420 000	170 005	92 731	150 596	- 4 748
b. Aanleg	- 907 989	- 217 322	- 142 981	- 78 628	- 50 637	119 707
3 Mandje Spoor: techn. omzetting vanuit ontvangsten	- 225 000	- 130 000	- 140 000	- 140 000	- 150 000	- 150 000
Mandje Spoor: kasprobleem 2010 door omzetting	171 500					
4 Naar IF 12 ZSM: Ecoduct Rumelaar, A12 MV				- 4 800		
5 Van IF12: NoMo-Geluid: groei gevallen langs spoor		10 000				
6 Naar XII/34: Internet in de trein	- 10 000	- 270	- 194			
7 Naar 35.04: brandweer en piketdiensten HSL/BR	- 1 400	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100
8 kasschuif met XII/34: subsidie tv concessiefte NS	- 1 000	- 7 000	- 5 000	- 3 000	10 000	
9 Van 39.02 BDU: Amend. Cramer (quick-scan)	10 000					
Naar 39.02 BDU: ihkv actieplan	- 5 085	- 3 311	- 2 339			
10 OV-enveloppe (FES): PHS	12 858	22 190	87 854	160 875	185 007	30 104
11 Dekking PHS				40 000	40 000	40 000
12 Efficiencyverbetering BenO infrastructuur		- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000
13 Spanning BenO		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
14 FES: Quick-scanmaatregelen Glederland			8 803			
Diversen	- 47	- 392	5			
Totaal	- 1 031 313	97 312	- 20 737	70 656	188 245	39 172

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2a.

Met deze kasschuif kan met name het budget voor Beheer en Instandhouding voor 2011 op het niveau Beheerplan worden gebracht.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 2b.

Deze kasschuif binnen het aanlegprogramma is naar aanleiding van de uitkomst 2009 en is verder met name zichtbaar op het project Zuidas.

Ad 3.

Eind 2009 is definitief overeenstemming bereikt tussen de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Staat over de uitkering van een superdividend van € 1,4 mlrd. aan de Staat. Met dit akkoord is de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) rond. De Kamer is hierover schriftelijk geïnformeerd (Kamerstukken II, 2009–2010, 28 165, nr. 105). Het gaat om een omvangrijk pakket van € 2 mlrd, dat uit diverse onderdelen bestaat en waarbij onder andere schuldaflossing van ProRail aan de orde is.

In deze begroting vindt nu de juiste verwerking plaats van de € 2 mlrd. aan de uitgaven- en ontvangstenkant. Eerder was deze € 2 mlrd. in de begroting 2009 onder de noemer «Mandje spoor» kasmatig ingeschat en technisch geheel verwerkt onder de ontvangstenraming. Dit in afwachting van de uitkomst van de gesprekken tussen de aandeelhouder en de NS. Alleen het element van de concessievergoeding NS blijft nu onder de ontvangsten spoor geraamd. De overige onderdelen van het pakket (schuldreductie/rentevrijval, leenfaciliteit) zijn verwerkt aan de uitgavenkant; de ontvangstenkant wordt hiervoor nu gecorrigeerd. Het kasritmeprobleem dat met deze technische omzetting ontstaat is voor 2010 gecorrigeerd.

Ad 4.

Het ecoduct Rumelaar wordt tegelijkertijd gerealiseerd met het project A12 Maarsbergen–Veenendaal. Deze middelen worden daarom overgeboekt naar IF/12.

Ad 5.

Door de grote toename van het aantal gevallen van geluidsoverlast langs het spoor wordt dit bedrag overgeboekt van het geluidsprogramma op IF/12 naar IF/13 .

Ad 6.

Dit betreft een overboeking naar artikel 34 van de Hoofdstuk XII begroting voor de realisatie van Internet in de trein.

Ad 7.

Dit betreft een overboeking naar artikel 35 van de Hoofdstuk XII begroting voor compensatie brandweer en voor piketdiensten Betuweroute.

Ad 8.

Dit betreft de doorwerking van een kasschuif uit 2009 met artikel 34 van de Hoofdstuk XII begroting voor de subsidie contractsectorlijnen als onderdeel van de vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail (mandje spoor).

Ad 9.

Dit betreft een tweetal overboekingen met artikel 39.02 BDU van de Hoofdstuk XII begroting voor Quick scan Regionaal spoor (Amendement Cramer) en voor het actieplan Spoor (decentrale vervoerders, PenR voorzieningen).

Verdiepingshoofdstuk

Ad 10.

Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (zie brief met kenmerk VENW/DGMO-2010/5651). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het genoemde deel voor Noord Nederland (€ 160 mln) en OV SAAL (€ 1,4 mld). In dit kader worden nu de FES-middelen uit de enveloppe Openbaar Vervoer aan de begroting van VenW toegevoegd.

Ad 11.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft het niet uitkeren van de op de aanvullende post gereserveerde uitgavenenveloppen uit het Coalitieakkoord. Om dit op te vangen worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de betreffende posten.

Ad 12.

Een andere maatregel ter invulling van het pakket van € 3,2 miljard betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur. In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van het spoor. Vanaf 2011 wordt € 10 miljoen aan besparingsmogelijkheden zonder functieverlies ingepast.

Ad 13.

Om de spanning op het beheer en onderhoud te verminderen, worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de diverse onderhoudsbudgetten.

Ad 14.

Dit betreft de FES-bijdrage voor de quick-scanmaatregelen in Gelderland en de stadsregio Arnhem Nijmegen (zie ook ad 9.). De overige quick-scanmaatregelen worden via de BDU beschikbaar gesteld. De totale FES-bijdrage bedraagt € 44 mln.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
13 Spoorwegen	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	125 000	159 000	219 140	312 294	334 530	334 530
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2010	117 036					
Nieuwe mutaties	- 224 261	- 130 000	- 132 994	- 138 189	- 148 041	- 148 041
Stand ontwerpbegroting 2011	17 775	29 000	86 146	174 105	186 489	186 489

Verdiepingshoofdstuk

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Afspraken ihkv mandje spoor/PHS mandje	- 225 000	- 130 000	- 140 000	- 140 000	- 150 000	- 150 000
2. Prijspeilaanpassing			7 006	1 811	1 959	1 959
Diversen	739					
Totaal	- 224 261	- 130 000	- 132 994	- 138 189	- 148 041	- 148 041

Ad 1.

Zie toelichting bij uitgaven onder 3.

Ad 2.

Dit betreft de prijspeilaanpassing 2010 voor HSA.

14 Regionale lokale infra

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
14 Regionale lokale infra	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	275 193	241 545	383 619	436 870	257 123	212 571
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	136 562					
Nieuwe mutaties	- 36 324	- 10 190	15 428	49 774	51 477	17 451
Stand ontwerpbegroting 2011	375 431	231 355	399 047	486 644	308 600	230 022

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		676	1 072	1 220	718	593
2. Naar HXII/ 34: Chipcard, WROOV en migratieplan	- 11 700	- 1 000	- 100			
Naar HXII/ 34: Superbus	- 1 250					
Naar HXII/34: Mob Man nav Cie de Waal	- 25 009	- 11 991				
Naar HXII/34.: Multimodale reisinfo	- 1 000	- 2 000	- 5 000	- 2 000	- 2 000	
3. MA Actieprogr. ROV (300 mln): kasschuif	8 102	4 242	1 415	9 807	12 011	3 742
4. Naar HXII/ 39.02: Snelwegbus		- 10 500				
Naar HXII/39.02: Fietsroutes MA	- 4 500	- 4 500	- 1 000			
5. Naar HXII/32.Fietsairbag Am Roefs/Koopmans	- 417	- 357	- 416			
6. Kasschuif 2009-2012: gratis OV			3 868			
7. Van FES: diversen	0	15 590	15 589	40 747	40 748	13 116
Diversen	- 550	- 350				
Totaal	- 36 324	- 10 190	15 428	49 774	51 477	17 451

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft overboekingen naar artikel HXII/34 voor de:

- Chipcard ten behoeve van communicatie- en organisatiekosten, migratieplan TLS en extra WROOV-onderzoek in verband met vertraging van de invoering van de chipcard;
- Afronding van de eerste trap van de Superbus;
- Uitvoering van mobiliteitsmanagementsprojecten naar aanleiding van de adviezen van de commissie de Waal;
- Realisatie van multimodale reisinformatie in het kader van de Mobiliteitsaanpak.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 3.

Dit betreft een aanpassing van de planning voor het Actieplan Regionaal OV (Mobiliteitsaanpak: € 300 mln.) op artikel 39.02 BDU van de Hoofdstuk XII begroting. Het aangepaste kasritme verloopt via dit artikel waar de gelden oorspronkelijk uit zijn overgeboekt.

Ad 4.

Dit betreft de overboeking van de VenW bijdrage naar artikel XII/39.02 BDU voor de snelwegbus en voor fietsroutes in het kader van de Mobiliteitsaanpak.

Ad 5.

Voor de uitvoering van het amendement amendement Roefs/Koopmans van 3 december 2008 (Kamerstukken 31 700 A, nr. 22 en 31 700 XII, nr. 41) worden middelen overgeheveld voor het ontwerpen van een airbag voor fietsers.

Ad 6.

Dit betreft de doorwerking van een kasschuif uit 2009 met betrekking tot gratis openbaar vervoer.

Ad 7.

Dit betreft de toevoeging vanuit de FES-begroting van middelen voor het project Parallelstructuur Gouweknoop (€ 104 mln.), Eindhoven Helmond; voltooiing verkeersruit (T-structuur; € 205 mln) en Den Haag internationale stad (€ 22 mln).

15 Hoofdvaarwegennet

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	908 582	775 012	794 173	661 860	733 767	974 587
Amendement 32 123 A, nr. 17, Cramer	- 40					
1e suppletore wet 2010	- 110 261	- 140	19 860	11 860	- 140	- 140
Nieuwe mutaties	140 883	153 250	91 273	125 781	- 55 413	- 180 036
Stand ontwerpbegroting 2011	939 164	928 122	905 306	799 501	678 214	794 411

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		1 713	1 770	1 482	1 676	2 330
2. Kasschuiven						
a. Beheer en onderhoud	170 267	69 280	- 35 334	- 1 942	- 29 945	- 66 269
b. Aanleg	- 39 146	28 391	56 965	91 492	- 33 539	- 114 625
3. Van FES: Dynamisch verkeersmanagement vaarwegen	3 000	35 000	45 000	21 765		
4. TEN-subsidie Maasroute	10 201	16 850	20 123	17 201	7 841	
5. Van FES: Verruiming vaargeul Eemshaven		6 018	3 009	1 404		
6. Naar IF/12: Rondweg A2 Den Bosch	- 2 500					
7. Naar IF/18: Container Transferium Alblasterdam	- 526	- 3 698		- 1 776		
8. Aandeel Rijksbrede problematiek	- 152	- 157	- 143	- 51	- 50	- 51
9. Taakstelling arbeidsproductiviteit				- 1 417	- 1 396	- 1 421
10. Van FES: Vaarwegen				- 2 343		
11. Efficiencyverbetering BenO infrastructuur		- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000
12. Spanning BenO		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Overige mutaties	- 261	- 147	- 117	- 34		
Totaal	140 883	153 250	91 273	125 781	- 55 413	- 180 036

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2a.

Deze schuif heeft betrekking op het egaliseren van de onderhoudsbudgetten. Die budgetten kennen nu een grillig verloop. Door het egaliseren blijft het budget t/m 2020 gelijk, maar wordt het budget over de gehele planperiode nagenoeg gelijk.

Ad 2b.

Deze kasschuif binnen het aanlegprogramma is noodzakelijk voor de ontvangst van de TEN-subsidie voor het project Maasroute, fase II.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 3.

Vanuit het FES is circa € 105 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2010–2013 voor het nemen van maatregelen op het gebied van vaarwegen. Deze middelen worden benut om, conform de doelen uit de nota Mobiliteit, de benutting van vaarwegen te verbeteren en de betrouwbaarheid van reistijden te verhogen.

Ad 4.

Dit betreft de verwerking van de door de EU toegekende TEN-subsidie voor de aanleg van de Maasroute, fase II.

Ad 5.

Dit betreffen FES middelen voor de verruiming van de vaargeul Eemshaven.

Ad 6.

Dit betreft een bijdrage aan de rondweg A2 bij Den Bosch in het kader het project omlegging Zuid-Willemsvaart.

Ad 7.

Dit betreft een Rijksbijdrage aan de Container Transferium bij Alblas-serdam.

Ad 8.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 9.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling stond in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 10.

Vanuit het FES is geld beschikbaar gesteld voor de periode 2008–2012 ten behoeve van het nemen van maatregelen op het gebied van vaarwegen. Deze middelen worden benut om, conform de doelen uit de nota Mobiliteit, de benutting van vaarwegen te verbeteren en de betrouwbaarheid van reistijden te verhogen.

Ad 11.

Een andere maatregel ter invulling van het pakket van € 3,2 miljard betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur. In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van de hoofdvaarwegen. Vanaf 2011 wordt € 10 miljoen aan besparingsmogelijkheden zonder functieverlies verwerkt.

Ad 12.

Om de spanning op het beheer en onderhoud te verminderen, worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de diverse onderhoudsbudgetten.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
15 Hoofdvaarwegennet	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	41 895	40 024	45 647	4 568		
Amendement						
1e suppletore wet 2010	15 514					
Nieuwe mutaties	10 201	16 850	20 123	17 201	7 841	
Stand ontwerpbegroting 2011	67 610	56 874	65 770	21 769	7 841	0

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. TEN-subsidie Maasroute	10 201	16 850	20 123	17 201	7 841	0
Totaal	10 201	16 850	20 123	17 201	7 841	0

Ad 1.

Dit betreft de ontvangstenraming van de TEN-subsidie voor de aanleg van de Maasroute, fase II.

16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	364 641	811 702	793 889	409 695	369 619	201 960
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	- 7 927	3 200	3 216	24 000	28 700	19 584
Nieuwe mutaties	- 156 515	- 156 297	- 170 000	49 437	51 784	243 369
Stand ontwerpbegroting 2011	200 199	658 605	627 105	483 132	450 103	464 913

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		2 249	2 199	1 128	1 015	545
2. Kasschuif	- 150 306	- 107 000	- 160 000	43 000	43 000	198 461
3. Naar IF/11 Financiering Deltaprogramma	- 6 623	- 11 159	- 6 853	8 719	6 259	5 879
4. Naar IF/11 Kasschuif tbv zandmotor		- 39 000				39 000
5. Luchtschermen A15			- 5 624			
Diversen	414	- 1 387	278	- 3 410	1 510	- 516
Totaal	- 156 515	- 156 297	- 170 000	49 437	51 784	243 369

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Met deze kasschuif worden de beschikbare bedragen voor het project Ruimte voor de rivier in lijn gebracht met de actuele uitvoeringsplanning van dit project.

Ad 3.

Middels deze overboeking staan de middelen voor 9 programma's uit het Deltaprogramma op artikel 11.

Ad 4.

Dit betreft een noodzakelijke kasschuif met artikel IF/11 in verband met de uitvoering van Zandmotor.

Ad 5.

Het betreft de bijdrage vanuit PMR in de luchtschermen conform de gesloten overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	209	20 186	20 000	23 000	20 000	20 000
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	4 832					
Nieuwe mutaties	166					- 2 711
Stand ontwerpbegroting 2011	5 207	20 186	20 000	23 000	20 000	17 289

ARTIKEL 17 MEGAPROJECTEN VERKEER EN VERVOER

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	97 762	198 073	153 177	274 459	284 672	304 672
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	107 075					
Nieuwe mutaties	- 52 238	- 198 073	- 113 177	- 234 459	- 244 672	- 4 672
Stand ontwerpbegroting 2011	152 599	0	40 000	40 000	40 000	300 000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1 Programmering ABvM	- 35 541	- 215 166	- 98 177	- 234 459	- 244 672	- 4 672
2 Naar BDU: mobiliteitsprojecten ABvM	- 16 697	- 19 640	- 15 000			
3 ABvM: FES-uitkomst 2009 Diversen		36 733				
Totaal	- 52 238	- 198 073	- 113 177	- 234 459	- 244 672	- 4 672

Ad 1.

Dit betreft een actualisatie van het project ABvM als gevolg van nieuwe inzichten in de programmering.

Ad 2.

Dit betreft de overboeking naar artikel XII/BDU 39.02 voor de financiële bijdrage die de regio's voor de mobiliteitsprojecten ABvM van VenW ontvangen. De financiële bijdrage wordt verstrekt door middel van een specifieke ophoging van de brede doeluitkering verkeer en vervoer.

Ad 3.

Dit betreft de verwerking van de uitkomst 2009 van het project ABvM. Deze middelen worden in 2014 weer met het FES verrekend.

18 Overige uitgaven

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18 Overige uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	53 032	535 861	243 033	6 010	6 126	6 288
1e suppletore wet 2010	3 734					
Nieuwe mutaties	589 587	- 508 758	- 117 588	1 768	- 8	- 8
Stand ontwerpbegroting 2011	646 353	27 103	125 445	7 778	6 118	6 280

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010	0	0	0	0	0	0
1b. Prijsbijstelling 2010		16	12	12	12	12
2 Van IF/15: CT Alblasserdam	526	3 698		1 776		
3 Vervroegde aflossing	589 063	- 512 470	- 117 598			
4 Aandeel rijksbrede problematiek	- 2	- 2	- 2	- 1	- 1	- 1
5 Taakstelling arbeidsproductiviteit				- 19	- 19	- 19
Totaal	589 587	- 508 758	- 117 588	1 768	- 8	- 8

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft de Rijksbijdrage aan het containertransferium Alblasserdam.

Ad 3.

In 2010 wordt vervroegd afgelost vanuit het beschikbaar gekomen superdividend van NS in 2009/2010.

Ad 4.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 5.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling stond in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
18. Overige ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	34 966	517 995	237 138			
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2010	372 025					
1. Vervroegde aflossing	589 063	- 512 470	- 117 598			
Stand ontwerpbegroting 2011	996 054	5 525	119 540	0	0	0

Ad 1.

Zie toelichting bij 3. onder de uitgaven.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk**19.09 Ten laste van begroting Verkeer en Waterstaat**

Voor de toelichting wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van artikel 39 in de begroting van VenW (XII).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.09 Ten laste van begroting VenW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	6 878 283	6 126 891	6 764 943	6 194 579	6 262 528	6 440 090
Amendement 32 123 XII, nr. 14, Cramer c.s.	- 40					
1e suppletore wet 2010	- 79 620	- 47 690	- 12 062	- 23 754	- 140	- 3 496
Nieuwe mutaties	- 483 697	297 690	- 3 157	21 831	40 334	21 942
Stand ontwerpbegroting 2011	6 314 926	6 376 891	6 749 724	6 192 656	6 302 722	6 458 536

19.10 Ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
19.10 Ten laste van het fonds economische structuurversterking	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	1 343 742	1 430 452	790 819	733 497	1 335 733	442 705
1e suppletore wet 2009	- 8 282	547	6 029	51 768	- 65	2 165
Nieuwe mutaties	25 408	128 308	186 252	425 460	294 905	120 730
Stand ontwerpbegroting 2011	1 360 868	1 559 307	983 100	1 210 725	1 630 573	565 600

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. ABvM		36 733				
2. Noordvleugel					- 37 112	
3. PMR		- 721	997	- 2 717	2 250	2 509
4. Verruiming vaargeul Eemshaven-Noordzee		6 017	3 008	1 404		
5. Dynamische verkeersmanagement vaarwegen	3 000	35 000	45 000	19 414		
6. IJsselsprong Zutphen				16 045	4 011	
7. Deltares Deltafaciliteit	9 550	8 499		7 295		
8. Almere Weerwaterzone				63 778		
9. Parallelstructuur A12/Gouwe		15 590	15 590	36 377	36 377	
10. Den Haag Internat. Stad/World Forumgebied				4 372	4 372	13 117
11. PHS	12 858	22 190	87 854	160 875	185 007	30 104
12. Driehoek Utrecht			5 000	90 000	100 000	75 000
13. Duurzaam veilig		5 000	20 000	28 617		
14. Quick scan regionaal spoor			8 803			
Totaal	25 408	128 308	186 252	425 460	294 905	120 730

Ad 1.

Door vertraging in de voorbereidingskosten zijn de uitgaven voor het project Systemkosten tolheffing van het Infrastructuurfonds in 2009 achtergebleven bij de raming. De mutatie betreft het doorschuiven van de middelen naar 2011.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 2.

Bij Najaarsnota 2009 is het budget 2009 voor de Noordvleugel verhoogd in verband met de voorspoedige voorbereiding. Deze verhoging wordt gecompenseerd middels een budgetverlaging in 2014.

Ad 3.

Voor het deelproject natuurcompensatie wordt met deze mutatie de FES bijdrage in overeenstemming gebracht met de actuele uitvoeringsplanning van dit project.

Ad 4.

De FES bijdrage voor het project «Verruiming vaargeul Eemshaven–Noordzee» welk is gericht om de Eemshaven bereikbaar te maken voor grote zeeschepen die bijvoorbeeld LNG, kolen en biomassa kunnen vervoeren, wordt met deze mutatie overgeboekt naar het ministerie van VenW.

Ad 5.

Dit betreft de overboeking vanuit het FES betreffende het project «Dynamisch verkeersmanagement vaarwegen».

Ad 6.

De FES bijdrage voor het project IJsselsprong «Zutphen» betreft de gebiedsontwikkeling op de westoever van de IJssel bij Zutphen. Met deze mutatie wordt de bijdrage overgeboekt naar het ministerie van VenW.

Ad 7.

De FES bijdrage voor het project «Deltares deltafaciliteit» heeft tot doel om de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, waterbeheer en meer in het algemeen het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse Delta.

Ad 8.

De FES bijdrage voor het project «Almere Weewaterzone» beoogt het verlagen van de A6 ter hoogte van de Weerwaterzone naar maaiveldniveau, waardoor ter plekke mogelijkheden ontstaan voor gebiedsontwikkeling. Met deze mutatie wordt de bijdrage overgeboekt naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ad 9.

De FES bijdrage voor het project «Parallelstructuur A12/Gouwe» beoogt het capaciteitsknelpunt op te lossen ter hoogte van het knooppunt Gouwe (A12/A20), mede in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (Zuidplaspolder). Met deze mutatie wordt de bijdrage overgeboekt naar het ministerie van VenW.

Ad 10.

De FES bijdrage voor het project «Den Haag Internationale Stad/ World Forumgebied» beoogt het op integrale, duurzame en toekomstgerichte wijze realiseren van een bereikbaar Worldforumgebied, dat veilig en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte biedt aan haar bezoekers.

Ad 11.

Op 4 juni 2010 is een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (zie brief met kenmerk VENW/DGMO-2010/5651). Het betreft een besluit over de 4 planstudies PHS, exclusief het genoemde deel voor Noord Nederland (€ 160 mln) en OV SAAL (€ 1,4 mld). In dit kader

Verdiepingshoofdstuk

worden nu de middelen uit de enveloppe Openbaar Vervoer aan de begroting van VenW toegevoegd.

Ad 12.

De FES bijdrage voor het project «Driehoek Utrecht» beoogt een verbetering van de bereikbaarheid van de regio Utrecht–Hilversum–Amersfoort en de economische kerngebieden in de Randstad door capaciteitsuitbreiding van de rijkswegen A27, A1 en A28. Met deze mutatie wordt de bijdrage overgeboekt naar het ministerie van VenW.

Ad 13.

Er wordt vanuit het FES € 53,5 mln uitgetrokken om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren.

Ad 14.

Dit betreft de overboeking vanuit het FES betreffende het project «Quick scan regionaal spoor».

5. DE BIJLAGEN

5.1 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl

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

Het onderstaande overzicht kan worden beschouwd als de basis voor het door Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2011–2015 en wordt door VenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten.

Defensie/kustwacht

- Betreft de uitgavenbudgetten in beheer van de Kustwacht NL.
- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC), nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- Het uitgavenbudget Kustwacht is begin 2008 structureel verhoogd door de overdracht van de exploitatiebudgetten voor de Kustwachtschepen (te betrekken van de Rijksrederij in oprichting) en de exploitatiebudgetten voor de twee kustwachtvliegtuigen. In 2009 en 2010 zijn aanvullende fondsen beschikbaar voor het completeren van het walradarproject.

Verkeer en Waterstaat

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

Defensie

- De bijdrage van de Koninklijke Marechaussee bedraagt 10 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht.
- De kosten van de vliegtuigen (14 VTE'n) ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen zijn onderdeel van de begroting van CLSK.
- Deze aanvullende bijdragen van Defensie aan de Kustwacht NL zijn onderdeel van het kostenbudget Kustwacht NL.

Financiën

- De bijdrage van de Douane bedraagt 20 VTE'n. Hiervoor zijn de integrale middensommen opgebracht. De inzet van de ten behoeve van de Douane in te zetten schepen is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.

De bijlagen

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Visserijtoezicht betreft de inzet van AID op het NCP en in internationaal verband. De inzet van het schip de Barend Biesheuvel is onderdeel geworden van het uitgavenbudget Kustwacht NL.
- Voor de personele bijdrage van de AID (12 VTE'n) zijn de integrale middensommen opgebracht.

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

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

Economische Zaken

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

Justitie

Vooralsnog is gebleken dat Justitie geen kosten maakt die specifiek zijn toe te rekenen aan de Kustwacht.

Overzichtconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl (bedragen in € x 1 000)									
Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Defensie	X	Uitvoering kustwachttaken	Centrale coordinatie kustwachttaken	21 493	20 557	20 542	20 572	20 542	20 542
Defensie	X	Salarissen (Militair en Burgerpersoneel)		3 340	3 340	3 340	3 340	3 340	3 340
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				24 833	23 897	23 882	23 912	23 882	23 882
V&W	IF	Inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison, luchtwaarnemers	Bijdragen aan veiligheid vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	2 335	2 335	2 335	2 335	2 335	2 335
Defensie	X	Inzet Kmar-personeel voor grensbewaking, luchtwaarneming, liaison & HH-desk/ inzet vliegers Dornier	Uitvoering grensbewaking/ luchtsurveillance	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765	1 765
Financien	IXB	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1 405	1 405	1 405	1 405	1 405	1 405
LNV	XIV	Inzet AID personeel	Visserijcontrole	1 394	1 394	1 394	1 394	1 394	1 394
BZK	VII	Inzet KLPD personeel & helikopter	Algemene handhaving/ wetgeving						
Economische Zaken	XIII	Staatstoezicht op mijninstallaties	scheepvaartverkeer/ bemanningcontrole Mijnbouwcontrole	1 025	1 025	1 025	1 025	1 025	1 025
Subtotaal andere departementen				7 941	7 941	7 941	7 941	7 941	7 941
Totale uitgaven ten behoeve van de kustwacht				32 774	31 838	31 823	31 853	31 823	31 823

5.2 Lijst met afkortingen

A.	
APB	Actieplan en begroting
AMVB	Algemene Maatregel van Bestuur
ATB	Automatische treinbeveiligingssystemen
B.	
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede doeluitkering
BERZOB	Bereikbaarheid Zuid-Oost Brabant over water
B&O	Beheer en onderhoud
BISK	Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur
BKL	Basis kustlijn
BLS	Baten-Lastenstelsel
BPRW	Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
C.	
CS	Centraal station
D.	
DBFM	Design Build Finance Maintenance
DGP	Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	Deltaplan grote rivieren
DRIP	Dynamische route informatie panelen
E.	
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EISR	Economische Impactstudie Railgoederenvervoer
ETCS	European Train Control System
EU	Europese Unie
F.	
FES	Fonds economische structuurversterking
FTE	Full-time equivalent
G.	
GDU	Gebundelde doeluitkering
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GPS	Global Positioning System
GVB	Grootschalige Verwerking Baggerspecie
H.	
ha	Hectare
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
H&I	Herstel & Inrichting
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
I.	
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICES	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
IF	Infrastructuurfonds
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IRMA	INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
IVM	Integrale Verkenning Maas

De bijlagen

K.	
KBA	Kosten Baten Analyse
KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
L.	
LMCA	Landelijke markt en capaciteitsanalyses
M.	
MER	Milieu Effect Rapportage
MHW	Maatgevend hoogwater
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma ontsnippering
MLN	Miljoen
MTR	Mid-term review Beheer en Onderhoud
N.	
NAP	Nieuw Amsterdams Peil
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe sleutelprojecten
NV	Naamloze vennootschap
NVGS	Nota vervoer gevaarlijke stoffen
NVVP	Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.	
OV	Openbaar vervoer
P.	
PAGE	Plan van aanpak goederen emplacementen
PKB	Planologische kernbeslissing
PMR	Project mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Public Private Comparator
PPS	Publiek private samenwerking
PVVP	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
R.	
RIT	Rail Infra Trust
RVVP	Regionaal verkeers- en vervoersplan
RW	Rijkswegen
RWS	Rijkswaterstaat
S.	
SAAL	Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
SOIT	Subsidieregeling openbare inland terminals
SNIP	Spelregelkader natte infrastructuurprojecten
SRK	Schelderadarketen
SUBBIED	Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied
SVB	Stimulering verwerking baggerspecie
SVV	Structuurschema verkeer en vervoer
T.	
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuur
TEN	Transeuropese netwerken
U.	
UPR	Urgentieprogramma Randstad
UWO	Uitwerkingsovereenkomst

De bijlagen

V.	
VBS	Verkeersbegeleidende Systemen
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNK	Veiligheid Nederland in Kaart
VINEX	Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W.	
WB21	Waterbeheer 21e eeuw
WST	Westerscheldetunnel
WTC	World trade centre
Z.	
ZSM	Zichtbaar, slim en meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn