

---

Vergaderjaar 2012–2013

---

**33 605 A**

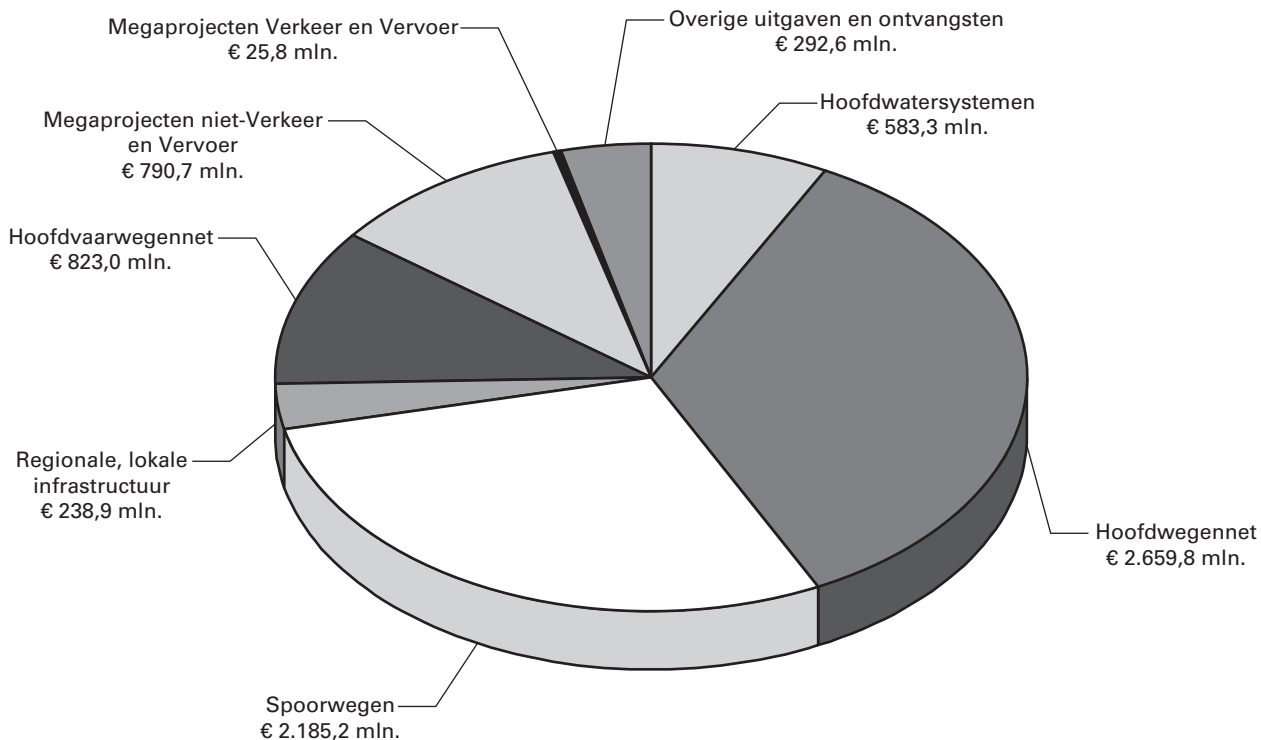
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2012**

**Nr. 1**

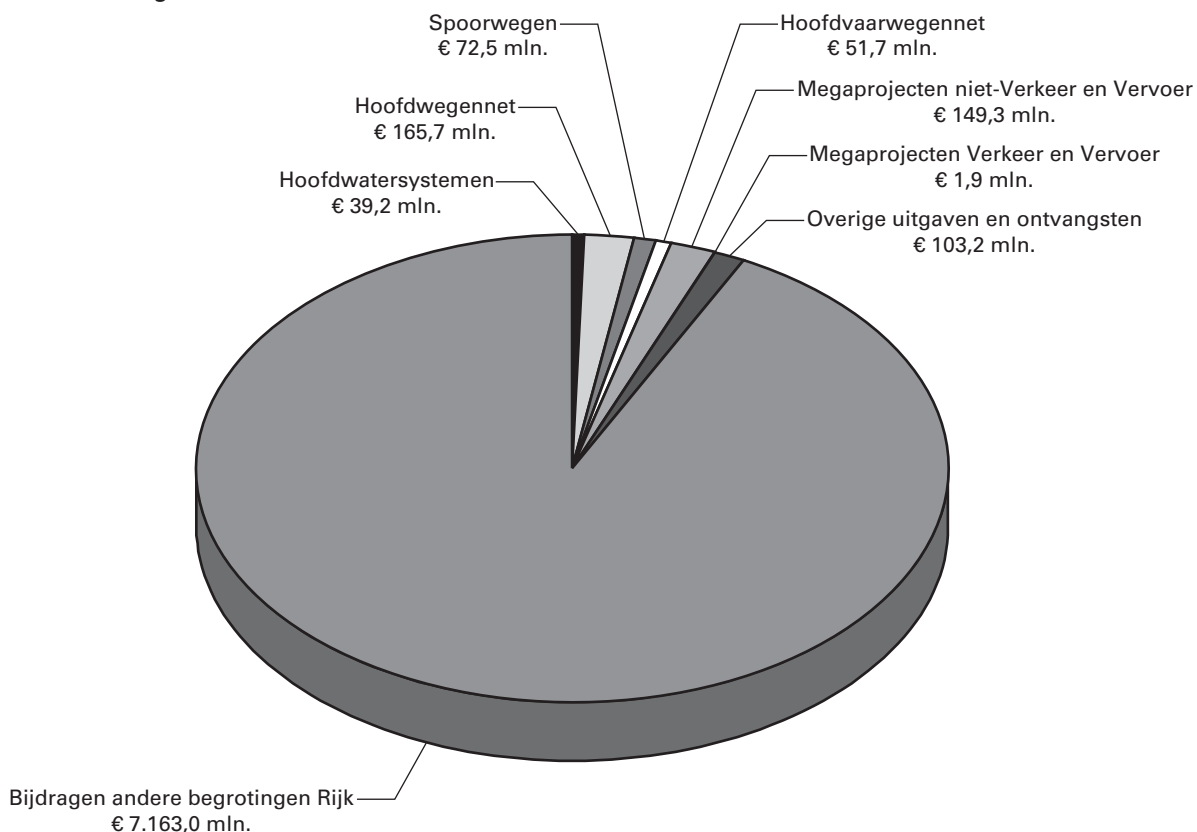
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2012**  
Aangeboden 15 mei 2013



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2012 (in € mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2012 (in € mln.)**





## Inhoudsopgave

	<b>blz.</b>
<b>A. ALGEMEEN</b>	<b>7</b>
1. Aanbieding en dechargeverlening	7
2. Leeswijzer	9
<b>B. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG</b>	<b>11</b>
3. Het Infrastructuurverslag 2012	11
4. De productartikelen	15
11 Hoofdwatersystemen	15
12 Hoofdwegennet	30
13 Spoorwegen	42
14 Regionaal, lokale infrastructuur	56
15 Hoofdvaarwegennet	60
16 Megaprojecten niet- Verkeer en vervoer	71
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	77
18 Overige uitgaven	79
19 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk	81
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf 2012 Infrastructuurfonds	82
<b>C. DE JAARREKENING</b>	<b>83</b>
6.1 Verantwoordingsstaat 2012 van het Infrastructuurfonds	83
6.2. Saldibalans	84
<b>D. BIJLAGEN</b>	<b>92</b>
7. Bijlage Artikel 13 Spoorwegen	92
8. Afkortingenlijst	101



## **DEEL A**

### **1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING**

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

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (IF) over het jaar 2012 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2012 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2012;
- b. het voorstel van de slotwet over het jaar 2012 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2012 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2012 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2012, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2012 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

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

### **Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

### **Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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



## 2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds over het jaar 2012. De verantwoordingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl).

Het jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

### 1. Het Infrastructuurverslag

Het infrastructuurverslag betreft de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2012. In het verslag is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van lenM over het verslagjaar 2012.

### 2. De productartikelen

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

Naar aanleiding van de aanbeveling van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is de normering aangepast, waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan € 5 miljoen ook worden toegelicht.

#### Norm bij te verklaren verschillen

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

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

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2012 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2012 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/2012, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel

hiervan is bij artikel 13 Spoorwegen een aparte bijlage aan het jaarverslag 2012 toegevoegd.

Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de suppletoire begrotingen gepresenteerd.

#### *Indicatoren*

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

### **3. De bedrijfsvoeringsparagraaf**

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij lenM.

### **4. De jaarrekening**

De Jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

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

### **5. Bijlage**

Aan het jaarverslag van het Infrastructuurfonds zijn twee bijlagen toegevoegd:

- Bijlage Artikel 13 Spoorwegen.
- Een afkortingenlijst.

## DEEL B HET INFRASTRUCTUURVERSLAG

### 3. INFRASTRUCTUURVERSLAG 2012

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2012 zijn opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2012 is gestart.

#### A. Mijlpalen en resultaten 2012

##### Beheer en onderhoud

In 2012 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de volgende maatregelen uit de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud uitgevoerd:

	Project
Hoofdwegen	<p>Preventief en correctief onderhoud aan verhardingen, kunstwerken en DVM-areaal: in 2012 is zowel correctief onderhoud uitgevoerd, zoals het herstel van vorstschade, als preventief onderhoud gericht op realisatie van de in de begroting opgenomen streefwaarden voor verhardingen en kunstwerken. In 2012 is vast en klein variabel onderhoud uitgevoerd, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.</p> <p>Verkeersmanagement: in 2012 zijn maatregelen gerealiseerd op het gebied van verkeersgeleiding, incidentmanagement en voorlichting aan weggebruikers.</p> <p>Groot onderhoud aan stalen bruggen: in 2012 is de boogbrug van Beek gerenoveerd en is begonnen met de renovatie van de brug van Ewijk en de Ketelbrug.</p> <p>Realisatie van ecoducten, dassentunnels en andere maatregelen uit het meerjarenprogramma ontsnippering: in 2012 zijn 47 wegenmaatregelen gerealiseerd. Daarbij zijn 9 MJPO knelpunten opgelost.</p> <p>Impuls verkeersveiligheid autosnelwegen: in 2012 zijn op 24 locaties maatregelen gerealiseerd ter verbetering van de verkeersveiligheid. Voorbeelden van maatregelen zijn het aanbrengen van bermverharding, geleiderail, filebeveiliging en markering.</p>
Hoofdwatersystemen	<p>Zandsuppleties basiskustlijn</p> <p>Leggers waterwet zijn opgesteld.</p> <p>Levensduur verlengend onderhoud aan stuwen Lek: de voor 2012 geplande werkzaamheden zijn uitgevoerd.</p> <p>Start eerste projecten in het kader van Programma Stroomlijn ten behoeve van de beheersing van de hoogwaterveiligheid in het rivierengebied: in 2012 zijn de eerste drie maatregelen (Broomwaard, Gamerensche Waarden en Loowaard) door de initiatiefnemers Staatsbosbeheer en Dienst Landelijk Gebied afgerond.</p>
Hoofdvaarwegen	<p>Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland: in uitvoering (gereed in 2016)</p> <p>Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen): aanbesteding is voorbereid; het vervangen van de damwanden start medio 2013 en loopt tot 2016.</p> <p>Renovatie Havenhoofden IJmuiden: achterstallig onderhoud is weggewerkt; kleine herstelmaatregelen in uitvoering tot en met 2015.</p> <p>Achterstallig basisonderhoud diverse regio's: in uitvoering; gereed in 2016.</p> <p>Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen: in uitvoering, gereed in 2015.</p> <p>Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland: in uitvoering, gereed in 2016.</p> <p>Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied: in uitvoering, gereed in 2014.</p> <p>Onderhoud Oevers en bodems Maasroute: in uitvoering, gereed in 2016.</p> <p>Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken in verband met hogere belasting Noord-Holland: in uitvoering, gereed in 2016.</p> <p>Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water: in uitvoering, gereed in 2016.</p> <p>Renovatie sluizen en in- en aflaatwerken Twentekanalen Delden/Hengelo en Spooldersluis is samengevoegd met bovenstaand project en in uitvoering; gereed in 2016.</p> <p>Renovatie stalen boogbruggen Utrecht: in uitvoering, gereed in 2016.</p> <p>Project «Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer» is afgerond.</p> <p>Project «Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers» is afgerond.</p> <p>Project «Maas: baggeren en kunstwerken» is afgerond.</p>

	Project
	<p>Project «Rotterdam–België/ Zeeland: renovatie onder andere de Volkeraksluizen en baggeren»: baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd; de gecombineerde renovatie van de Volkeraksluizen en de Haringvlietssluis is 1 februari 2012 opgeleverd; diverse werkzaamheden aan de sluis in Zeeland worden in combinatie met de Modernisering Object Bediening Zeeland uitgevoerd; de oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu gepland voor 2013. Baggeren van zeetoegangen heeft plaatsgevonden. Bediening op afstand in Zeeland is in uitvoering.</p>
Spoor	<p>Verkeersleiding en capaciteitsmanagement. Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations. Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen. Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeheersing.</p>

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 2013.

### Aanleg en benutting

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Hoofdwatersystemen	
Mijlpaal	Project
Oplevering	Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR) Innovatie Delta Technologie (DGRW) Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water (DGRW)
Start realisatie	Delen van NURG (waar onder Afferdense en Deelse waarden)

Naast deze mijlpalen is in 2012 voortvarend gewerkt aan Ruimte voor de Rivier, het HWBP, Maaswerken en het Deltaprogramma. Op basis van de Richtlijn Grote Projecten zal de Tweede kamer hierover separaat worden geïnformeerd.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Oplevering	A74 Venlo N50 Ramspol – Ens A12 Waterberg – Velperbroek A27/A28 Lunetten – Rijnsweerd A12 Lunetten – Veenendaal A12 Lunetten – Veenendaal (inclusief ZSM projecten Bunnik–Driebergen, Driebergen – Maarsbergen en Maarsbergen – Veenendaal) A12 Gouda – Woerden

De in de begroting geplande openstellingen bij projecten A12 Zoetermeer – Zoetermeer Centrum en A9 Alkmaar – Uitgeest hebben, eerder dan gepland, reeds in 2011 plaatsgevonden. De openstellingen van de N50 Ramspol – Ens, A27/A28 Lunetten – Rijnsweerd en de bovengenoemde projecten op de A12 hebben, eerder dan gepland, in 2012 plaatsgevonden.

## Infrastructuurversleg

De geplande openstelling van de N2 Meerenakkerweg heeft vertraging opgelopen als gevolg van het feit dat onderdelen van het Tracébesluit technisch onuitvoerbaar bleken. De openstelling zal volgens de huidige planning plaatsvinden in 2014.

Mijlpaal	Project
Start realisatie	A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere A4 Delft–Schiedam A9 Omlegging Badhoevedorp N61 Hoek–Schoondijke N33 Assen–Zuidbroek

Van de in de begroting geplande starts van de realisatie in 2012 hebben de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen vertraging opgelopen als gevolg van afstemming met en besluitvorming door de regio. Voor het Knooppunt Joure betekent dit dat de openstelling vertraagd is tot 2017. De openstelling van de N31 wordt nog steeds in 2017 verwacht. Het project A12 Bypass Nootdorp is geschrapt als gevolg van tegenvallende effectiviteit in relatie tot de kosten.

De start van de realisatie van het eerste deelproject van de A1/A6/A9 Schiphol Amsterdam Almere stond gepland in 2011, maar is in afwachting van het onherroepelijk worden van het projectbesluit net over de jaargrens van 2012 van start gegaan.

### Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	Hanzelijn Regionet (Station Halfweg, Station Almere Poort, Westhavenweg en Hoofddorp keersporen) Vleuten–Geldermalsen (div. onderdelen) Groningen Europapark Hengelo Gezondheidspark Arnhem–Winterswijk perronverlengingen PAGE blusvoorzieningen
Start realisatie	Station Nijmegen Lent Versnelling emplacement Zwolle (PHS) Sporendriehoek/Motie-Koopmans Uitbreiding emplacement Maasvlakte West

De start van OV SAAL cluster a (Flevolijn) stond voor 2012 gepland. De concept beschikking was eind 2012 gereed. De definitieve beschikking zal begin 2013 worden afgegeven.

Het project Herinrichting emplacement Waalhaven Zuid is nog niet gestart wegens vertraging bij het deelproject Maasvlakte West en lange doorlooptijd bij beschikkingsaanvraag voor planstudie.

## Infrastructuurversleg

### Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	Walradar Noordzeekanaal (fase 1)
Start realisatie	Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes) Wilhelminakanaal Tilburg Capaciteit Julianasluis Gouda
Start realisatie en oplevering	Verbreding Maasgeul

De start van de realisatiefase van het project Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) stond in de begroting gepland voor 2012, maar heeft reeds in 2011 plaatsgevonden.

De geplande start van de realisatiefase bij het project De Zaan (Wilhelminasluis) is door de provincie doorgeschoven naar begin 2013, aangezien de afstemming en maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart en het wegverkeer te waarborgen extra voorbereidingstijd vergt.

### Regionale/lokale infrastructuur

Mijlpaal	Project
Oplevering	ZORO busbaan tussen Zoetermeer en Rodenrijs als onderdeel van RandstadRail Tilburg Noordwesttangent
Start realisatie	Aanlanding E-lijn op Den Haag Centraal (onderdeel RandstadRail)

## 4. DE PRODUCTARTIKELEN

## Artikel 11. Hoofdwatersystemen

Omschrijving van de samenhang met beleid

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

Het artikel hoofdwatersystemen op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan het beleidsartikel 1 (water) in het Jaarverslag van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII). De doelstelling van dit beleidsartikel is het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten en schoon (drink)water heeft.

## Budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
11. Hoofdwatersystemen					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>853.645</b>	<b>1.197.989</b>	<b>719.027</b>	<b>552.419</b>	<b>518.280</b>	<b>588.136</b>	<b>- 69.856</b>	<sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>682.900</b>	<b>986.690</b>	<b>805.124</b>	<b>834.733</b>	<b>583.270</b>	<b>617.781</b>	<b>- 34.511</b>	
<b>11.01 Watermanagement</b>	<b>87.112</b>	<b>91.231</b>	<b>87.132</b>	<b>14.803</b>	<b>12.700</b>	<b>13.114</b>	<b>- 414</b>	
11.01.01 Basispakket watermanagement	87.112	91.231	87.132	14.803	12.700	13.114	- 414	
<b>11.02 Beheer en Onderhoud</b>	<b>278.375</b>	<b>327.038</b>	<b>278.610</b>	<b>143.410</b>	<b>154.393</b>	<b>149.119</b>	<b>5.274</b>	
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	215.653	209.779	168.899	108.463	121.428	107.299	14.129	<sup>2</sup>
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheren	50.716	105.068	95.000	27.045	25.267	25.538	- 271	
11.02.08 Groot variabel onderh.waterbeheer	12.006	12.191	14.711	7.902	7.698	16.282	- 8.584	<sup>3</sup>
<b>11.03 Aanleg</b>	<b>305.510</b>	<b>559.371</b>	<b>425.097</b>	<b>406.055</b>	<b>158.972</b>	<b>194.271</b>	<b>- 35.299</b>	
11.03.01 Real.programma waterkeren	185.851	376.813	322.921	278.185	90.221	106.667	- 16.446	<sup>4</sup>
11.03.02 Real.programma waterbeheren	119.659	182.558	102.176	127.870	68.751	87.604	- 18.853	<sup>5</sup>
<b>11.05 Verkenning en planstudie</b>	<b>11.903</b>	<b>9.050</b>	<b>11.988</b>	<b>27.615</b>	<b>21.390</b>	<b>28.669</b>	<b>- 7.279</b>	
11.05.01 Verkenn.progr.hoofdwatersystemen	6.142	6.711	7.007	18.913	12.878	22.094	- 9.216	<sup>6</sup>
11.05.02 Planstudieprogr.waterkeren	4.500	727	585	2.159	5.415	3.256	2.159	<sup>7</sup>
11.05.03 Planstudieprogr.waterbeheer	1.261	1.612	4.396	6.543	3.097	3.319	- 222	
<b>11.06 Staf Deltacommissaris</b>			<b>2.297</b>	<b>4.420</b>	<b>1.979</b>	<b>2.375</b>	<b>- 396</b>	
11.06.01 Staf Deltacommissaris			2.297	4.420	1.979	2.375	- 396	
<b>11.07 Netwerkgebonden kosten HWS</b>				<b>238.430</b>	<b>233.836</b>	<b>230.233</b>	<b>3.603</b>	
11.07.01 Apparaatskosten RWS				189.151	185.033	183.903	1.130	
11.07.02 Overige netwerkgebonden kosten				49.279	48.803	46.330	2.473	
<b>11.09 Ontvangsten</b>	<b>3.391</b>	<b>28.184</b>	<b>60.067</b>	<b>39.762</b>	<b>39.174</b>	<b>16.632</b>	<b>22.542</b>	<sup>8</sup>

## Toelichting

Ad 1) De lagere aangegane verplichting hangt samen met de lagere uitgavenrealisatie. Dit is onder meer veroorzaakt door de projecten «Stroomlijn» en «Natuurcompensatie Perkpolder», waar de voorberei-

## *Productartikel 11*

dingstijd meer tijd heeft gekost dat gepland. Daarnaast zijn er onder andere lagere verplichtingen voor het project «Integrale inrichting Veluwe Randmeer» dat overgedragen is aan het natuur- en recreatieschap en het project «Zandmotor» dat, eerder dan gepland, vorig jaar al is opgeleverd.

Ad 2) De hogere realisatie op Beheer en Onderhoud Waterkeren wordt vooral veroorzaakt door het in overeenstemming brengen van het budget met de onderhoudsplanning, volgens de afspraken zoals toegelicht in bijlage 4.2 van de begroting 2012.

Ad 3) De lagere realisatie komt doordat de voorbereiding van de aanbesteding van de renovatie Stuwen in de Lek meer tijd vergt om te voorkomen dat de aanbesteding van deze werkzaamheden weer mislukt.

Ad 4) De verwerking van de subsidietaakstelling op de regeling Innovatie Deltatechnologie heeft tot vertraging in de uitvoering van het programma geleid. Als gevolg verschuift het budget naar 2014. Het projectbudget wijzigt hierdoor niet. In 2012 is het Programmabureau nieuw Hoog Water Beschermingsprogramma (nHWBP) samen met de waterschappen opgezet, waarbij enige vertraging is ontstaan bij de uitvoering van enkele activiteiten.

Ad 5) De lagere realisatie op dit hoofdproduct wordt onder andere veroorzaakt door de projecten Innovatie KRW (Kaderrichtlijn Water) en Synergie KRW en de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast.

Innovatie KRW: de lagere realisatie op deze subsidieregeling, waarvan alle projecten in 2012 zijn afgerond, wordt veroorzaakt doordat er meer eindbetalingen in 2013 plaatsvinden dan verwacht.

Een hogere realisatie heeft plaatsgevonden bij de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast die in 2012 is beëindigd en waarvoor de laatste betaling heeft plaatsgevonden.

Synergie KRW: de uitgavenverlaging wordt veroorzaakt door de overheveling van de middelen van de landelijke projecten naar het Provinciefonds (decentralisatie).

Ad 6) Vanuit het budget voor de verkenning Toekomst Afsluitdijk zijn middelen overgeheveld naar het planstudieprogramma waterkeren (artikelonderdeel 11.05.02) voor de uitvoering van de planstudie Afsluitdijk en naar het realisatieprogramma waterkeren (artikelonderdeel 11.03.01) voor de realisatie van de Afsluitdijk. De regionale partijen zijn bezig met het in kaart brengen van de ambities voor de Afsluitdijk. Hierdoor verschuift het budget naar 2014.

Ad 7) De hogere uitgaven zijn met name het gevolg van het uitvoeren van het pilotproject «Dijkversterking Borssele».

Ad 8) De hogere ontvangsten kunnen worden verklaard doordat de geplande ontvangst van het Hoogheemraadschap Delfland niet in 2011 maar in 2012 heeft plaatsgevonden. Daarnaast is er een niet begrote ontvangst met betrekking tot het project «Haringvliet De Kier». In voorgaande jaren zijn hier voorschotten voor verstrekt aan de provincie Zuid Holland. Bij de temporisering van dit project zijn de betaalde voorschotten door de provincie terugbetaald.



**11.01 Watermanagement**

De operationele doelstellingen voor het waterkwantiteitsbeheer van de rijkswateren zijn:

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

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

*11.01.01 watermanagement*

Binnen het watermanagement zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

Meetbare gegevens			
Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 1/1/2012	Omvang 1/1/2012
Watermanagement	Km <sup>2</sup> water	90 278	90 184 <sup>1</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

1. De afname van het areaal hangt in belangrijke mate samen met de overdracht van de Hollandsche IJssel en Doorslag aan het Hoogheemraadschap en enkele veranderingen van de kustlijn, waaronder Zandmotor en Tweede Maasvlakte.

## Meetbare gegevens

Basispakket	Indicatoren	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Watermanagement	RWS participeert minimaal tien keer per jaar in een multidisciplinaire oefening, evalueert opgetreden grote calamiteiten en oefeningen en voert afgesproken verbeteracties uit op het gebied van waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	80%	100% <sup>1</sup>
	RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	90%	91%

Bron: Rijkswaterstaat

## Toelichting

1. Er is strak gestuurd op een goede uitvoering van de calamiteitenoefening en van de verbeteracties waardoor de gerealiseerde score hoger is uitgevallen. De hier gepresenteerde eindscore is berekend op basis van drie prestatiekenmerken (participatie, afhandeling en verbeteracties).

Artikelonderdeel

## **11.02 Beheer en onderhoud**

Het beheer en onderhoud is er op gericht om het hoofdwatersysteem zodanig in conditie te houden dat de primaire functie van zowel het waterkeren als waterbeheeren vervuld kan worden. Uit de gerealiseerde waarden van de verschillende prestatie-indicatoren blijkt dat in 2012 de conditie van het hoofdwatersysteem van voldoende kwaliteit was om de primaire functie te vervullen.

### **11.02.01 Beheer en Onderhoud waterkeren**

Het Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

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

#### *ad 1) Kustlijnhandhaving*

Het Nederlandse kuststelsel kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Om de basiskustlijn en het kustfundament te kunnen handhaven op het afgesproken niveau dient jaarlijks gemiddeld 12 miljoen m<sup>3</sup> te worden gesuppleerd. Hiertoe wordt jaarlijks een suppletieprogramma vastgesteld. Inhoud en omvang van dit programma kan jaarlijks variëren naargelang specifieke behoefte en budgettaire mogelijkheden. Door de aannemers bij de aanbesteding van de suppletieprogramma's de vrijheid om de suppletiewerkzaamheden over twee jaar te verspreiden, kunnen deze werkzaamheden goedkoper op de markt worden gezet. Hierdoor kunnen echter wel afwijkingen ontstaan ten opzichte van de jaarlijks geplande werkzaamheden.

Het suppletieprogramma 2012 gaat er van uit dat er 11,2 miljoen m<sup>3</sup> zand gesuppleerd zou worden. Van dit suppletieprogramma 2012 is 5,8 miljoen m<sup>3</sup> gerealiseerd (inclusief 0,7 miljoen dat gesuppleerd is in 2011). Het restant volgt in 2013. In 2012 is totaal 8,06 miljoen m<sup>3</sup> gesuppleerd (3 miljoen m<sup>3</sup> zand van programma 2011 en 5,1 miljoen m<sup>3</sup> zand van programma 2012). Hiervan is 3,53 miljoen m<sup>3</sup> zand op het strand en 4,53 miljoen m<sup>3</sup> zand onder water gesuppleerd.

#### *ad 2) Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen en stormvloedkeringen*

##### *Rijkswaterkeringen*

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

## Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. Faalkansgericht onderhoud wordt uitgevoerd om de stormvloedkeringen, in combinatie met de achtergelegen keringen die dijkgebieden beschermen, te laten voldoen aan de wettelijke normen.

## Meetbare gegevens

Meetbare gegevens						
Basispakket	Areaaleenheid	Begrote omvang	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2012 (x € 1.000)	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2012 (x € 1.000)	
Beheer en onderhoud waterkeringen	Dijken primaire waterkeringen in km	249,3	249	7.500	12.000	1
	Niet primaire waterkeringen in km	829	450			2
	Stormvloedkeringen	4	4	43.900	27.256	3
	Suppleren voor kustlijn­zorg in miljoen m <sup>3</sup>	11,2	8,1	55.900	55.028	4
Totaal				107.300	121.400	

Bron: Rijkswaterstaat 2012

Ad 1) De hogere realisatie hangt in belangrijke mate samen met de ontgrondingskuilen in de Oosterschelde. In 2012 is duidelijk geworden dat de bodembescherming in erosiekuilen (ontgrondingskuilen) deels is weggezaakt. Deze ontgrondingskuilen zijn een bekend fenomeen, maar het inzakken van de bodembescherming in de kuilen is pas recent opgemerkt. Een deel van de noodzakelijk noodreparaties hiervoor zijn uitgevoerd in 2012.

Ad 2) Het areaal niet-primaire keringen is flink gedaald omdat bleek bij het vaststellen van de leggers dat ten onrechte een aantal kanaaldijken is meegeteld, die niet het aanliggende land tegen overstroming beschermen, omdat het land hoger dan het waterpeil ligt.

Ad 3) De lagere realisatie wordt veroorzaakt door een vertraging in de voorbereiding van de contracten voor de conservering van de Oosterscheldekering. Dit betreft preventief onderhoud en zal dus geen grote consequenties hebben voor het functioneren van deze kering.

Ad 4) De Nederlandse en Vlaamse overheid waren van plan om het onderhoud van een deel van de kust gezamenlijk aan te besteden. Na een zorgvuldige voorbereiding is uiteindelijk in juli 2012 besloten om niet samen aan te besteden. De periode van augustus tot en met december 2012 is vervolgens te beperkt gebleken om de aanbesteding en realisatie conform de planning uit te voeren. Het later realiseren heeft geen belangrijke consequenties, omdat het preventieve suppleties betreffen.

Productartikel 11

Basispakket	Indicatoren (norm)	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Het jaarlijks suppleren van gemiddeld 12 miljoen m <sup>3</sup> zand conform een jaarlijks vastgesteld suppletieprogramma om de basiskustlijn te handhaven.	11.190.000 m <sup>3</sup>	8.060.000 m <sup>3</sup> <sup>1</sup>
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren, voldoen aan de veiligheidsnormen uit de wet op de waterkering, of (indien de kering niet aan de wet voldoet) het in technisch staat houden van de situatie 2006 à 62% (= 100% streefwaarde).	62%	52% <sup>2</sup>

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

Toelichting

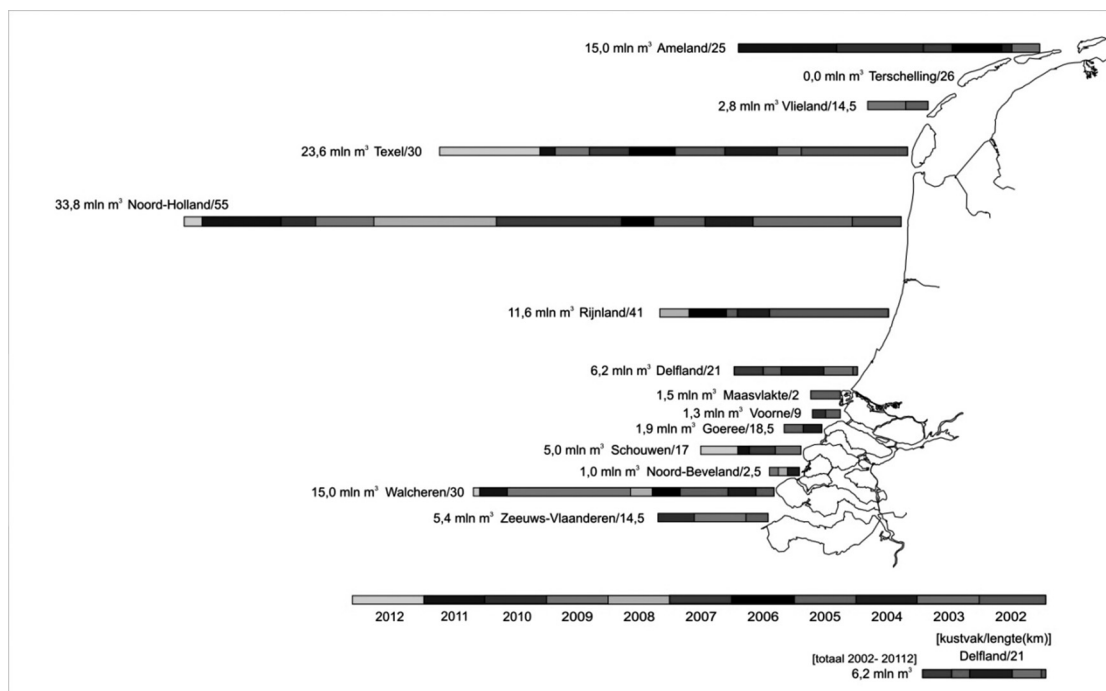
Ad 1) De Nederlandse en Vlaamse overheid waren van plan om het onderhoud van een deel van de kust gezamenlijk aan te besteden. Na een zorgvuldige voorbereiding is uiteindelijk in juli 2012 besloten om niet samen aan te besteden. De periode van augustus tot en met december 2012 is vervolgens te beperkt om de aanbesteding en realisatie conform de planning uit te voeren. Het betreft preventieve suppleties en deze worden de komende jaren alsnog uitgevoerd.

Ad 2) De indicator is gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de Waterwet (voorheen Wet op de Waterkering) of, indien de kering niet aan die wet voldoet, het technisch in staat houden van de situatie 2006. Uit de derde toetsing (2011) is gebleken dat 52% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de normen uit de Waterwet. Het nieuwe percentage van de primaire waterkeringen dat volgens de inzichten van 2011 voldoet aan de normen uit de Waterwet is door deze 3e toetsing bijgesteld van 62% naar 52%. Dit komt voor een klein deel door achteruitgang van keringen maar grotendeels door enerzijds aangescherpte eisen en anderzijds doordat het deel van de keringen met «geen oordeel» sterk is teruggedrongen. Veel van deze keringen blijken volgens de 3e toetsing niet te voldoen. Van de stormvloedkeringen voldoet alleen de Hollandsche IJsselkering niet.

Suppleren voor kustlijn­zorg in 1000m <sup>3</sup>	2008	2009	2010	2011	Begroot 2012	Realisatie 2012
Strand	1.249	600	37.993	6.893	5.390	3.530
Onderwater	6.213	14.400	4.413	4.544	5.800	4.530

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

In onderstaand figuur is de gerealiseerde zandsuppletie over de periode tussen 2001 en 2012 weergegeven.



Bron: Rijkswaterstaat, 2012

#### 11.02.05 Beheer en Onderhoud integraal Waterbeheeren

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

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

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

In het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) is aangegeven welke maatregelen RWS ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water uitvoert en op welke wijze RWS de beheerplannen Natura 2000 samen met provincies en andere betrokkenen vorm geeft. De implementatie van de Waterwet verloopt goed en leidt, vanwege het grotere aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) in de nieuwe Waterwet, tot minder vergunningen en meer meldingen. De inspanningen verschuiven hierdoor van minder vergunningverlening (voor wat betreft eenvoudige zaken) naar controle van de meldingen. Voor complexe situaties geldt nog steeds de vergunningplicht.

Productartikel 11

Meetbare gegevens					
Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 1/1/2012	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2012	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2012
		aantal	aantal	(x € 1.000)	(x € 1.000)
	Spuiende en stuwende kunstwerken	103	101 <sup>1</sup>	25.538	25.267

<sup>1</sup> Het aantal kunstwerken is met twee afgenomen van de situatie per 1-1-2012 als gevolg van de overdracht van de Hollandsche IJssel en de Doorslag aan het Hoogheemraadsschap.

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Indicator	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend. Het percentage van de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen binnen de wettelijke termijnen.	100%	99,90% <sup>1</sup>
		93%	95%

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

Ad 1) Deze indicator scoort net geen 100% als volg van een aantal storingen bij een sluis in Zeeland. Deze storingen zijn verholpen en hebben geen kritieke situaties opgeleverd.

11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering begroting	Start uitvoering realisatie
Stuwen Lek	2010–2019	2010	2015 <sup>1</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

Ad 1) In 2012 is opnieuw gestart met de contractvoorbereiding voor de grootschalige renovatie. Deze voorbereiding loopt door tot eind 2013 waarna de aanbesteding kan starten en in 2015 naar verwachting met de uitvoering hiervan gestart kan worden. Gelijktijdig is in 2012 gestart met een aantal urgente maatregelen om de tussenliggende periode te overbruggen (het zogeheten levensduur verlengend onderhoud). Deze maatregelen zullen in 2013 worden afgerond en betreffen onder ander onderhoud aan sluisdeuren, geleidelichten en remmingwerken.

Artikelonderdeel

**11.03 Aanleg**

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

*Productartikel 11*

*11.03.01 Realisatieprogramma Waterkeren*

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

## Realisatieprogramma Waterkeren

Realisatieprogramma waterkeren (IF 11.03.01)						
Projectomschrijving	Uitgaven 2012 in € mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie	
<b>Uitgaven</b>	<b>107</b>	<b>90</b>	<b>- 17</b>			
<b>Projecten Nationaal</b>						
Deltaplan grote rivieren	0	1	1	2010	2010	1
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	9	2	- 7	2015	2015	2
Dijkversteking en Hestel steenbedekking	57	54	- 3	2015	2015	
Hoogwaterbeschermingsprogramma 3	4	3	- 1			
Deltares Deltafaciliteit	0	5	5	2013	2013	3
IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	0	0	0	2015	2015	
IJsseldelta Kampen (hoogwatergleuf)	0	0	0	2015	2015	
Pilot Zandmotor	10	5	- 5	2011	2011	4
Overige onderzoeken en kleine projecten	26	20	- 6	2020	2020	5
Hoogwaterbeschermingsprogramma 2	0	0	0			

## Toelichting

Ad1) Deze uitgave betreft een eindafrekening die in 2011 niet meer heeft kunnen plaatsvinden en dit jaar is betaald.

Ad 2) De lagere realisatie hangt in belangrijke mate samen met de bijstelling van de projectplanning. Bij de Afferdense en Deestsche Waarden zijn werkzaamheden doorgeschoven naar 2013 als gevolg van kwelproblematiek.

Ad 3) Deze uitgaven betreffen een betaling van een bedrag in 2012, die gepland was in 2013. Het is geen beleidsintensivering, maar een versnelling. Hiervoor is een kasschuif doorgevoerd van 2013 naar 2012.

Ad 4) De aanleg van Zandmotor is voorspoediger dan verwacht in 2011 opgeleverd, waardoor in 2012 geplande betalingen reeds in 2011 zijn voldaan.

Ad 5) De lagere realisatie wordt voor een groot deel veroorzaakt (€ 7,8 miljoen) door positieve gunningsresultaten op een deelproject van Onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart en een lager beroep op Innovatie Deltatechnologie.

*Nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma*

In 2012 is de ingangstoets voor het nHWBP afgerond en de aard en omvang van de opgave op basis van de derde ronde toetsing in kaart gebracht. In 2012 is ook het wetsvoorstel opgesteld en aan de Kamer gezonden. Het Programmabureau nHWBP is samen met de waterschappen opgezet.



Productartikel 11

11.03.02 Realisatieprogramma Waterbeheren

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

Realisatieprogramma Waterbeheren (IF 11.03.02)						
Projectomschrijving	Uitgaven 2012 in € mln.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie	
<b>Uitgaven</b>						
<b>Projecten Nationaal:</b>	<b>107</b>	<b>90</b>	<b>- 17</b>			
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	0	0	0	2011	2011	
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswaterstaat	17	32	15	divers	divers	1
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	0	8	8	2011	2011	2
<b>Project Noordwest Nederland:</b>						
Natte natuurprojecten						
IJsselmeer	0	1	1	2011	2011	3
Natuurpilot IJsselmeer / Markermeer	8	3	- 5	2015	2015	4
<b>Projecten Zuidwestelijke delta:</b>						
Natuurcompensatie						
Perkpolder	9	1	- 8	2015	2015	5
Verruiming vaargeul Westerschelde	4	1	- 3	2010/2011	2010/2011	6
<b>Projecten Oost Nederland:</b>						
Integrale inrichting Veluwe						
Randmeer	7	1	- 6	2012	2012	7
<b>Overige projecten:</b>						
Innovatie KRW/WB	26	20	- 6	2012	2012	8
Synergie KRW/WB	16	2	- 14	2015	2015	9
Proef verweking Bagger afronding	0	1	1			10
	1		- 1			

Toelichting

Ad 1) In 2011 is de realisatie achtergebleven bij de planning (zie voor een toelichting het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2011). Deze werken zijn grotendeels in 2012 uitgevoerd. Een klein deel van de geplande werkzaamheden schuiven door naar latere jaren (bijvoorbeeld Sanering waterbodems Kanaal door Walcheren: project tijdelijk stilgelegd door vondst van explosieven en Sanering Dordse Biesbosch door gewijzigde planning aannemer)

Ad 2) In 2012 heeft de eindafrekening plaatsgevonden en zijn de laatste subsidies vastgesteld en betaald. De uiteindelijke totale kosten van de subsidieregeling vallen lager uit dan geschat. De vrijval in de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast heeft verschillende oorzaken. Zo zijn er projecten goedkoper uitgevoerd wegens gunstige aanbesteding. In andere gevallen zagen subsidieaanvragers af van een rijksbijdrage krachtens de regeling omdat andere regelingen voor hen lucratiever waren. Verder zijn er projecten niet tijdig volledig gerealiseerd

Ad 3) Het betreft hier een eindafrekening van een afgerond project.

## *Productartikel 11*

Ad 4) De lagere realisatie is het gevolg van een bijstelling van de planning van de aannemer. Overigens is er nog enige versnelling gerealiseerd op de 2<sup>e</sup> tranche van de waterproeftuin en zijn er extra uitgaven geweest als gevolg van de aanbesteding van de pilot Oermoeras.

Ad 5) Door vertraging bij de vergunningenprocedure waarover bij de Raad van State een procedure is geweest, heeft het uitvoeringsbesluit en het inkoopplan langer geduurd dan voorzien. Dit verklaart de geringe betaling. Oplevering wordt niet vertraagd en is dus nog steeds voorzien in 2015.

Ad 6) De lagere realisatie wordt veroorzaakt door een bijstelling van de planning van de aannemer.

Ad 7) Begin 2012 (net over de jaargrens heen) is met een eenmalige betaling dit project ondergebracht bij het Natuur- en recreatieschap Veluwe-Randmeren.

Ad 8) De lagere realisatie op deze subsidieregeling, waarvan alle projecten in 2012 zijn afgerond, wordt veroorzaakt doordat er meer eindbetalingen in 2013 plaatsvinden dan verwacht.

Ad 9) De landelijke synergieprojecten zijn in 2012 gedecentraliseerd naar de provincies, inclusief alle voor die projecten nog aan provincies toekomende middelen.

Ad 10) De uitgaven hebben betrekking op een nabetaling van BTW bij dit reeds afgeronde project.

Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast  
De regeling is inmiddels beëindigd. De Tijdelijke Regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast («100 miljoen regeling») heeft aan haar doelstelling van het geven van een impuls aan de bestrijding van regionale wateroverlast op de korte termijn voldaan en heeft een complementaire bijdrage geleverd aan het bevorderen van de bewustwording voor het op orde brengen van het regionale watersysteem.

### *Innovatie Kader Richtlijn Water*

Alle projecten van het Innovatieprogramma Kader Richtlijn Water (KRW) zijn eind december 2012 inhoudelijk afgesloten, alle projecten zijn afgerond. Via symposia of bijeenkomsten zijn de resultaten van diverse projecten in 2012 voor het voetlicht gebracht. Voorjaar 2013 zullen de projecten financieel worden afgesloten.

### *Synergie Kader Richtlijn Water*

Het Synergieprogramma KRW omvat circa 120 projecten, waaronder ruim 80 projecten in het landelijk gebied. Ingevolge het Bestuursakkoord natuur zijn deze laatste projecten gedecentraliseerd. De provincies zijn nu verantwoordelijk voor de verdere uitvoering van de projecten. Gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de circa 40 synergieprojecten in het stedelijk gebied. Het Synergieprogramma KRW loopt door tot en met 2015.

### 11.05 Verkenning en planstudie

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

Op dit artikelonderdeel zijn in 2012 diverse projecten en programma's uitgevoerd. Deze projecten en programma's hebben betrekking op MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-onderzoeken, MIRT-verkenningen en planstudies.

#### *MIRT-Onderzoeken*

Deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden

Besluit over mogelijke strategieën en geactualiseerde probleemanalyse ten behoeve van Deltaprogramma 2013 is afgerond. Het resultaat is verwerkt in Deltaprogramma 2013.

#### *Deelprogramma IJsselmeergebied*

Besluit over mogelijke strategieën en geactualiseerde probleemanalyse ten behoeve van Deltaprogramma 2013 is afgerond. Het resultaat is verwerkt in Deltaprogramma 2013.

#### *Deelprogramma Zoetwatervoorziening*

Een aanscherping en verdieping van de knelpunten van de zoetwatervoorziening van Nederland is opgesteld. Ook is de oplossingsruimte in beeld gebracht door het formuleren van mogelijke strategieën. Bestuurlijke discussiepunten zijn geselecteerd en voorlopige keuzes gemaakt om te komen tot kansrijke strategieën. In 2013 worden de kansrijke strategieën vastgesteld.

#### *Deelprogramma Rivieren*

In 2012 zijn de zes regioprocessen in het rivierengebied gestart. Hierin worden de maatregelenpakketten ten behoeve van de kansrijke strategieën uitgewerkt onder regie van de provincies. De belangrijkste resultaten in 2012 zijn de rapportage Probleemanalyse Waterveiligheid Rivieren, de rapportage Mogelijke Strategieën Deltaprogramma, de start van de zogenaamde «proeves» die inzicht bieden in de efficiency van maatregelen in 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> laag en een globaal beeld geven van kostenniveaus bij al dan niet combineren van maatregelen.

#### *Deelprogramma Kust*

In de loop van 2012 is de samenwerking tussen de deelprogramma's Wadden, Zuidwestelijke Delta en Kust geïntensiveerd. Verder is in 2012 gewerkt aan de Nationale Visie Kust en is een start gemaakt met voorhoede-projecten.

#### *Innovatie Haaglanden*

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

#### *Deltamodel*

Het Deltamodel is volgens planning begin december 2012 opgeleverd. Met het rekenen ten behoeve van het Deltaprogramma is eind december een start gemaakt.

#### *TBES (Toekomstbestendig Ecologisch Systeem)-Markermeer*

De Marktvraag ecologie Markermeer (verzoek van de Tweede Kamer tijdens Algemeen Overleg van 21 december 2011 is afgerond en de resultaten worden meegenomen in de Structuurvisie RRAAM (Rijk- en regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer) voorjaar 2013. Zie verder: Derde Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM en resultaten Marktvraag Ecologie, Kamerstukken II, 2011/12, 31 089, nr. 95).

De startbeslissing voor de MIRT-verkenning Luwtemaatregelen Hoornse Hop (1e fase TBES) is op 25 september 2012 genomen door de staatssecretaris van IenM.

Besluitvorming over MarkerWadden (initiatief van Natuurmonumenten, mogelijk 2e fase TBES) is in voorbereiding gegaan in 2012.

#### *11.05.01 Verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen*

##### *Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling*

In oktober 2012 heeft de verantwoordelijke bewindspersoon van IenM met de provincie Friesland en de gemeenten Vlieland en Terschelling een intentieverklaring over de waterveiligheid op Vlieland en Terschelling getekend. Overeengekomen is dat de zandige primaire waterkeringen op Vlieland en Terschelling richting zee worden verlegd. Voor de uitvoering daarvan wordt een planstudie uitgevoerd.

##### *Toekomst Afsluitdijk*

In 2012 is gestart met de planuitwerking en voorbereiding realisatie van het project Afsluitdijk. Daarnaast heeft de voormalige Staatssecretaris in 2012 besloten tot de inbouw van pompen in het sluiscomplexen om het waterpeil in het IJsselmeer te reguleren (voormalig project «Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk» – ESA). Vanwege de samenhang tussen de inbouw van de pompen en de versterking van de sluiscomplexen, is het project ESA geïntegreerd in het project Afsluitdijk

##### *Grevelingen*

In het bestuurlijk overleg van 29 mei 2012 is aangekondigd dat een rijksstructuurvisie voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer wordt opgesteld. Tegelijkertijd is onder regie van de provincies het programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart om te komen tot financiële arrangementen om de ambitie van de regio van een zout Volkerak-Zoommeer, beperkt getij terug op de Grevelingen en een open verbinding tussen beide bekkens, te kunnen verzilveren.

##### *Zandhonger Oosterschelde*

Voor de verkenning zandhonger zijn in 2012 de volgende doelen behaald: de pilot oeververdediging Schelphoek is januari 2012 opgeleverd. In de procedure op weg naar de structuurvisie van 2013 zijn de nota van antwoord op de inspraakreacties en de nota reikwijdte en detail verschenen en is een eerste concept van plan Milieu Effecten Rapportage

## *Productartikel 11*

(MER) opgeleverd. Voor de veiligheidsbuffer Oesterdam is het definitieve ontwerp gemaakt

### *11.05.02 Planstudieprogramma Waterkeren*

#### *Extra spuicapaciteit Afsluitdijk*

In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing over het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk genomen. Omdat uitgevoerde analyses uitwezen dat spuien in combinatie met pompen goedkoper is dan de bouw van een nieuw spuicomplex, is de voorbereiding van de inbouw van een nieuw spuicomplex gestopt en is besloten tot de bouw van pompen in het spuicomplex van Den Oever. Dit besluit wordt betrokken bij de versterking van de Afsluitdijk.

### *11.05.03 Planstudieprogramma Waterbeheren*

#### *Volkerak Zoommeer*

In het bestuurlijk overleg van 29 mei 2012 is aangekondigd dat een rijksstructuurvisie voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer wordt opgesteld. Tegelijkertijd is onder regie van de provincies het programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart om te komen tot financiële arrangementen om de ambitie van de regio van een zout Volkerak-Zoommeer, beperkt getij terug op de Grevelingen en een open verbinding tussen beide bekkens, te kunnen verzilveren.

Artikelonderdeel

### **11.06 Staf Deltacommissaris**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van de staf deltacommisaris verantwoord. Het is de taak van de deltacommisaris om, via de coördinerende bewindspersoon, jaarlijks met een voorstel voor een Deltaprogramma te komen en dit voor te leggen aan de verantwoordelijke bewindslieden en om te sturen op samenhang en integraliteit, voortgang en draagvlak voor maatregelen en het Deltaprogramma als geheel.

Artikelonderdeel

### **11.07 Netwerkgebonden kosten**

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven.

**Artikel 12. Hoofdwegennet**

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, Beheer en Onderhoud, aanleg, verkenning en planstudie en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij de beleidsartikelen 3 Wegen en Verkeersveiligheid en 5 Mainports en Logistiek.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
12. Hoofdwegennet					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>3.959.152</b>	<b>1.879.765</b>	<b>5.072.103</b>	<b>2.274.880</b>	<b>4.219.392</b>	<b>2.446.818</b>	<b>1.772.574</b>	<sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>3.058.410</b>	<b>2.908.606</b>	<b>3.269.934</b>	<b>2.577.371</b>	<b>2.659.773</b>	<b>2.452.845</b>	<b>206.928</b>	
<b>12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>59.233</b>	<b>56.527</b>	<b>57.150</b>	<b>50.137</b>	<b>30.768</b>	<b>43.993</b>	<b>- 13.225</b>	
12.01.01 Basispakket verkeersmanagement	53.924	56.527	57.150	50.137	30.768	43.993	- 13.225	<sup>2</sup>
12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	5.309	0	0	0	0	0	0	
<b>12.02 Beheer en onderhoud</b>	<b>1.230.533</b>	<b>827.211</b>	<b>1.209.404</b>	<b>322.966</b>	<b>567.308</b>	<b>343.137</b>	<b>224.171</b>	
12.02.01 Basispakket B&O	977.849	657.227	1.031.823	178.572	474.922	267.409	207.513	<sup>3</sup>
12.02.02 Servicepakket B&O	246.621	102.253	80.592	72.016	56.993	59.194	- 2.201	
12.02.04 Groot variabel onderhoud	6.063	67.731	96.989	72.378	35.393	16.534	18.859	<sup>4</sup>
<b>12.03 Aanleg en planst.na tracébesluit</b>	<b>1.385.754</b>	<b>1.652.932</b>	<b>1.709.262</b>	<b>1.340.525</b>	<b>1.254.029</b>	<b>1.512.384</b>	<b>- 258.355</b>	
12.03.01 Realisatieprogramma	1.307.071	1.610.236	1.699.800	1.340.525	1.254.021	1.512.384	- 258.363	<sup>5</sup>
12.03.02 Planstudie na tracébesluit	78.683	42.696	9.462	0	8	0	8	
<b>12.04.01 GIV/PPS</b>	<b>290.684</b>	<b>261.065</b>	<b>225.341</b>	<b>374.846</b>	<b>335.772</b>	<b>354.075</b>	<b>- 18.303</b>	<sup>6</sup>
<b>12.05 Verk.en planst.voor tracébesluit</b>	<b>92.206</b>	<b>110.871</b>	<b>68.777</b>	<b>42.027</b>	<b>33.054</b>	<b>- 238.494</b>	<b>271.548</b>	
12.05.01 Verkenningen	174	5.336	4.371	10.758	2.453	13.661	- 11.208	<sup>7</sup>
12.05.02 Planstudie voor tracébesluit	92.032	105.535	64.406	31.269	30.601	- 2.155	32.756	<sup>8</sup>
Overprogrammering					0	- 250.000	250.000	
<b>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</b>				<b>446.870</b>	<b>438.842</b>	<b>437.750</b>	<b>1.092</b>	
12.06.01 Apparaatskosten RWS				387.073	383.570	381.498	2.072	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten				59.797	55.272	56.252	- 980	
<b>12.09 Ontvangsten</b>	<b>141.399</b>	<b>123.019</b>	<b>217.125</b>	<b>98.380</b>	<b>165.700</b>	<b>232.114</b>	<b>- 66.414</b>	<sup>9</sup>

## Toelichting

Ad 1) De overschrijding van het verplichtingenbudget wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de ondertekening van de DBFM-contracten Schiphol-Amsterdam-Almere A1/A6 en N33 Assen - Zuidbroek. In de Begroting 2012 was nog geen rekening gehouden met dat deze contracten in 2012 zouden worden ondertekend.

Ad 2) De lagere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de aansluiting van de budgetten bij de meerjarige planning en budgetbehoefte gedurende 2012.

## Productartikel 12

Ad 3) De hogere realisatie op Beheer en Onderhoud wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het in lijn brengen van het budget met de onderhouds-planning volgens de afspraken zoals toegelicht in bijlage 4.2 van de Begroting 2012.

Ad 4) De hogere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken. Het budget in de begroting was gebaseerd op een globale planning van het project. Inmiddels is er meer zicht in de daadwerkelijke planning en bijbehorende meerjarige kostenramingen. Het verschil tussen beide ramingen betreft een wijziging van het kasritme en bepaalt in belangrijke mate de hogere realisatie.

Ad 5) De lagere realisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de overheveling bij Voorjaarsnota 2012 van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein naar 12.04 Geïntegreerde contractvormen.

Ad 6) De lagere realisatie wordt enerzijds veroorzaakt door betalingen in 2011 van in 2012 geplande bedragen en anderzijds het afkopen van de jaarlijkse betaling voor het PPS-contract A59 bij de Provincie Noord-Brabant eind 2011.

Ad 7) De lagere realisatie van de uitgavenraming wordt voor een deel veroorzaakt doordat de verwachte kosten van de verkenning voor de A10 Zuid-as niet zijn gerealiseerd (de verkenning is betrokken in de BDU-beschikking voor 2013) en voor een ander deel doordat voorziene uitgaven voor lucht en geluid lager zijn uitgevallen. Het Geluidssaneringsprogramma Wegen is namelijk een van de projecten die naar aanleiding van het begrotingsakkoord zijn getemporeerd. In 2012 speelde daarbij ook een rol dat de Wet milieubeheer later is gewijzigd dan gepland.

Ad 8) Naast een toevoeging via de verwerking van het voordelig saldo 2011 aan 2012, is bij Voorjaarsnota circa € 74 miljoen toegevoegd aan het budget voor 2012 die door middel van verschuivingen beschikbaar zijn gekomen voor het programma Beter Benutten. Bij miljoenennota 2013 hebben mutaties plaatsgevonden die leidden tot een verhoging van het budget van € 361,6 miljoen (voor een toelichting op deze mutaties zie de begroting 2013). Bij Najaarsnota is het budget met name door intertemporele verschuiving verlaagd met circa € 392 miljoen. Dit heeft per saldo tot een budgetverhoging en hogere realisatie dan begrotingsstand in 2012 geleid. De eerder opgelegde kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld is gerealiseerd op de projecten en is daarom bij Najaarsnota tegengeboekt.

Ad 9) De lagere ontvangstenrealisatie wordt onder meer veroorzaakt doordat bijstellingen van de ontvangstenplanning. Als gevolg van de vertraging op het projecten N35 Zwolle-Wijthmen en A9 Badhoevedorp verschuift ook de ontvangst naar later jaren.

Artikelonderdeel

### **12.01 Verkeersmanagement**

#### **12.01.01 Verkeersmanagement**

Binnen het Verkeersmanagement zijn in 2012 uitgaven gedaan voor maatregelen ten behoeve van verkeersgeleiding bij grote drukte, incidentmanagement, reistijd en route-informatie, en voorlichting betreffende het weggedrag en wegwerkzaamheden. Daarnaast is

## Productartikel 12

bijgedragen aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. Deze is in 2007 opgericht met als doel de benutting van bestaande wegen te verbeteren. In 2012 is de databank verder uitgebreid met nieuwe data en is de kwaliteit van de gegevens op het afgesproken niveau gebracht.

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. Zo is met de Mobiliteitsaanpak een groot aantal pakketten benuttingsmaatregelen in de periode 2010–2012 gerealiseerd waarmee een direct merkbare verbetering van de file top 50 wordt bereikt. De Mobiliteitsaanpak is afgelopen jaar nagenoeg afgerond. Met de Praktijkproef Amsterdam wordt door middel van gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement bijgedragen aan de bereikbaarheid in de regio Amsterdam. De uitgaven voor de mobiliteitsaanpak en de Praktijkproef Amsterdam zijn verantwoord op artikel 12.03.01.

Meetbare gegevens				
Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	2011	Begroting 2012	Realisatie 2012
Verkeerssignalering	Km Rijbaan	2.633	2.645	2.618 <sup>1</sup>
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	Km	306	319	347 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> De lagere realisatie is het resultaat van een neerwaartse bijstelling op basis van actuele GIS-informatie, waarbij rijbanen met verkeerssignalering afwijkende lengtes bleken te hebben dan opgenomen in de areaaladministratie.

<sup>2</sup> De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat enkele projecten eerder dan gepland gerealiseerd zijn, zoals A12 Lunetten – Veenendaal.

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Eenheid	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Op minimaal 95% van de bemeten wegvakken levert RWS betrouwbare reis- en route-informatie.	% van de bemeten rijbaanlengte	95%	98%
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	% van de gevallen	80%	80% <sup>1</sup>
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	% van de gevallen	80%	93%

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

Bron: Rijkswaterstaat

Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2012	Gerealiseerd begrotingsbedrag 2012
	(km)	(km)	(x € 1.000)	(x € 1.000)
Rijbanen met verkeerssignalering	2.645	2.618	43.993	30.768 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> De lagere realisatie is het gevolg van het aansluiten van het budget aan de meerjarige beheer- en onderhoudsprogrammering. In deze bijgestelde programmering was een lagere budgetbehoefte opgenomen voor 2012 dan waar in de begroting van was uitgegaan.

Bron: Rijkswaterstaat



**12.02 Beheer en Onderhoud**

Met het budget voor beheer en onderhoud is het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2012 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het faciliteren van vlot, veilig en betrouwbaar vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. In 2012 heeft de verdere voorbereiding van efficiency- en versoberingsmaatregelen in het beheer en onderhoud plaatsgevonden. De Kamer is hierover geïnformeerd in de Begroting 2013 van het Infrastructuurfonds.

*12.02.01 Beheer en Onderhoud*

De in 2012 gerealiseerde uitgaven voor het basispakket beheer en onderhoud bestaan vooral 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 systemen voor dynamisch verkeersmanagement en vast/klein variabel onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting. De uitgaven betreffen zowel preventief als correctief onderhoud.

In 2012 is de streefwaarde van 95% voor verhardingen gerealiseerd. Hiervoor is vooral onderhoud aan Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) uitgevoerd. De streefwaarde voor de kunstwerken is niet gehaald. De realisatie van deze prestatie-indicator (PIN) zal komende jaren stijgen door inloop van uitgesteld onderhoud en de PIN naar verwachting op termijn weer op het niveau van de norm komen.

Meetbare gegevens						
Specificatie	areaal rijkswegen	t/m 2010	t/m 2011	Begroot 2012	Realisatie 2012	
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 695	5 697	5 721	5 695	<sup>1</sup>
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 408	1 428	1 451	1 491	<sup>1</sup>
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Hoofdrijbanen	74	74	75	74	
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Verbindingswegen en op- en afritten	12	12	12	13	
Groen areaal (in km <sup>2</sup> )		204	204	204	200	<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Tussen de kilometers hoofdrijbaan en verbindingswegen heeft een verschuiving plaatsgevonden. Wanneer een rijbaan wordt gesplitst in een baan voor doorgaand verkeer en een baan voor lokaal verkeer (zoals bijvoorbeeld op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam is gebeurd), wordt de rijbaan voor lokaal verkeer volgens de definities een verbindingsweg. Dit is in belangrijke mate de verklaring voor de afwijking ten opzichte van de begroting.

<sup>2</sup> Het groen areaal is afgenomen als gevolg van overdrachten van wegdelen aan regionale overheden.

Bron: Rijkswaterstaat

Productartikel 12

Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2012	Gerealiseerd 2012
			(x € 1.000)	(x € 1.000)
Oppervlakte wegdek in km <sup>2</sup>	87	87 <sup>1</sup>	267.409	474.922 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Naast de hier weergegeven km<sup>2</sup> hoofdrijbanen, Verbindingswegen en op- en afritten heeft Rijkswaterstaat ook circa 2 km<sup>2</sup> aan wegdek op verzorgingsplaatsen in beheer.

<sup>2</sup> De hogere realisatie op Beheer en Onderhoud wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het in lijn brengen van het budget met de onderhouds-planning volgens de afspraken, zoals toegelicht in bijlage 4.2 van de Begroting 2012.

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
De verharding van de rijkswegen voldoet aan alle onderhoudsnormen	95%	95%
De bruggen, viaducten en tunnels in de rijkswegen voldoen aan alle onderhoudsnormen	82%	81% <sup>1</sup>

<sup>1</sup> De voor 2012 afgesproken streefwaarde van 82% is niet geheel gerealiseerd (81%). De lagere score is een gevolg van eerdere spanning tussen budget en het te realiseren onderhoud. Het eerder naar achteren geschoven onderhoud zal komende jaren worden ingelopen zodat deze PIN zich op termijn zal herstellen. Het minimaal vereiste veiligheidsniveau of de functionaliteit van de kunstwerken is niet in het geding. Inspecties worden intensief ingezet om de toestand van de kunstwerken actief te monitoren.

Bron: Rijkswaterstaat

12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

Servicepakket	Budget 2012	Gerealiseerd 2012
	(x € 1.000)	(x € 1.000)
Meer veilig 2	20.217	15.992 <sup>1</sup>
Meer kwaliteit leefomgeving	38.977	41.001 <sup>2</sup>
Totaal	59.194	56.993

<sup>1</sup> In 2012 is een start gemaakt met de uitvoering van veiligheidsmaatregelen (Meer Veilig 2) gericht op het terugdringen van het aantal verkeers-slachtoffers op de wegen in beheer bij het Rijk. Het pakket wordt in 2014 afgerond. Het servicepakket Meer Veilig 1 is geheel afgerond, met uitzondering van het project Goudse Schouw, dat doorloopt in 2013. In 2012 zijn de volgende maatregelen afgerond:

Locatie	Maatregel
RW-6	Dynamische filesignalering
RW-7	Aanpassen verkanting/herprofilering
RW-28	Rotonde 2x
RW-35	Aanpassen beplanting/obstakelvrije zone
RW-35	Aanpassen markering
RW-835	Aanpassen markering en RVV bebording
RW-835	Aanbrengen bermverharding
RW-50	Aanbrengen bermverharding
RW-50	Geleiden middels led verlichting
RW-2	Aanpassen kruispunt
RW-11	Aanpassen filedetectie
RW-27	Herindeling kruispunt incl. vervanging VRI
Div	Geleiderail/obstakelbeveiliging 13,2 km
RW-58	Bebording en VRI's
RW-67	Verlengen afrit Eersel
Div	Aanbrengen fileproof asmarkering
Div	Afschermen obstakels middels geleiderail
RW-2	Aanpassen rijstrookindeling met 5 signaalgevers
RW-58	Aanbrengen filebeveiliging
RW-59	Aanbrengen filebeveiliging
RW-17	Aanbrengen filebeveiliging
RW-58	Voertuigensnelheidswaarschuwingssysteem
RW-58	Aanpassen rijstrookconfriguratie
RW-73	Filebeveiliging Roer- en Swalmetunnel

<sup>2</sup> Het Servicepakket Meer kwaliteit leefomgeving bevat de uitvoering van maatregelen uit het Meerjarenprogramma Bodemsanering (MJPB) en het

## Productartikel 12

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het MJPB bestaat uit maatregelen op verontreinigde locaties in beheer bij Rijkswaterstaat die niet in het kader van beheer en onderhoud of aanleg (kunnen) worden aangepakt. In 2012 zijn werkzaamheden uitgevoerd om tot verdere afronding van het programma te komen. Het betreft bodemonderzoek en saneringsvoorbereiding, uitvoering van de saneringen en monitoring om het saneringsresultaat te controleren.

Het MJPO richt zich op het verbinden van twee of meer natuurgebieden door middel van ecoducten, dassentunnels, in-/uittreedplaatsen voor wild in rivieren en kanalen en dergelijke. Het servicepakket betreft het onderdeel dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd voor maatregelen gerelateerd aan het rijkswegennet. In 2012 zijn voor dat onderdeel van het programma de onderstaande knelpunten opgelost. Nadere informatie over het gehele MJPO is opgenomen in het Jaarverslag van de beleidsbegroting van lenM (Hoofdstuk XII), te weten beleidsartikel 3.

Het MJPO telt in totaal 215 knelpunten die 602 maatregelen omvatten. In 2012 zijn 47 wegenmaatregelen gerealiseerd. Daarbij zijn de volgende negen knelpunten geheel opgelost:

- Flevoland – Visvijverbos (A6)
- Gelderland – Lieveelde (N18)
- Gelderland – Nijmegen (A73)
- Limburg – Rijksholt (A2)
- Noord-Brabant – Bovenloop van de Dommel (A67 /A2)
- Noord-Holland – Ouderkerk aan de Amstel (A9)
- Noord-Holland – Callantsoog Zijperdijk (N9)
- Noord-Holland – Huizen (A27)
- Utrecht – Breukelen (A2)

Tot en met 2012 zijn nu 68 knelpunten geheel gereed en 56 gedeeltelijk gereed.

Bron: Rijkswaterstaat

### 12.02.04 Groot variabel Onderhoud

GVO	Areaaleenheid	Totaalbudget 2012	Gerealiseerd 2012
		(x € 1.000)	(x € 1.000)
	Kunstwerken	16.534	31.268 <sup>1</sup>
	Vervangingen en Renovaties	–	4.125 <sup>2</sup>
	Totaal	16.534	35.393

<sup>1</sup> Het voor 2012 begrote bedrag was gebaseerd op een globale planning met een enigszins gelijkmatige verdeling van de middelen voor het Stalen Bruggen dossier. Op basis van de uiteindelijke planning voor 2012 bleek een hoger bedrag benodigd dan opgenomen in de globale planning. In 2012 is de boogbrug van Beek gerenoveerd en is begonnen met de renovatie van de brug van Ewijk en de Ketelbrug.

<sup>2</sup> Bij najaarsnota 2012 is budget toegevoegd voor de eerste tranche Vervangingen en Renovaties. Deze uitgaven betreffen onder meer uitgaven voor de renovatie van de Vlaketunnel en de Velsertunnel.

Bron: Rijkswaterstaat

Artikelonderdeel

### 12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

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

#### 12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegennet

Op dit hoofdproduct worden uitgaven verantwoord die samenhangen met de realisatie van de aanleg van hoofdwegenprojecten ten opzichte van de begroting 2012.

Op 1 september 2012 is de invoering van 130 km/uur door een wijziging van het Rvv (Reglement verkeersregels en verkeerstekens) gerealiseerd. Rijkswaterstaat heeft de bebording aangepast en het pakket compenserende maatregelen voor verkeersveiligheid op de experimentvakken gerealiseerd. Komende jaren zullen de veiligheidsmaatregelen op de overige wegvakken eveneens worden gerealiseerd.

Productartikel 12

Projectomschrijving	uitgaven 2012 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>					
A10 Amsterdam praktijkproef FES	9	3	- 6	2011	1
A9 Alkmaar Uitgeest	10	2	- 8	2012	2
N9 Koedijk-De Stolpen	14	4	- 10	2011	3
N50 Ramspol-Ens	31	41	10	2013	4
<b>Projecten Utrecht</b>					
A28 Utrecht-Amersfoort	53	77	24	2013	5
A2 Holendrecht-Oudenrijn	59	68	9	2012	6
RW2 Ouderijn-Everdingen	5	5	- 0	2012	2012
<b>Projecten zuidvleugel</b>					
A4 Burgerveen-Leiden	81	83	2	2014	2014
A4 Delft-Schiedam	120	92	- 28	2015	2015
A15 Maasvlakte Vaanplein	239	0	- 239	2015	2015
A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum	0	0	0	2011	2011
NWO Nieuw W.Oeverver	0	0	0		
<b>Projecten Zuidwestelijke delta</b>					
N57 Veersedam-Middelburg	8	5	- 3	2010/2011	9
<b>Projecten Oost-Nederland</b>					
A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	21	2	- 19	2010	2010
N34 Omleiding om Ommen	3	- 0	- 3	2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdalen)	65	75	10	2014	2014
N50 viaduct Hanzelijn Toekomstvast	0	0	0		
A50 Ewijk-Valburg	130	129	- 1	2014	2014
N35 Zwolle-Wijthmen	0	0	0		
<b>Projecten Brabant</b>					
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	40	51	11	2013	2015
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	6	0	- 6	2012	2014
<b>Projecten Limburg</b>					
A2 Maasbracht-Geleen 1e fase	61	50	- 11	2011/2013	2011/2013
A74 Venlo	22	12	- 10	2012	2012
A2 Passage Maastricht	79	120	41	2016	2016
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	0	0	0	2010/2015	2010/2015
<b>Projecten Noord-Nederland</b>					
N31 Leeuwarden (De Haak)	39	40	1	2014	2014
<b>Projecten Nationaal</b>					
ZSM 1+ 2 (spoedwet wegverbreding)	258	184	- 74	2014	2014
Dynamisch verkeersmanagement	37	17	- 20	2012	2012
<b>Overig</b>					
Kleine projecten / Afronding projecten	59	38	- 21	nvt	nvt
Programma aansluitingen	37	2	- 35	nvt	nvt
Quick Wins FES	15	1	- 14	2011	2011
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planstudieprojecten	11	153	142		23
<b>Totaal</b>	<b>1.512</b>	<b>1.256</b>	<b>- 256</b>		

Toelichting

Ad 1) Het oorspronkelijke plan van dit project is bijgesteld, waarbij gekozen wordt voor minder systemen langs de weg en incar-informatie wordt meegenomen. Voor deze planwijziging was akkoord nodig van regionale partners waardoor het project is vertraagd en een deel van de uitgaven naar later jaren is doorgeschoven.

Ad 2) De A9 Alkmaar – Uitgeest is in 2011 opengesteld. Voor dit project zijn nog uitgaven gedaan voor enkele afrondende werkzaamheden.

Ad 3) Dit project is opgeleverd in 2011. De gerealiseerde uitgaven hebben betrekking op de afronding van het project.

## *Productartikel 12*

Ad 4) De uitvoering loopt voorspoediger dan verwacht, waardoor de kasrealisatie in 2012 hoger is dan begroot.

Ad 5) In 2011 is het Wegaanpassingsbesluit vertraagd, waardoor een deel van de werkzaamheden en het budget van 2011 is doorgeschoven naar 2012.

Ad 6) Als gevolg van de problematiek met de tunneltechnische installaties zijn de uitgaven hoger dan begroot.

Ad 7) Het lagere realisatie betreft facturen, welke te laat zijn ontvangen om betaling in 2012 nog te realiseren.

Ad 8) Bij voorjaarsnota 2012 is dit project omgezet naar artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen.

Ad 9) Bij Najaarsnota 2012 is een vertraging aangegeven met betrekking tot de verlegging van kabels en leidingen. Daarna is getracht de vertraging daar waar mogelijk te beperken. Dit is grotendeels gelukt, waardoor een deel van de vertraging weer is ingelopen.

Ad 10) Na definitieve afronding van het project vinden nog enkele nabetalings plaats. Enkele begrote betalingen in het kader van nadeel- en natuurcompensaties worden in latere jaren verwacht.

Ad 11) De laatste fase van de herinrichting wordt uitgevoerd. Gebleken is dat de hoogte van de toegepaste drempels niet voldoet. Hierdoor is schade aan voertuigen en de berm ontstaan. Door de brandweer is gemeld dat de gerealiseerde drempels niet voldoen aan hun eisen wat betreft passeerbaarheid. Na overleg met de omgeving en de gemeente is besloten om de drempels aan te passen. Dit overleg heeft enige tijd geduurd, waardoor een kleine vertraging in het werk is ontstaan.

Ad 12) De hogere realisatie is voornamelijk veroorzaakt door de kosten voor de tunnel (problematiek tunneltechnisch installaties).

Ad 13) De hogere realisatie wordt veroorzaakt door een aanpassing van het kasritme als gevolg van een bijstelling van de uitvoeringsplanning.

Ad 14) Het project N2 Meerenakkerweg heeft vertraging opgelopen als gevolg van het feit dat onderdelen van het Tracébesluit technisch onuitvoerbaar gebleken zijn. De openstelling zal op basis van de huidige planning plaatsvinden in 2014.

Ad 15) De lagere realisatie hangt samen met de versnelling van de uitvoering van de spitsstrook Maasbracht – Geleen in 2011, waardoor de uitgaven in 2012 lager uitvallen dan begroot.

Ad 16) Door de voorspoedige realisatie in 2011 vallen de uitgaven in 2012 lager uit dan begroot.

Ad 17) Omdat de omgevingsvergunningen versneld zijn verkregen, verlopen de betalingen aan de aannemer voor A2 Passage Maastricht sneller dan voorzien in de begroting 2012.

## Productartikel 12

Ad 18) De lagere realisatie wordt onder meer veroorzaakt door versnelde betalingen in 2011 voor de projecten A27 Lunetten–Rijnsweerd, A12 Waterberg–Velperboek en A4 Badhoevedorp–Amstel.

Ad 19) Het pakket op Dynamisch verkeersmanagement bestaat uit meerdere kleine mobiliteitsaanpak projecten. In de loop van de tijd zijn deze beperkt gewijzigd, waardoor minder geld benodigd is dan begroot.

Ad 20) De lagere realisatie wordt onder meer veroorzaakt door een bijstelling van de uitgavenplanning bij de aannemer van de projecten N11 Leiden – Alphen aan den Rijn, rondweg Sneek, A2 Tangenten Eindhoven en Korte Termijn-maatregelen Gouweknoop.

Ad 21) Voor de voorbereiding van dit project en de bijbehorende afstemming met de regionale overheden blijkt meer tijd benodigd dan waarvan was uitgegaan. Hierdoor schuiven uitgaven naar latere jaren.

Ad 22) Dit betreft een pakket aan maatregelen gericht op de aanpak van knooppunten. Vanwege het naar achteren schuiven van deze maatregelen (als gevolg van capaciteitsgebrek) en de samenhang hiervan met het aanlegpakket (spitsstroken en dergelijke) is een deel van dit pakket achterhaald en hoeven deze niet meer te worden uitgevoerd.

Ad 23) Dit betreft met name projecten die nieuw zijn in de realisatiefase, waarvan Schiphol–Amsterdam–Almere de voornaamste is, en niet in de begroting als dusdanig waren opgenomen.

### 12.03.02 Planstudieprogramma voor en na tracébesluit

Beschrijving	Gereed	
	Begroting 2012	Realisatie 2012
CATEGORIE 1	Tracébesluit	Tracébesluit
A9 Omlegging Badhoevedorp	2012	2012
A27/A1 Utrecht Noord – Knppt. Eemnes – Ansl. Bunschoten	2012	2013
A12 Bypass Nootdorp	2012	n.v.t.
A1 Beekbergen – Apeldoorn Zuid	2012	2014
A12 Ede – Grijsoord	2012	2012
N18 Varsseveld – Enschede	2012	2013
N35 Zwolle – Wijthmen	2012	2014
A6/A7 Knooppunt Joure	2012	2013
N31 Harlingen	2012	2012
N33 Assen – Zuidbroek	2012	2012
A10 Zuidas	2012	2015
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	2013	2013
A2/A12/A27 Ring Utrecht	2013	2014
A27 Houten – Hooipolder	-	2015
A13/A16/A20 Rotterdam	-	2014
A12/A15 Bereikbaarheid Regio Arnhem – Nijmegen	2013	2015
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	2013	2013
A2 't Vonderen-Keerensheide (CATEGORIE 2)	2013	n.n.b.

### Toelichting

Ad 1) Zoals toegelicht bij de begroting 2013 zijn in het kader van het begrotingsakkoord 2013 de geplande uitgaven voor dit project met tenminste één jaar uitgesteld. Als gevolg hiervan moeten planstudieon-

derzoeken herzien worden wat leidt tot een vertraging in de vaststelling van het tracébesluit.

Ad 2) De planuitwerking A12 bypass Nootdorp is gestopt, vanwege tegenvallende effectiviteit (in relatie tot de kosten).

Ad 3) Zie 1. Daarnaast is vertraging ontstaan door gewijzigde geluidswetgeving. De vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2014.

Ad 4) Verwerking inspraak naar aanleiding van het ontwerp tracébesluit heeft meer tijd gekost dan voorzien waardoor de vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2013.

Ad 5) Ten gevolge van het oplossen van de spanning tussen budget en raming, de noodzaak van het doorvoeren van versoeringen en gewijzigde geluidswetgeving, is er vertraging ontstaan, waardoor de vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2014 (zie ook MIRT Projectenboek 2013).

Ad 6) Besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/h. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp brengt extra werk met zich mee, waardoor het tracébesluit is doorgeschoven naar 2013 (zie ook MIRT-projectenboek 2013).

Ad 7) In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en de voorkeursbeslissing genomen. Er is overeenstemming over de projectscope en de benodigde afspraken voor de planuitwerkingsfase zijn gemaakt. De nieuwe projectopzet heeft gevolgen voor de planning. Deze is ten opzichte van eerdere prognoses vertraagd (zie ook MIRT-projectenboek 2013).

Ad 8) Vanwege de complexiteit van de planuitwerking is deze vertraagd ten opzichte van eerdere prognoses (zie ook MIRT Projectenboek 2013).

Ad 9) Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten–Hooipolder aan het project Ring Utrecht is de naamgeving van dit project aangepast. De planning was bij begroting 2012 nog niet vastgesteld.

Ad 10) De planning was bij begroting 2012 nog niet vastgesteld.

Ad 11) Op 16 januari 2012 is het Standpunt ingenomen. Naar aanleiding van het nota overleg MIRT op 28 juni 2012 is het Standpunt gewijzigd. Op basis hiervan is de planning herijkt.

Artikelonderdeel

#### **12.04 Geïntegreerde contractvormen**

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

Productartikel 12

**Realisatieprogramma geïntegreerde contractvormen (IF art. 12.04)**

Projectomschrijving	uitgaven 2012 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>					
Aflossing tunnels	52	48	- 4		
A10-2e Coentunnel	160	145	- 15	2013	2013 <sup>1</sup>
<b>Projecten Utrecht</b>					
A12 Lunetten Veenendaal	122	108	- 14		2012 <sup>2</sup>
<b>Projecten Brabant</b>					
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	14	5	- 9	2005	2005 <sup>3</sup>
<b>Projecten Noord-Nederland</b>					
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	- 0	2007	2007
<b>Projecten Zuidvleugel</b>					
A15 Maasvlakte-Vaanplein	0	25	25		<sup>4</sup>
N11 Alphen a/d Rijn	0	0	0		
<b>Totaal</b>	<b>354</b>	<b>336</b>	<b>- 18</b>		

Toelichting

Ad 1) Bij dit project zijn enkele betaling die gepland waren in 2012 reed in 2011 voldaan. Daarnaast hebben in 2012 extra uitgaven plaatsgevonden voor Tunneltechnische installaties.

Ad 2) Het project Lunetten-Veenendaal is in 2012 opengesteld. Op basis van de huidige planning vinden enkele in 2012 geraamde uitgaven plaats in latere jaren.

Ad 3) Eind 2011 is met de provincie Noord-Brabant overeengekomen om de jaarlijkse betaling voor het PPS-contract (voor wat betreft een aanleg deel) te versnellen en in één bedrag in 2011 te betalen. Hierdoor is de realisatie in 2012 lager dan begroot.

Ad 4) Dit project was onder het realisatieprogramma in de begroting opgenomen. Bij voorjaarsnota is deze overgeheveld naar Geïntegreerde Contractvormen.



**12.05 Verkenningen voor tracébesluit**

Verkenningenprogramma 12.05.01								
Locatie		Indicatie	Referentie- kader	Verantw.	Planning	Gereed	Voorkeurs- alternatief	Reden vertraging
		Modaliteit			Begroting 2012		Realisatie 2012	
<b>N50 Ens-Emmeloord</b>	Planuit- werking	Wegvervoer	BO MIRT najaar 2010	Provincie	<b>2011</b>		<b>2012</b>	Januari 2012 bestuurscon- venant en voorkeursbe- sluit.
<b>As Leiden- Katwijk (Holland Rijnlandroute)</b>		Wegvervoer	Nota Overleg MIRT najaar 2007, BO MIRT voorjaar 2011	Provincie	<b>2011</b>		<b>2012</b>	Verkenning is in 2012 afgerond met het nemen van de voorkeursbe- slissing.
<b>Verkenning Haaglanden</b>		Wegvervoer	LMCA Hoofdwegen, BO MIRT voorjaar 2011	Rijk	<b>2012</b>		<b>2012</b>	
<b>Verkenning Rotterdam Vooruit – NWO</b>		Wegvervoer	LMCA hoofdwegen, BO MIRT voorjaar 2011	Rijk	<b>2012</b>		<b>2013</b>	Dossier is tijdens de demissionaire periode van het vorige kabinet controversieel verklaard.
<b>A58 Sint Annabosch- Galder</b>		Wegvervoer	BO MIRT najaar 2010	Rijk	<b>2011</b>		<b>2015/2016</b>	Verkenning wordt in samenhang met verkenning A58 Eindhoven- Tilburg afgerond.
<b>A1-zone</b>		Wegvervoer	BO MIRT voorjaar 2011	Rijk	<b>2012</b>		<b>2013</b>	Vanwege scopewijziging wordt de financiële onderbouwing van het project aangepast.
<b>N35 Nijverdal- Wierden</b>		Wegvervoer	BO MIRT najaar 2010	Rijk	<b>2012</b>		<b>2013</b>	Gewijzigd voorkeursalternatief.

**12.06 Netwerkgebonden kosten**

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven.

**Artikel 13. Spoorwegen**

Omschrijving van de samenhang met beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij de beleidsartikelen 4 Openbaar Vervoer en Spoor en 5 Mainports en Logistiek.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
13. Spoorwegen					Realisatie	Begroting	Verschil
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.765.610</b>	<b>771.360</b>	<b>2.538.710</b>	<b>2.017.923</b>	<b>2.050.436</b>	<b>2.032.613</b>	<b>17.823</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.835.464</b>	<b>2.077.325</b>	<b>2.645.273</b>	<b>2.670.403</b>	<b>2.185.220</b>	<b>2.445.684</b>	<b>- 260.464</b>
<b>13.02 Onderhoud en vervanging</b>	<b>1.174.475</b>	<b>1.410.334</b>	<b>1.689.994</b>	<b>1.797.911</b>	<b>1.463.595</b>	<b>1.510.623</b>	<b>- 47.028</b> <sup>1</sup>
13.02.01 Regulier onderhoud	332.986	818.987	894.536	989.946	775.781	671.520	104.261
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	488.178	383.168	490.667	398.608	387.822	455.699	- 67.877
13.02.03 Rentelasten	121.733	124.150	70.210	146.956	38.825	37.919	906
13.02.04 Betuweroute	20.624	39.068	77.565	59.262	52.059	55.600	- 3.541
13.02.05 Kleine infra en overige projecten	210.954	44.961	157.016	203.139	209.108	289.885	- 80.777
13.02.06 Aandeel ProRail in taakst. IenM					0	0	0
<b>13.03 Aanleg</b>	<b>512.914</b>	<b>516.059</b>	<b>794.285</b>	<b>719.050</b>	<b>540.608</b>	<b>675.852</b>	<b>- 135.244</b>
13.03.01 Real.progr.personenvervoer	479.183	490.627	772.352	701.011	527.978	630.772	- 102.794
13.03.02 Real.progr.goederenvervoer	33.731	25.432	21.933	18.039	12.630	45.080	- 32.450
13.03.03 Uitg.leenfaciliteit versnelde aanleg				0	0	0	0
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>145.172</b>	<b>133.760</b>	<b>121.510</b>	<b>125.768</b>	<b>129.943</b>	<b>151.489</b>	<b>- 21.546</b> <sup>4</sup>
<b>13.05 Verkenningen en planstudies</b>	<b>2.903</b>	<b>17.172</b>	<b>39.484</b>	<b>27.674</b>	<b>51.074</b>	<b>107.720</b>	<b>- 56.646</b>
13.05.01 Planstudieprogr. personenvervoer	2.805	16.424	28.462	27.360	43.725	73.572	- 29.847
13.05.02 Planstudieprogr. goederenvervoer	98	748	11.022	314	7.349	34.148	- 26.799
<b>13.09 Ontvangsten</b>	<b>24.869</b>	<b>184.255</b>	<b>15.848</b>	<b>144.781</b>	<b>72.526</b>	<b>93.136</b>	<b>- 20.610</b> <sup>7</sup>

## Toelichting

Ad 1) Voor 2012 is voor artikel 13.02 nog een onderverdeling in hoofdproducten opgenomen. Deze onderverdeling is niet goed vergelijkbaar met de gegevens in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail. Om deze reden is in de Kabinetsreactie op de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor opgenomen dat vanaf de begroting 2013 deze onderverdeling zal worden aangepast. Om voor 2012 een goede vergelijking te kunnen geven tussen de realisatie en begroting op het niveau van de verschillende «kostendragers» binnen onderhoud en vervanging, zijn in onderdeel D van bijlage 1 «toelichting artikel 13 Spoorwegen» aanvullende gegevens opgenomen. In de toelichting op artikel 13.02 is hiervan een samenvatting opgenomen.

### *Productartikel 13*

Ad 2) De lagere realisatie van circa € 103 miljoen op het realisatieprogramma personenvervoer wordt veroorzaakt door diverse over- en onderschrijdingen op de projecten. Zie hiertoe het projectenoverzichten onder de artikelsgewijze toelichting bij 13.03.01.

Ad 3) De lagere realisatie van circa € 32 miljoen op het realisatieprogramma goederenvervoer wordt veroorzaakt door diverse over- en onderschrijdingen op de projecten. Zie hiertoe het projectenoverzichten onder de artikelsgewijze toelichting bij 13.03.02.

Ad 4) De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de verlaging van de beschikbaarheidsvergoeding als gevolg van lagere rentestanden dan de rekenrente uit de overeenkomst. Zie verder ook de artikelsgewijze toelichting bij 13.04.

Ad 5) De lagere realisatie van ca € 30 miljoen op het planstudieprogramma personen wordt veroorzaakt door diverse over- en onderschrijdingen op de projecten. Zie hiertoe het projectenoverzichten onder de artikelsgewijze toelichting bij 13.05.01.

Ad 6) De lagere realisatie van circa € 27 miljoen op het planstudieprogramma goederenvervoer wordt veroorzaakt door diverse over- en onderschrijdingen op de projecten. Zie hiertoe het projectenoverzichten onder de artikelsgewijze toelichting bij 13.05.02.

Ad 7) Het verschil ad – € 21 miljoen wordt veroorzaakt door de effecten van het onderhandelakkoord met High Speed Alliance (HSA – € 26 miljoen), het doorschuiven van de bijdragen van lagere overheden naar 2013 (– € 6 miljoen) en de desaldering met de uitgaven inzake de afrekeningen met ProRail (+ € 11 miljoen). Zie verder ook de artikelsgewijze toelichting bij 13.09.

Artikelonderdeel

#### **13.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

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

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

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van IenM moet hiermee instemmen. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

Meetbare gegevens

In 2012 zijn de volgende prestaties overeengekomen en gerealiseerd:

## Kern Prestatie Indicator

	Realisatie 2011	Grenswaarde 2012	Realisatie 2012
Reizigerstevredenheid reinheid stations	58%	55%	58%
Reizigerstevredenheid sociale veiligheid overdag	91%	90%	90%
Reizigerstevredenheid sociale veiligheid 's avonds	60%	59%	59%
Geleverde treinpaden	98,7%	98,0%	98,1%

## Toelichting

*Reizigerstevredenheid<sup>1</sup>*

De overeengekomen grenswaarden voor KPI's met betrekking tot reizigerstevredenheid zijn allen gerealiseerd. Voor wat betreft reinheid stations is de grenswaarde ruim overschreden.

De reizigerstevredenheid over de sociale veiligheid op stations (overdag en 's avonds) ligt iets lager dan in 2011. Voor reinheid was deze gelijk aan 2011.

*Geleverde treinpaden*

Het gemiddelde over heel 2012 is boven de grenswaarde van 98% uitgekomen. Dit ondanks de mindere realisatie gedurende de maanden februari, november en december. De prestatie over heel 2012 ligt een fractie lager dan in 2011.

## Toelichting bijdrage aan Prorail

## Samenvatting uitgaven (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting	Realisatie	Afwijking
Uitvoering Beheerplan	1.207	1.217	10 <sup>1</sup>
Kapitaallasten	38	38	0
Functiewijzigingsprojecten	240	209	- 31 <sup>2</sup>
<b>Totaal ProRail</b>	<b>1.485</b>	<b>1.464</b>	<b>- 21</b>
Actieplan groei op het spoor	26	0	- 26 <sup>3</sup>
<b>Totaal artikel 13.02</b>	<b>1.511</b>	<b>1.464</b>	<b>- 47</b>

## Toelichting

- De hogere uitgaven hangen voor een groot deel samen met de verhoging van de BTW van 19% naar 21% per 1 oktober 2012 (€ 6 miljoen). Daarnaast is een boete van de NMa teruggedraaid (€ 2 miljoen) en is de subsidie verhoogd in verband met het uitvoeren van de Regeling keuring spoorvoertuigen.
- Voor de functiewijzigingsprojecten is in 2012 € 31 miljoen minder aan ProRail betaald dan was begroot omdat ProRail van de subsidie 2011 € 33 miljoen nog niet had besteed. Deze functiewijzigingsprojecten zijn vanaf 2013 overgeheveld naar het aanlegprogramma (artikel 13.03).
- Van de middelen die voor het actieplan groei op het spoor waren gereserveerd is € 3 miljoen overgeheveld naar HXII in verband met de maatregelen «P+R-voorzieningen» (€ 2,5 miljoen) en «Spitsmij-

<sup>1</sup> NB Reizigerstevredenheid meet het percentage reizigers dat een cijfer 7 of hoger geeft.

### Productartikel 13

den» (€ 0,5 miljoen) en is per saldo € 4 miljoen doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast is uit de huidige planning van de nog resterende maatregelen gebleken dat de reservering € 19 miljoen te hoog was. Dit bedrag is teruggegeven aan de investeringsruimte spoor, waaruit destijds de reservering ook is gevoed.

In onderdeel D van bijlage 1 «toelichting artikel 13 Spoorwegen» is een uitgebreide toelichting opgenomen over de besteding door ProRail van de € 1.464 miljoen.

Artikelonderdeel

#### **13.03 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer**

##### *Algemene toelichting*

In 2012 is een groot aantal projecten, gericht op capaciteitsverbetering en verbetering van de veiligheid in en rond het spoor, volop in uitvoering.

Onderstaande (deel)projecten zijn in 2012 in dienst gesteld:

- Regionet Westhavenweg, hiermee is een directe aansluiting van goederentreinen van/uit Amsterdam CS met de Westhaven gerealiseerd.
- Plan van aanpak goederenemplacementen (Page) blusvoorzieningen Roosendaal en Sas van Gent; de blusvoorzieningen op beide emplacementen zijn gerealiseerd.
- Halte Hengelo Gezondheidspark; het project omvat de aanleg van een halte aan het baanvak Zutphen–Hengelo en bestaat uit een zijperron met een lengte van 130 meter. De halte wordt twee maal per uur bediend.
- Hanzelijn; met dit project is een dubbelsporige verbinding tot stand gekomen tussen Lelystad en Zwolle. Op dit traject zijn de stations Lelystad, Kampen en Zwolle aangepast aan de geactualiseerde vervoersvraag, tevens is in Dronten een nieuw station geopend.
- Halte Groningen Europapark; realiseren van het basisstation en een bijdrage in het viersporig maken van de halte.
- Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) Regionet halte Almere Poort; het project omvat de aanleg van een station langs het baanvak Weesp – Almere. Het station bestaat uit twee perrons die middels een onderdoorgang met elkaar zijn verbonden. Via twee liften is de bereikbaarheid van de perrons voor minder validen gegarandeerd. Station Almere Poort wordt zes maal per uur per richting bediend.
- BOR Regionet halte Halfweg Zwanenburg; het project omvat de aanleg van een station langs het baanvak Amsterdam – Haarlem. Het nieuwe station heeft als doel om de bereikbaarheid van zowel bestaande woon- en werkgebieden van Halfweg en Zwanenburg als het in ontwikkeling zijnde «SugarCity» te vergroten. Station Halfweg–Zwanenburg wordt twee maal per uur per richting bediend.
- BOR Regionet Hoofddorp vorkaansluiting/keerspoeren; om een capaciteitsverruiming en een robuustere dienstregeling te kunnen realiseren, zijn er twee definitieve keerspoeren en een zogenaamde «vorkaansluiting» zonder bottleneck gerealiseerd.
- Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO): de knelpunten bij Breukelen en Lievelede zijn opgelost. Arnhem – Winterswijk perronverlengingen; het doel van het projectdeel perronverlenging is om de vervoerscapaciteit op de lijn Arnhem – Winterswijk te vergroten door de inzet van langer materieel. In dit kader worden de perrons naar een nuttige lengte van minimaal 173 meter gebracht. Het doel van het projectdeel sneller wissel te Didam is het vergroten van de punctualiteit op deze lijn.

### Productartikel 13

- Keervoorziening Woerden Molenvliet; binnen het project Vleugel Randstadspoor is de keervoorziening Woerden Molenvliet aangelegd ten behoeve van een (veilige) frequentieverhoging van de sprinterverbinding tussen Woerden en Utrecht.

#### Verantwoording per artikelonderdeel / per project

De planning in de Rijksbegroting 2012 is gebaseerd op de financiële meerjarenplanning van ProRail van december 2010. Gedurende de periode tussen planning en uitvoering kan het voorkomen dat er, ondanks het feit dat planningen getoetst worden en er risicoanalyses op projectniveau worden uitgevoerd, verschillen ontstaan tussen gepland en gerealiseerd. Financiële ramingen en bouwfaseringen kunnen gedurende de bouw door diverse factoren wijzigen maar projecten krijgen ook te maken met mee en/of tegenvallers in aanbesteding en/of uitvoering. Door middel van mutaties in 1<sup>e</sup> suppletoire en 2<sup>e</sup> suppletoire 2012 zijn de ramingen voor 2012 bijgesteld op basis van actuele inzichten en middels de Memorie van toelichting behorende bij deze nota's aan de Kamer toegelicht. Via deze verantwoordingsrapportage wordt teruggekeken naar de ontwerpbegroting 2012 (gebaseerd op de financiële meerjarenplanning van ProRail van december 2010) versus de uiteindelijke realisatie (december 2012).

Het totale beeld over het hele aanlegprogramma (artikel IF 13.03 en 13.05) is dat in 2012 € 592 miljoen is uitgegeven tegenover € 784 miljoen aan geplande uitgaven. Hieronder worden substantiële verschillen per project nader toegelicht.

#### 13.03.01 Personenvervoer

##### Projectoverzicht:

Realisatieprojecten Personenvervoer (13.03.01)						
Project	Uitgaven 2012 (x € 1 miljoen)			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie	
BB21 (ontw. Bev21, VPT+,VPT2)	0	0	0		divers	divers
ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS exp.cent.	19	1	18	<sup>1</sup>	nvt	2013
Geluidsanering Spoorwegen	7	0	7	<sup>2</sup>	divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	0	0	0		divers	divers
Integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht	4	0	4	<sup>3</sup>	2006/2007	2006/2007
Vervanging Dieze brug Den Bosch	0	0	0		2014	2014
Kleine stations	9	16	-7	<sup>4</sup>	divers	divers
Afdekking risico's spoorprogramma's	0	0	0		nvt	nvt
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	23	6	17	<sup>5</sup>	divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	10	11	-1		divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	5	5	0		divers	divers
Ontsnippering	14	7	7	<sup>6</sup>	divers	divers
OV SAAL korte termijn	49	34	15	<sup>7</sup>	2016	2016
Amsterdam Centraal spoor 10/15	0	0	0		2004/pm	2004/pm
Amsterdam Centraal Cuyperhal	13	1	12	<sup>8</sup>	2013/2015	2014/2016
Fietsenstalling Amsterdam Centraal	2	1	1		2013/14/18	2013/17
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	35	23	12	<sup>9</sup>	divers	divers
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS)	64	80	-16	<sup>10</sup>	2005 e.v.	2005 e.v.
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	66	50	16	<sup>11</sup>	2016	2016
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	12	0	12	<sup>12</sup>	2013/2015	2013
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	34	39	-5	<sup>13</sup>	2013/2014	2014

Productartikel 13

Project	Uitgaven 2012 (x € 1 miljoen)			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	9	0	9	<sup>14</sup> 2018	2013
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	48	41	7	<sup>15</sup> 2013	2013
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	48	75	- 27	<sup>16</sup> 2015/2017	2015
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	9	5	4	<sup>17</sup> 2015	2015
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	21	8	13	<sup>18</sup> 2011/2014	2011/2013
Spoorzone Ede	0	0	0	nvt	nvt
Sporen in Arnhem	15	28	- 13	<sup>19</sup> 2011	2011
Traject Oost (perronverbredingen)	2	0	2	<sup>20</sup> afgesloten	12-8-2006
Traject Oost uitv. convenant DMB	11	2	9	<sup>21</sup> div. tot 2019	div. tot 2019
Hanzelijn	81	79	2	2012	2012
Sporendriehoek Noord Nederland	21	13	8	<sup>22</sup> divers	divers
Partiele spooruitbreiding spoor Groningen					
Leeuwarden	2	0	2	<sup>23</sup> nvt	nvt
Regionale lijnen Gelderland	0	2	- 2	<sup>24</sup> divers	divers
Afronding	- 2	1	- 3		
<b>Totaal</b>	<b>631</b>	<b>528</b>	<b>103</b>		

Toelichting

Ad 1) De inbouw van ERTMS in een aantal treinen heeft meer tijd kost dan verwacht en daarnaast is er een beperkter aantal testritten uitgevoerd dan eerder aangenomen. Daarnaast is van de wel door NS gemaakte uitgaven in 2012 voor de voorbereiding van inbouw van ERTMS in 10 sprinters een groter deel binnen HXII gefinancierd dan eerder aangenomen.

Ad 2) Geluidsanering: Door onzekerheden in de startfase met betrekking tot de afbakening van de scope en de tussentijdse impact van de inwerkingtreding van de wet «SWUNG»<sup>2</sup>, is het project later dan gepland gestart. Mede hierdoor wordt het onderdeel raildempers uit het project Maarsbergen pas in 2013 afgerond.

Ad 3) Het project Amsterdam bestaat uit 3 deelprojecten die in 2007 in dienst zijn genomen. De deelprojecten zijn op 1 januari 2012 afgesloten en de financiële middelen behorende bij de resterende nazorgwerkzaamheden zijn overgeboekt naar de post Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. De uitgaven 2012 voor de nazorgwerkzaamheden betrekking hebbend op deze deelprojecten zijn dan ook op deze MIRTpost verantwoord.

Ad 4) Kleine stations: Er is meer uitgegeven aan nieuwe stations dan gepland onder andere doordat uitgaven sneller zijn gerealiseerd dan gepland zoals bij Nijmegen Lent en doordat uitgaven uitbleven door vertraging van de bouw van het station zoals bij Maastricht Noord.

Ad 5) Automatische Knipperlichtinstallatie/ veiligheidsknelpuntenprogramma (AKI/VKP): Eind 2010 is besloten om vanuit de reeds beschikte projectdelen een deel af te splitsen onder de noemer «Nieuwe Scope» met daarbij de afspraak dat er voor een bedrag ad € 22 miljoen aan nieuwe scope benoemd zou worden. De «Nieuwe Scope» is nog niet ingevuld, omdat er nader onderzoek wordt uitgevoerd hoe en waar deze middelen het effectiefst te besteden zijn. Hierdoor is de realisatie achtergebleven bij de prognose.

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/12/20/stand-van-zaken-swung-2.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/12/20/stand-van-zaken-swung-2.html)

Ad 6) Ontsnippering: Het MJPO bestaat uit meerdere deelprojecten. Bij het deelproject 1<sup>e</sup> tranche is sprake van een positief aanbestedingsresultaat. Daarnaast is de planning met ongeveer 8 maanden uitgelopen als gevolg van het langer dan gedacht tijdspad met betrekking tot af te sluiten overeenkomsten. Dit heeft ook effect op de kasstroom. Bij het deelproject Kleine Faunavoorzieningen is een deel van de scope vervallen en is sprake van aanbestedingsmeevallers, onder andere door een «lichtere uitvoering» waarvoor geen buitendienststellingen nodig zijn.

Ad 7) OV SAAL KT (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad korte termijn): De prognose voor OV SAAL KT is meermalen naar beneden bijgesteld. De reden is dat aanvullende planstudiewerkzaamheden, na vaststelling van de tracébesluiten, hebben geleid tot tragere uitvoering van werkzaamheden voor OV SAAL KT cluster c (op de Zuidtak in Amsterdam) en tot uitstel van werkzaamheden voor OV SAAL KT cluster a (Flevolijn). De indienststellingsdata (december 2016 en december 2015) veranderen niet.

Ad 8) Amsterdam Centraal/Cuyperhal: Door vertraging van de Noord Zuid Lijn is de renovatie van het Cuypergebouw en de verbetering van de kwaliteit van de Middentunnel ingepland. Het ontwerp van de verbreding van de Oosttunnel uit het Masterplan Amsterdam CS wordt aangepast naar aanleiding van de invoering van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De renovatie van het Cuypergebouw zal nu uitgevoerd worden in de periode Q2 2014 en Q2 2016. De Middentunnel is inmiddels aanbesteed en zal eind april 2013 aan de oostzijde weer in gebruik genomen worden. De kwaliteitsverbetering van de Middentunnel zal geheel gereed zijn in Q3 2014.

Ad 9) Regionet: Het budget Regionet bestaat uit meerdere deelprojecten en een restbudget. De onderbesteding in 2012 wordt voornamelijk veroorzaakt door een meevaller op het project Almere Poort, een besparing op het ontwerp van het project Westpoort en het op verzoek van de vervoerder later uitvoeren van dit project, aanbestedingsmeevallers bij de deelprojecten Vorkaansluiting Hoofddorp en verbetering inhaling Wormerveer. Van dit laatste project is een deel van de kasstroom, als gevolg van vertragingen bij de aannemer, doorgeschoven naar 2013. Dit heeft vooralsnog geen consequenties voor de datum indienststelling. Tot slot is het voor het gehele programma Regionet minder «onvoorzien» nodig gebleken dan vooraf aangenomen.

Ad 10) Vleuten/Geldermalsen: Met name bij het onderdeel Utrecht CS – Lunetten – Houten is sprake van een hoge mate van complexiteit. Dit is het gevolg van meervoudige financiering (vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport<sup>3</sup> (MIRT), spoor én weg, maar ook de gemeente Utrecht), de combinatie met het Doorstroom Station Utrecht (DSSU) en scope 8e perron. De consequenties hiervan voor de kasstroom 2012 zijn in december 2010 onvoldoende overzien, wat heeft geresulteerd in een te lage prognose voor 2012.

Ad 11) Utrecht Nieuwe Sleutelprojecten (NSP): Na een langdurig voorbereidingstraject is het project in 2011 in uitvoering gekomen. Sindsdien werden de consequenties van de vertraging in het voortraject (overleg stakeholders, planologische procedures) op de planning goed duidelijk, alsmede de gevolgen voor de geplande jaarlijkse uitgaven. De

<sup>3</sup> [mirt2012.mirtprojectenboek.nl/](http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/)



### *Productartikel 13*

diverse onderdelen komen gefaseerd beschikbaar voor de reiziger. De laatste onderdelen zullen in 2016 gereedkomen. De verschuiving van het gereed komen van 2015 naar 2016 wordt veroorzaakt doordat besluitvorming over aanpalende gemeentelijke projectdelen (tram, busstation oost, fietsenstallingen) meer tijd vergt dan voorzien. Voor de vervoerders en reizigers heeft dit alleen gevolgen voor de langer durende overlast van de verbouwing.

Ad 12) Soestdijkseweg Bilthoven: Het project wordt uit MIRT en regionale bijdragen gefinancierd. Gepland was eerst uit het MIRT te financieren en vervolgens pas uit andere bijdragen. Door de overheveling van Beheerplan naar MIRT (als gevolg van het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor) zijn de uitgaven echter al in 2012 verdeeld over de financiers en zijn de bijdragen van derden aangesproken. Daarmee is de volgorde van benutting van de bijdragen veranderd en is in 2012 nog geen realisatie in de MIRT tabel zichtbaar.

Ad 13) Den Haag CS (NSP): In de geplande kasstroom was geen rekening gehouden met een contractuele mogelijkheid voor de aannemer om eerder, met gebruikmaking van bankgaranties, te kunnen declareren. Bovendien is een versnelling in de uitvoering bereikt door onder het nieuw te bouwen dak, een werkplatform aan te leggen, dat naast werkvloer tevens als tijdelijk dak in de hal fungeert, waardoor het mogelijk is om permanent te werken.

Ad 14) Den Haag CS (terugbouwen sporen 11/12): In verband met het onderzoek naar de inpassing van de uitgangspunten van «Robuust Spoor» is de planning in de tijd opgeschoven. Begin 2013 zal nader besloten worden. Voor de reiziger heeft dit geen gevolgen.

Ad 15) Rotterdam CS (NSP): De spoorbak van perron 7/8 is eerder ingeschoven dan voorzien. Als gevolg van deze herziene bouwfasering is het betalingsschema 2012 aangepast. Dit was ten tijde van de opgave nog niet in beeld.

Ad 16) Spoortunnel Delft: In de loop van 2011 is de kasstroom bijgesteld op basis van de uitvoeringsplanning en is de uitgaven prognose voor 2012 verhoogd. Vervolgens is dat nog eens gebeurd als gevolg van het eerder afrekenen van een aantal contractwijzigingen, het eerder uitvoeren van enkele werkpakketten en het efficiënt oplossen van enkele dossiers.

Ad 17) Breda Centraal (NSP): De in 2011 gehouden aanbesteding heeft geleid tot lagere uitgaven ad € 1,7 miljoen. Voorts zijn de lagere uitgaven onder andere het gevolg van vertraging bij de voorbereiding van de bouwwerkzaamheden en het tijdelijk stilleggen van de heiwerkzaamheden, vanwege klachten omwonenden over geluidsoverlast.

Ad 18) Arnhem CS (NSP): De geplande jaarlijkse uitgave bouwwerkzaamheden fase 2 OV Terminal is lager uitgevallen als gevolg van een langere voorbereidingstijd van de aannemer.

Ad 19) Sporen in Arnhem: In 2013 geplande uitgaven zijn in 2012 gerealiseerd.

### *Productartikel 13*

Ad 20) Traject Oost, perronverbredingen: In 2012 is besloten om de restscope met betrekking tot de geluidsmaatregelen op de brug bij Westervoort niet uit te voeren. Dit besluit is in overleg met de gemeente genomen.

Ad 21) Traject Oost (Driebergen, Maarsbergen, Bunnik (DMB)): Dit project bestaat uit drie deelprojecten. Bij twee ervan is sprake van een ontwikkeling die geleid heeft tot een lagere uitgavenstroom.

Bunnik: Er was extra afstemming nodig over het ontwerp waardoor de indiening subsidieaanvraag pas eind 2012 mogelijk was en uitgaven mee opschuiven. Het later indienen van de aanvraag heeft geen consequenties voor de datum van de indienststelling.

Maarsbergen: Er is vertraging ontstaan nadat in de loop van 2011 bleek dat er alsnog een wijzigingsprocedure bestemmingsplan moest worden doorlopen. Nadat een akkoord over het ontwerp was bereikt, kwam de gemeenteraad daarop terug vanwege de weerstand bij de bewoners. Uiteindelijk heeft dit eind 2012 geleid tot een uitvoerbaar besluit. De indienststelling verschuift hierdoor van 2013 naar 2017. In de loop van 2013 moet blijken of toch geen versnelling hierop mogelijk is.

Ad 22) Sporendriehoek Noord Nederland (NN): De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door het project Zwolle Spoort. Vanwege het risicoprofiel en de dreigende kostenoverschrijding is de projectaanpak aanzienlijk bijgesteld. De oplevering van het vierde perron voor de Hanzelijn had de hoogste prioriteit. De bouw van de tunnel is daarvan losgekoppeld en de gebruiknaam wordt opnieuw ingepland. Dit heeft voor de reizigers geen consequenties aangezien de tijdelijke traverse berekend is op de reizigersstromen na de indienststelling Hanzelijn. Voor het emplacement Zwolle wordt een robuuster plan ontwikkeld waarin de rijtijdverkortings op het emplacement, samen met de noodzakelijke capaciteitsvergroting op het baanvak Zwolle–Herfte en een opstelsterrein worden beschouwd. Dit moet leiden tot een nieuw integraal eindplan.

Ad 23) Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden: Vanwege de later gebleken Milieu Effect Rapportage (MER)-plicht van dit project zijn er in 2012 nog geen uitgaven geweest.

Ad 24) Regionale lijnen Gelderland: Dit betreft het project Arnhem–Winterswijk perronverlenging inclusief snelwissel Wehl. De hogere uitgaven in 2012 worden veroorzaakt doordat de beschikking in november 2011 is verstrekt door een latere subsidieaanvraag. Dit was een gevolg van een discussie over de scope waardoor de realisatie pas in 2012 is gestart.

## Productartikel 13

### 13.03.02 Goederenvervoer

#### Projectoverzicht:

Realisatieprojecten Goederenvervoer						
Project	Uitgaven 2012 (x € 1 miljoen)				Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil		Begroting	Realisatie
Page risico reductie	4	1	3	<sup>1</sup>	divers	divers
Geluidspilot goederenvervoer	0	0	0		2011	2011
Optimalisering goederencorridor rotterdam–Genua	20	4	16	<sup>2</sup>	2013 ev	2013 ev
Uitv. Progr. Goed. Route Elst–Deventer–Twente (NaNov)	19	8	11	<sup>3</sup>	divers	divers
Sloelijn/geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn	1	0	1	<sup>4</sup>	2011/pm	2011/pm
Kleine projecten	0	0	0		divers	divers
Nazorg gereed gekomen lijnen/haltes	2	0	2	<sup>5</sup>	divers	divers
Afronding	-1	0	-1			
<b>Totaal</b>	<b>45</b>	<b>13</b>	<b>32</b>			

#### Toelichting

Ad 1) Plan van aanpak goederenemplacementen (Page) risico reductie: dit betreft een mutatie waarmee de uitgaven die oorspronkelijk in 2012 waren gepland, als gevolg van een snellere realisatie, reeds in 2011 zijn verricht.

Ad 2) Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua: De lagere realisatie wordt voornamelijk verklaard door vertraging in de start van het project Zevenaar Grens Opheffen 25kV en automatische treinbeïnvloeding (ATB) eiland inclusief aanleg derde spoor. De planning schuift door naar 2015/2018 voor respectievelijk ERTMS/25kV en derde spoor. Deze planning is mede afhankelijk van de planning van de aanleg van het derde spoor in Duitsland.

Ad 3) Niet aanleggen Noord Oost Verbinding (NaNov) (Kamerstukken II, 1999/2000, 22 589, nr. 157): Als gevolg van aanpassingen in de scope van het projectdeel Nieuwstad Zutphen met betrekking tot onderdoorgangen en vormgeving en de relatie met andere projecten in de gemeente Zutphen is de start van de realisatie met een jaar verschoven. De indienststellingsdatum verschuift hierdoor met een jaar naar 2015. Daarnaast is er in enkele gemeenten vertraging ontstaan omdat de besluitvorming over de medefinanciering door de betrokken gemeenten nu pas in 2013 zal plaatsvinden.

Voor de vervoerders heeft de indienststellingsdatum geen gevolgen omdat de dienstregeling niet wordt aangetast.

Ad 4) Sloelijn/Zeeuwse lijn: Na realisatie van het vastgestelde maatregelenpakket volgde in mei 2008 een uitspraak van de Raad van State dat de gehanteerde rekenmethode onjuist was en een nieuw maatregelenpakket opgesteld diende te worden. Dit aanvullende maatregelenpakket is inmiddels opnieuw vastgesteld, maar bleek groter dan in eerste instantie was ontworpen. In de loop van 2012 is besloten de oude scope af te sluiten en voor het nieuwe maatregelenpakket, inclusief het traject in de gemeente Goes, een nieuwe opdracht te verlenen. Voor dit maatregelenpakket is een nieuw Plan van Aanpak opgesteld en wordt een nieuwe subsidieaanvraag ingediend. Als gevolg van deze vertraging en de

### Productartikel 13

besluitvorming voor het traject in de gemeente Goes, is de kasstroom in 2012 achtergebleven.

Ad 5) De afhandeling is lastig te prognosticeren. Het betreft een reservering voor vooral afwikkeling claims, grond-juridische zaken en geluidsanering, welke zich nog niet hebben voorgedaan.

Artikelonderdeel

#### 13.04 Geïntegreerde contractvormen PPS

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

*Projectoverzicht:*

contractvormen PPS						
Project	Uitgaven 2012 (x € 1 miljoen)			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie	
Beschikbaarheidsvergoeding infraprovider (HSL-Zuid)	151	130	- 21	1	2007	2007
<b>Totaal</b>	<b>151</b>	<b>130</b>	<b>- 21</b>			

Toelichting

1. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de verlaging van de beschikbaarheidsvergoeding als gevolg van lagere rentestanden dan de rekenrente uit de overeenkomst.

Artikelonderdeel

#### 13.05 Verkenningen en planstudies

##### 13.05.01 Personenvervoer

*Projectoverzicht*

Planstudieprojecten Personenvervoer						
Project	Identificatie modaliteit	Referentie kader	Verantwoordelijk	Gereed		
				Begroting	Realisatie	
CATEGORIE 1						
<b>Projecten nationaal</b>						
Programma hoogfrequent spoorvervoer	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	1	tb	tb
Grensoverschrijdend spoorvervoer	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			
Kleine projecten	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
A'dam Zuidas: deelstation (tbv NSP)	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			
A'dam Zuidas WTC 4-sporig + keersporen	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	2	tb	tb
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Regionale lijnen Gelderland	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	3	pb/uo	pb/uo
Traject Oost	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			

Toelichting

Ad 1) De planuitwerking vergde meer tijd dan gedacht, waardoor het eerste TB later zal worden genomen.

### Productartikel 13

Ad 2) Voorkeursbeslissing is genomen: wachtte op overeenstemming lenM/A'dam/SRA en Noord-Holland over businesscase en voorkeursbeslissing.

Ad 3) Realisatieopdrachten verhoging vertreksnelheid Zutphen (RMCA Quick Wins) alsmede voor Dubbelspoor Wehl zijn verstrekt.

Planstudieprogramma personenvervoer			
Beschrijving	Begroting 2012	Realisatie	Saldo
	74	44	30 <sup>1</sup>

#### Toelichting

Ad 1) De lagere uitgaven worden vooral verklaard door:

- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS):: Bij het opstellen van de begroting 2012 was nog geen raming beschikbaar en is op basis van expert judgement een prognose opgesteld op basis van de toen beschikbare informatie. Medio 2011 is een Plan van Aanpak met bijbehorende betere ramingen opgemaakt, op basis van waarvan een uitvoeringsbesluit is genomen.
- Regionale lijnen Gelderland: dit betreft voor een belangrijk deel een realisatie op het realisatie artikel. Voorts is er sprake van een herbezinning en daardoor latere besluitvorming over het vrijleggen van de treindienst Zutphen-Winterswijk.
- OV SAAL MLT (Schiphol Amsterdam Almere Lelystad, middellange termijn): Opzet was eind 2012 te besluiten over OV SAAL MLT en het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). Dit is doorgeschoven totdat meer bekend is over de financiële taakstelling uit het regeerakkoord.

Productartikel 13

13.05.02 Goederenvervoer

Projectoverzicht:

Planstudieprojecten Goederenvervoer						
Project	Identificatie modaliteit	Referentie-kader	Verantwoordelijk		Gereed	
CATEGORIE 1					Begroting	Realisatie
<b>Projecten nationaal</b>						
Aslasten cluster III	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	1	uo	uo
Optimalisering goederencorridor R'dam-Genua	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	2	uo	uo
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	2	uo	uo
<b>Projecten Zuidwestelijke delta</b>						
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	3	uo	uo
<b>Projecten Limburg</b>						
Goederenverb. Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	4		
<b>Europese ERTMS goederenverbindingen</b>						
ERTMS amsterdamsche haven – Betuweroute	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	5	2012	
ERTMS Rotterdam-Antwerpen	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>	5	2012	
<b>Overige projecten</b>						
Kleine projecten/studies	<b>Spoor</b>	<b>MIRT</b>	<b>ProRail</b>			

Toelichting

Ad 1) Wacht nog op indiening deelbeschikkingsaanvraag door ProRail. Besluitvorming is nog niet afgerond vanwege samenhang met gehele programma Noord Nederland.

Ad 2) Project is in uitvoering en opgenomen in het realisatieprogramma.

Ad 3) Eind 2012 is de beschikking voor de realisatie van emplacement Maasvlakte West afgegeven.

Ad 4) In de eerste helft van 2012 is ambtelijk overleg gevoerd tussen België en Nederland om te komen tot een gezamenlijk standpunt over de financiering van de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Dat overleg heeft niet tot een eindconclusie geleid. De Belgische Federale Regering zal, als vragende partij, de vervolgstappen moeten bepalen; daarover is in 2012 niets vernomen.

Ad 5) De planstudies zijn niet in 2012 opgestart. Uitstel naar 2013/2014 is noodzakelijk omdat deze studies deel zullen gaan uitmaken van de Railmap ERTMS.

Planstudieprogramma goederenvervoer			
	Begroting 2012	Realisatie	Saldo
	34	7	27 <sup>1</sup>

## Productartikel 13

Ad 1) De lagere uitgaven worden vooral verklaard door het project Spoor aansluiting 2e Maasvlakte, deelproject Maasvlakte West. De beschikkingaanvraag en -verlening is vertraagd omdat bij nader inzien een gefaseerde invoer niet meer nodig bleek en ook een flinke optimalisering van het ontwerp mogelijk was (waaronder vijf extra sporen op dit nieuwe emplacement). Na start van de planstudie begin 2012 is overigens eind 2012 de beschikking voor de realisatie van emplacement Maasvlakte West afgegeven waardoor het emplacement nog op tijd gereed is om twee nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte erop aan te sluiten in 2014.

Artikelonderdeel

### 13.09 Ontvangsten

Op artikel 13.09 zijn de ontvangsten spoorwegen verantwoord en de afrekeningen met ProRail over voorgaande jaren, welke niet gesaldeerd mogen worden met de uitgaven in het lopende jaar.

#### Specificatie ontvangsten

Bedragen x € 1 miljoen			
	Begroting	Realisatie	Afwijking
Concessievergoeding HSL-Zuid	66	40	26 <sup>1</sup>
Concessievergoeding HRN	20	20	0
Bijdrage lagere overheden	7	1	6 <sup>2</sup>
Overige ontvangsten	0	1	- 1
<b>Ontvangsten</b>	<b>93</b>	<b>62</b>	<b>31</b>
Afrekeningen ProRail aanlegprojecten	0	10	- 10
Afrekeningen ProRail beheer en onderhoud	0	1	- 1
<b>Desaldering met uitgaven (13.02/13.03)</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>- 11</b>
<b>Totaal</b>	<b>93</b>	<b>73</b>	<b>20</b>

#### Toelichting

Ad 1) De concessievergoeding HSA voor de periode t/m 2028 is met € 600 miljoen naar beneden bijgesteld. Hiervan heeft € 31 miljoen betrekking op het kasjaar 2012. Voor een uitgebreide toelichting op het onderhandelakkoord HSA/HRN wordt verwezen naar de 1<sup>e</sup> suppletoire 2012. De ontvangsten van HSA zijn daarnaast € 5 miljoen hoger dan begroot omdat HSA ook de gebruiksvergoeding die voor ProRail bestemd is aan lenM heeft overgemaakt. De verrekening met ProRail loopt via artikel 13.02.

De totale concessievergoeding die bij HSA in rekening is gebracht tot en met 2012 bedraagt € 147,6 miljoen (inclusief € 206 miljoen korting op basis van het onderhandelakkoord). Hiervan heeft HSA € 40 miljoen betaald, conform de afspraak (uitstelregeling betaling concessievergoeding). De vordering op HSA per eind 2012 bedraagt derhalve € 107,6 miljoen (zie saldbalans lenM)

Ad 2) Het grootste deel van de bijdragen van lagere overheden aan decentrale lijnen is doorgeschoven naar 2013, omdat de uitvoering van de projecten ook is doorgeschoven.

**Artikel 14. Regionaal, lokale infrastructuur**

Omschrijving van de samenhang met beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale en lokale infrastructuur verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij de beleidsartikelen 3 Wegen en Verkeersveiligheid en 4 Openbaar Vervoer en Spoor.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
14. Regionaal/lokale infra					Realisatie	Begroting	Verschil
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>122.439</b>	<b>193.203</b>	<b>98.661</b>	<b>164.588</b>	<b>65.062</b>	<b>215.471</b>	<b>- 150.409</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>285.713</b>	<b>182.976</b>	<b>266.337</b>	<b>338.572</b>	<b>238.852</b>	<b>329.348</b>	<b>- 90.496</b>
<b>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</b>	<b>175.516</b>	<b>141.849</b>	<b>156.053</b>	<b>138.107</b>	<b>142.033</b>	<b>187.266</b>	<b>- 45.233</b>
14.01.01 Verkenningen	0	0	0	0	0	0	0
14.01.02 Planstudieprogr.reg./lok	591	1.089	668	69	0	888	- 888 <sup>2</sup>
14.01.03 Real.progr.reg./lok.	174.925	140.760	155.385	138.038	142.033	186.378	- 44.345 <sup>3</sup>
<b>14.02 Regionale Mob. Fondsen</b>	<b>110.197</b>	<b>40.591</b>	<b>50.576</b>	<b>30.592</b>	<b>41.580</b>	<b>41.291</b>	<b>289</b>
<b>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</b>	<b>0</b>	<b>536</b>	<b>59.708</b>	<b>169.873</b>	<b>55.239</b>	<b>100.791</b>	<b>- 45.552</b>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten		536	7.885	9.873	2.539	31.182	- 28.643 <sup>4</sup>
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen		0	51.823	160.000	52.700	51.968	732
14.03.03 RSP – ZZL: REP		0	0	0	0	17.641	- 17.641 <sup>5</sup>
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>29.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting

Ad 1) In 2012 zijn minder verplichtingen aangegaan dan in de Begroting 2012 voorzien. Dit heeft meerdere oorzaken.

- a. 14.01.02 Planstudieprojecten regionaal/lokaal  
Voor de Parallelstructuur Gouweknoop en RijnGouwelijn Oost zijn geen verplichtingen aangegaan omdat de subsidieaanvragen niet in 2012 zijn ingediend. Behalve een overboeking naar de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) ten behoeve van Fietsroutes woon-werkverkeer en een overboeking naar HXII voor de campagne «Heel Nederland fietst» zijn er geen verder geen verplichtingen aangegaan ten laste van het budget voor de MobiliteitsAanpak (Amendement Roefs/Koopmans).
- b. 14.02 Regionale Mobiliteitsfondsen  
Op dit begrotingsartikel is een verplichtingenoverschot van € 45 miljoen ontstaan, omdat het Mobiliteitsfonds van de provincie Zeeland al eerder volledig als verplichting is vastgelegd.
- c. 14.03 Regio Specifiek Pakket – Zuiderzeelijn (RSP-ZZL): Pakket Bereikbaarheid  
Ten opzichte van de begroting 2012 zijn er lagere verplichtingen van € 75 miljoen. Dat wordt veroorzaakt doordat ruim € 43 miljoen is overgeboekt naar het Gemeentefonds, het Provinciefonds en het BTW-Compensatiefonds.  
Het restant is ontstaan doordat in voorgaande jaren wijzigingen zijn aangebracht in het kasritme van RSP-ZZL: regionale bereikbaarheids (RB-)projecten. Deze aanpassing is begrotingstechnisch wel in de



## Productartikel 14

uitgaven doorgevoerd maar abusievelijk niet in de verplichtingenbudgetten waardoor het verplichtingenbudget in 2012 te hoog was. Het verplichtingenbudget zal worden aangepast aan de behoeften voor 2013 en verder

Ad 2) Planstudieprogramma Regionaal/Lokaal. In 2012 zijn er geen uitgaven verricht voor planstudies; er liepen geen studies meer uit voorgaande jaren en er zijn geen nieuwe studies gestart.

Ad 3) Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal. In 2012 is voor de projecten Noord/Zuidlijn en Nijmegen 2<sup>e</sup> Stadsbrug meer uitgegeven dan voorzien door voorspoedige voortgang van deze projecten. Voor de projecten N201, RijnGouwelijn Oost en Randstadrail zijn juist minder betalingen verricht. Per saldo heeft dit tot een lagere realisatie geleid dan voorzien.

Ad 4) RSP-ZZL, concrete bereikbaarheidsprojecten. Na toevoeging van de voordelige saldi 2011 en verwerking van de verwachte saldi bij Najaarsnota 2012 is € 24,1 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds, € 16,4 miljoen naar het Gemeentefonds en € 2,8 miljoen naar het BTW-Compensatiefonds. Dit is niet zichtbaar als zijnde realisatie bij lenM. Het resterende voordelige saldo 2012 ad € 1,5 miljoen wordt toegevoegd aan 2013.

Ad 5) RSP-ZZL, Ruimtelijk Economisch Programma (REP). De REP-middelen worden via het Provinciefonds uitgekeerd. Dit maakt dat de begroting van lenM geen realisatie laat zien.

### Projectoverzichten

Najaarsnotamutaties (Bedragen x EUR 1 miljoen.)							
Real.progr.reg.lok. (14.01.03)	Stand ontwerp begroting	Realisatie		Toelichting	Oplevering		
			Verschil			Begroting	Realisatie
	(1)	(5)					
<b>Uitgaven</b>	<b>186</b>	<b>142</b>	<b>- 44</b>				
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	44	77	33	1	2017		2017
N201	18	12	- 6	2	2012		2013
Rijn Gouwelijn Oost (HOV Zuid Holland Noord)	42		- 42	3	2015		2018
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding)	52		- 52	4	2010/13		2014
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering)	0	2	2	5			
Startstation Erasmuslijn	31	51	20	6	2013		2013
Nijmegen 2e stadsbrug Afronding	- 1		1				

#### Toelichting

Ad 1) Noord/Zuidlijn. Voor de Noord/Zuidlijn is in 2012 meer uitgegeven dan begroot. Dit doordat de laatste fase van het boren voorspoediger is verlopen dan gepland, waardoor mijlpalen die voor 2013 gepland stonden reeds in 2012 zijn behaald. Aan deze mijlpalen waren betalingen gekoppeld.

Ad 2) N201. Door een wijziging in de planning schuiven betalingen door naar 2013. Dit komt doordat de grond van Chipshol via een onteigeningsprocedure moet worden verkregen (Boerenlandvariant) Op basis van de laatste voortgangsberichten vanuit de provincie Noord-Holland over de aanleg van de parallelstructuren langs de A4 zijn de subsidiemijlpalen niet gehaald.

Ad 3) RijnGouwelijn Oost. De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door herziene plannen voor de RijnGouwelijn (RGL). Voor het HOV net Zuid-Holland Noord is door de provincie Zuid-Holland een geheel nieuw plan ontwikkeld dat de eerdere plannen voor de RGL Oost en West vervangt. De rijksbijdrage voor het HOV net is, samen met de bijdrage voor de Rijnlandroute, opgenomen in het gebiedsbudget waarmee de provincie beide projecten gaat (mede)financieren. Over het gebiedsbudget heeft de Minister afspraken gemaakt met van de provincie.

Ad 4) Randstadrail (incl voorbereidingskosten en aanlanding). Er kunnen geen betalingen worden verricht omdat de gemeente Den Haag eerst een besluit moet nemen of de aansluiting op Den Haag Centraal noodzakelijk is.

Ad 5) Beneluxmetro (excl. bodemsanering). Eindafrekening is pas in 2012 uitgevoerd in plaats van in 2011 omdat de laatste werkzaamheden pas in 2012 konden worden afgerond.

Ad 6) Nijmegen 2e Stadsbrug. Door de snellere realisatie van het project Nijmegen 2<sup>e</sup> Stadsbrug zijn betalingen die voor 2013 waren geraamd al in 2012 verricht.

Planstudie Reg/lok IF 14.01.02			
Projectomschrijving	Begroting 2012	Realisatie 2012	
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)</b>			
<b>Projecten Zuidvleugel</b>			
Haaglanden/Den Haag Rotterdamsebaan (vh Trekvliettracé)	2014–2018	2016–2020/2022	1
A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop	2011–2015	2013–2019/2021	2
RijnGouwelijn West	2012–2015	2014–2018	3
<b>Projecten Utrecht</b>			
Utrecht CS-De Uithof	2013–2018	2013–2018	
<b>Projecten Brabant</b>			
Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)	2015–2018	2016–2019/2021	4
<b>CATEGORIE 2</b>			
<b>Projecten Nationaal</b>			
Projecten in voorbereiding	2012 ev	na 2012	4

#### Toelichting

Ad 1) Haaglanden/Den Haag Rotterdamsebaan (vh Trekvliettracé). Vertraging door langere voorbereidingstijd van de stadsregio Haaglanden.

Ad 2) A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop. Vertraging door langere voorbereidingstijd van de provincie Zuid-Holland.

Ad 3) RijnGouwelijn West. Vertraging door gewijzigde plannen en langere voorbereidingstijd van de provincie Zuid-Holland.

Ad 4) Eindhoven/Helmond voltooiing verkeersruit (T-structuur). Vertraging door langere voorbereidingstijd van de provincie Noord-Brabant en Stadsregio Eindhoven (SRE).

Artikelonderdeel

**14.03 Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn**

**Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn**

Bedragen in € miljoen

	Begroting	Realisatie	Verschil Toelichting	
Concrete bereikbaarheidsprojecten	31	3	- 28	
<b>Begroting IF 14.03.01</b>	<b>31</b>	<b>3</b>	<b>- 28</b>	<sup>1</sup>
Regionaal Mobiliteitsfonds	52	52	0	
<b>Begroting IF 14.03.02</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	
Ruimtelijk Economisch Programma	18	0	- 18	
<b>Begroting IF 14.03.03</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>- 18</b>	<sup>2</sup>

Toelichting

Ad 1) Concrete bereikbaarheidsprojecten. Na toevoeging van de voordelige saldi 2011 en verwerking van de verwachte saldi bij Najaarsnota 2012 is € 24,1 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds, € 16,4 miljoen naar het Gemeentefonds en € 2,8 miljoen naar het BTW-Compensatiefonds. Dit is niet zichtbaar als zijnde realisatie bij lenM. Het resterende voordelige saldo 2012 ad € 1,5 miljoen wordt toegevoegd aan 2013.

Ad 2) Ruimtelijk Economisch Programma (REP). De REP-middelen worden via het Provinciefonds uitgekeerd. Dit maakt dat de begroting van lenM geen realisatie laat zien.

**Artikel 15. Hoofdvaarwegennet**

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaerwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, verkenningen en planstudie en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij het beleidsartikel 5 Mainports en Logistiek.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
15. Hoofdvaarwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>838.121</b>	<b>874.005</b>	<b>963.376</b>	<b>918.852</b>	<b>679.932</b>	<b>1.020.676</b>	<b>- 340.744</b>	<sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>705.820</b>	<b>792.534</b>	<b>848.903</b>	<b>829.016</b>	<b>823.026</b>	<b>848.406</b>	<b>- 25.380</b>	
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	<b>88.879</b>	<b>91.120</b>	<b>85.811</b>	<b>23.366</b>	<b>19.525</b>	<b>23.552</b>	<b>- 4.027</b>	
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	82.730	84.827	84.762	23.366	19.525	23.552	- 4.027	<sup>2</sup>
15.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	6.149	6.293	1.049	0	0	0	0	
<b>15.02 Beheer en onderhoud</b>	<b>520.543</b>	<b>576.155</b>	<b>543.934</b>	<b>343.239</b>	<b>308.851</b>	<b>199.385</b>	<b>109.466</b>	
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	393.629	427.840	374.740	202.585	136.650	125.947	10.703	<sup>3</sup>
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	31.672	27.059	29.250	105.026	110.847	23.176	87.671	<sup>4</sup>
15.02.04 Groot var. onderhoud hoofdvaarwegen	95.242	121.256	139.944	35.628	61.354	50.262	11.092	<sup>5</sup>
<b>15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</b>	<b>85.652</b>	<b>102.733</b>	<b>211.075</b>	<b>193.644</b>	<b>226.954</b>	<b>348.360</b>	<b>- 121.406</b>	
15.03.01 Realisatieprogr. hoofdvaarwegen	83.674	102.733	211.048	193.644	226.954	339.641	- 112.687	<sup>6</sup>
15.03.02 Planstudieprogr. na tracébesluit	1.978	0	27	0	0	8.719	- 8.719	<sup>7</sup>
<b>15.05 Verk. en planstudies voor tracébesluit</b>	<b>10.746</b>	<b>22.526</b>	<b>8.083</b>	<b>8.550</b>	<b>10.936</b>	<b>21.287</b>	<b>- 10.351</b>	
15.05.01 Verkenningen	7.690	7.988	7.995	0	0	0	0	
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit	3.056	14.538	88	8.550	10.936	21.287	- 10.351	<sup>8</sup>
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</b>				<b>260.217</b>	<b>256.760</b>	<b>255.822</b>	<b>938</b>	
15.06.01 Apparaatskosten RWS				247.352	244.421	243.456	965	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten				12.865	12.339	12.366	- 27	
<b>15.09 Ontvangsten</b>	<b>7.493</b>	<b>12.627</b>	<b>49.647</b>	<b>29.456</b>	<b>51.704</b>	<b>68.687</b>	<b>- 16.983</b>	<sup>9</sup>

## Toelichting

Ad 1) Het achterblijven van de verplichtingen wordt in hoofdzaak veroorzaakt door verschuiving van de gunning met betrekking tot Verruiming van het Julianakanaal (als onderdeel van de Maasroute). Dit in verband met de keuze van marktbenadering en Groot Onderhoud Damwanden Amsterdam-Rijnkanaal waarvan de gunning is verschoven van 2012 naar voorjaar 2013. Dit omdat de contractvoorbereiding meer tijd vraagt.

Ad 2) De lagere realisatie wordt veroorzaakt door de aansluiting van de budgetten bij de meerjarige onderhoudsplanning en budgetbehoefte gedurende 2012.

## *Productartikel 15*

Ad 3) De hogere realisatie wordt veroorzaakt doordat de budgetten voor NOMO/AOV zijn aangesloten op de actuele uitvoeringsplanning. In deze planning konden de werkzaamheden in 2013 eerder worden uitgevoerd dan begroot.

Ad 4) De hogere realisatie wordt veroorzaakt door de betaling aan Friesland in het kader van de overdracht van de Fries-Groningse kanalen. De provincie heeft in 2011 besloten de behandeling van het convenant in 2012 te laten plaatsvinden. Hierdoor hebben de betaling aan Friesland en de storting in het BTW-compensatiefonds betreffende deze overdracht in 2012 in plaats van 2011 plaatsgevonden.

Ad 5) De hogere realisatie voor Groot variabel Onderhoud wordt onder meer veroorzaakt doordat er extra geld ter beschikking is gesteld voor het groot onderhoud kunstwerken Amsterdam-Rijnkanaal, waarmee het budget werd aangesloten op de uitvoeringsplanning.

Ad 6) De lagere realisatie hangt onder meer samen met de vertraging op het project Verruiming Vaargeul Eemshaven – Noordzee als gevolg van een uitspraak van de Raad van State. Voor een nadere toelichting op projectniveau wordt verwezen naar de toelichting op artikel 15.03.01.

Ad 7) De lagere realisatie wordt onder meer veroorzaakt door vertraging tot medio 2013 van de uitvoeringsbeslissing verkeersmanagement van het project Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal.

Ad 8) De lagere realisatie hangt samen met het overboeken van middelen van het planstudiebudget naar het realisatiebudget voor de projecten verwijderen keersluis Zeeburg en verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes). Daarnaast is de planuitwerking van het project Waal toekomstvisie vertraagd.

Ad 9) De voornaamste oorzaken van de per saldo lagere ontvangsten in 2012 betreffen de volgende projecten: Schelderadarketenpost Noord waarvan de ontvangstenplanning is aangepast aan de uitvoeringsperiode; Wilhelminakanaal waarvoor de door de regio te leveren bijdrage aan de realisatie van het project qua planning in lijn is gebracht met de actuele bestuursafspraken

Artikelonderdeel

### **15.01 Verkeersmanagement**

#### *15.01.01 Verkeersmanagement*

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

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

**Meetbare gegevens**

Areaaleenheid	Waarde 1/1/2012	Waarde 31/12/2012
Begeleide vaarweg in km	594	594
Bediende objecten in aantallen	214	205 <sup>1</sup>

Ad 1) Het aantal bediende objecten is onder meer als gevolg van het feit dat in Noord-Brabant een aantal bruggen zijn gesloopt gedaald in 2012. Daarnaast zijn twee beweegbare bruggen en twee schutsluiskolken met de overdracht van de Hollandsche IJssel en Doorslag overgedragen aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Type vaarweg	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Passeertijd sluizen en bruggen <sup>1</sup>	– Hoofdtransportas	85%	68% <sup>1</sup>
	– Hoofdvaarweg	75%	78%
	– Overige vaarweg	70%	93%

<sup>1</sup> De passeertijd betreft de tijd die het kost voor schepen om sluizen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgstelsel voor de Scheepvaart) registreert deze tijd. De norm voor de passeertijd betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat moet worden gerealiseerd.

Ad 1) De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldoen in 2012 niet aan de streefwaarden (68% in plaats van 85%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door capaciteitsproblemen op de Zeeuwse achterlandverbindingen. Voor de sluizen op die corridor lopen dan ook MIRT-studies, gericht op het verbeteren van de toekomstige capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

Bron: Rijkswaterstaat

Artikelonderdeel

**15.02 Beheer en Onderhoud**

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

*15.02.01 Beheer en Onderhoud*

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

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

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

## Productartikel 15

onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken en de vaarwegmarkeringen.

### Meetbare gegevens

Areaaleenheid	Waarde 1/1/2012	Waarde 31/12/2012
Vaarweg (in km)	7.609	7.576 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Door de overdracht van de Hollandsche IJssel en Doorslag aan het Hoogheemraadschap is de lengte van de vaarwegen verminderd.

Bron: Rijkswaterstaat

Indicator	Type Vaarweg	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Vaarbak voldoet aan de norm uit het vaarwegplan <sup>1</sup>	– Hoofdtransporttas	90%	97% <sup>2</sup>
	– Hoofdvaarweg	75%	85% <sup>3</sup>
	– Overige vaarweg	70%	84% <sup>3</sup>

<sup>1</sup> De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn, vermeld is het percentage van de tijd dat de vaarbak op orde is.

<sup>2</sup> De hoge prestaties wat betreft de vaarbak bij de hoofdtransportassen zijn in 2012 gehandhaafd. Met 97% ligt de realisatie zelfs boven de ambitieuze norm van 90%. Dit is het gevolg van de vrijwel volledige afronding van het plan van aanpak Beheer en Onderhoud (impuls) welke voornamelijk op de prioritaire hoofdtransportassen is gericht.

<sup>3</sup> De prestaties op hoofd- en overige vaarwegen zijn hoger dan de streefwaarden als gevolg van het wegwerken van achterstanden in het onderhoud door de inzet van middelen uit het aanvullend beleidsakkoord in voorgaande jaren.

Bron: Rijkswaterstaat

### 15.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

#### Overdracht Brokx-Nat

In 2012 hebben geen overdrachten in dit kader plaatsgevonden. Uitgaven betreffen langjarige verplichtingen voortvloeiend uit Brokx-Nat.

#### Fries-Groningse kanalen

De uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen. In 2011 is er tussen het Rijk en de provincies overeenstemming bereikt om het bestaande convenant aan te passen. De nieuwe afspraken betreffen de overdracht van het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg van de provincies naar het Rijk. De beheer- en onderhoudsbijdrage voor de zijkanalen worden door het Rijk afgekocht. Voor de provincie Groningen is dat in 2011 gedaan. Voor provincie Friesland is dat begin 2012 gedaan. De nieuwe beheerssituatie gaat uiterlijk in op 1-1-2014.

### 15.02.04 Groot variabel onderhoud

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

## Productartikel 15

### Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls)

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

Projecten	Uitvoeringsperiode Begroting 2012	Uitvoeringsperiode Huidig	
Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	2005–2011	2005–2011	
Amsterdam-Lemmer/IJsselmeer	2004–2012	2004–2012	1
Baggeren IJssel	2008–2011	2008–2012	2
Vervanging vaartuigen	2006–2010	2006–2010	
Kanaal Gent-Terneuzen, baggeren en oevers	2004–2010/2012	2004–2010/2012	3
Maas: baggeren en kunstwerken	2004–2010/2012	2004–2010/2012	
Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	2005–2012	2005–2013	4
Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers	2005–2009	2005–2009	
Wrakkenberging	2009–2011	2009–2011	5
Natte bruggen	2004–2011/2016	2004–2011/2016	6

<sup>1</sup> De baggerwerkzaamheden aan het Zwolse Diep zijn al in 2010 afgerond. Het Groot Onderhoud aan de Houtribsluizen is gecombineerd met de werkzaamheden die voor de periode na 2010 aan de Houtribsluizen waren gepland. Dit deel van het project is in 2012 opgeleverd.

<sup>2</sup> Oplevering heeft in het eerste kwartaal van 2012 plaatsgevonden.

<sup>3</sup> Het baggerwerk is in 2009 opgeleverd. De civiele onderdelen zijn in 2010 opgeleverd. Het deelproject «Bewegingswerken West- en Middensluis» is in 2012 opgeleverd.

<sup>4</sup> De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 opgeleverd. De gecombineerde renovatie van de Volkeraksluizen en de Haringvlietsluizen is 1 februari 2012 formeel opgeleverd. Diverse werkzaamheden aan de sluizen in Zeeland (onder andere Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen staat hierdoor nu voor 2013 gepland.

<sup>5</sup> Het bergen van de Vinca Gorthon is in overleg met de aannemer gestaakt. Als gevolg van het verleggen van de scheepvaartroutes op de Noordzee hoeft het wrak niet langer vanuit veiligheidsoverwegingen geborgen te worden. Het resterende budget is toegevoegd aan het NOMO AOV programma t.b.v. het bergen van de overige prioritaire wrakken.

<sup>6</sup> De meeste bruggen zijn inmiddels opgeleverd. De Sint-Servaasbrug is in 2011 opgeleverd. De gecombineerde aanbesteding voor de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is in het najaar 2009 gestart. In overleg met gemeenten is een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken. De uitvoering is in 2011 gestart, volledige oplevering zal in 2016 plaatsvinden.

Bron: Rijkswaterstaat

### NOMO achterstallig onderhoud

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

Projecten	Indicatief budget (miljoen €)	Uitvoeringsperiode Begroting 2012	Uitvoeringsperiode Huidig	
Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	66	2009–2016	2009–2016	
Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	178	2011–2016	2011–2016	
Renovatie Havenhoofden IJmuiden	60	2009–2015	2009–2015	1
<b>Totaal</b>	<b>304</b>			

<sup>1</sup> Reeds in 2009 is gestart met de uitvoering van diverse kleine renovatiemaatregelen aan de havenhoofden. Het Achterstallig onderhoud is inmiddels weggewerkt. Kleine herstelmaatregelen zijn nog in uitvoering tot en met 2015. De lange termijnstrategie voor de havenhoofden zal in 2013 worden vastgesteld.

Bron: Rijkswaterstaat



## Productartikel 15

### NOMO: Overig achterstallig onderhoud

Projecten		Programma	Uitvoerings- periode	Budget (indicatief in € miljoen)
Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	1	NOMO AOV	2007-2016	128
Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2	NOMO AOV	2009-2015	47
Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	3	NOMO AOV	2007-2016	79
Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	4	NOMO AOV	2007-2014	84
Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	5	NOMO AOV	2008-2016	61
Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken in verband met hogere belasting Noord-Holland	6	NOMO AOV	2011-2016	44
Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	7	NOMO AOV	2009-2016	78
Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	8	NOMO AOV	2011-2016	62

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

Ad 1) Veel werkzaamheden uit dit project zijn uitgevoerd, behoudens enkele kleine maatregelen. Alleen nog de berging van een viertal wrakken op de Noordzee resteert en het groot onderhoud aan diverse bruggen in Oost-Nederland. Deze werkzaamheden zullen tot en met 2016 worden uitgevoerd.

Ad 2) De werkzaamheden aan de Brabantse kanalen verlopen voorspoedig. De verwachting is, dat al in 2013 onder andere de werkzaamheden aan sluis 1 (Wilhelminakanaal) en de Marksluis worden afgerond. Mogelijk dat de totale oplevering van dit project al in 2014 kan plaatsvinden.

Ad 3) In 2012 worden naar verwachting de werkzaamheden aan de Goereese bruggen en sluis en de constructie en aanlegvoorzieningen bij Berghaven afgerond. De voorbereiding voor de resterende maatregelen is al gestart. De uitvoering hiervan zal naar verwachting in 2013 starten.

Ad 4) In 2012 is de renovatie van de Houtribsluizen afgerond. Hiermee zijn alle werkzaamheden in het IJsselmeergebied gereed. Op de Maasroute vindt in 2013 nog wel een aantal renovatiewerkzaamheden plaats in combinatie met het project Maasroute.

Ad 5) De huidige verwachting is, dat alle renovatiewerkzaamheden al in 2014 zijn afgerond. De baggerwerkzaamheden verlopen voorspoedig en zijn naar verwachting in 2013 afgerond. De overige werkzaamheden worden verspreid over de uitvoeringsperiode 2013-2016 in combinatie met het prestatiecontract voor het regulier onderhoud aan de Maasroute.

Ad 6) Migratie van de besturing- en bediensystemen van de sluizen Noordzeekanaal is gestart en wordt naar verwachting in 2014 opgeleverd. Overige werkzaamheden zullen verspreid over de periode tot en met 2016 worden uitgevoerd.

Ad 7) Diverse kleinere baggerwerkzaamheden zijn al uitgevoerd in de periode tot en met 2010. Overige maatregelen worden voorbereid in combinatie met het project Verruiming Twentekanalen (fase 2), waarvoor eind 2012 een voorkeursbeslissing wordt verwacht.

## *Productartikel 15*

Ad 8) Het totale bruggenpakket is in uitvoering. Het betreft het wegwerken van achterstallig groot onderhoud en herstel van de functionaliteit zodat de Schellingwouderbrug, Amsterdamsebrug, Weesperbrug, Loenerslootsebrug, Breukelerbrug, Jutphasebrug, Overeindsebrug en Schalkwijksebrug voor de komende 30 jaar weer voldoen aan de huidige normen en richtlijnen.

Artikelonderdeel

### **15.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit**

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

#### *15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen*

Op dit hoofdproduct worden de uitgaven verantwoord die samenhangen met de realisatie van de aanleg van hoofdvaarwegprojecten ten opzichte van de Begroting 2012.

Productartikel 15

Projectomschrijving	uitgaven 2012 in EUR miljoen.			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012	
Projecten nationaal						
Quick Wins binnenhavens	15	2	- 13	2011/2013	2011/2014	1
Impuls dynamisch verkeersmanagement	35	21	- 14	2013	2014	2
Amend ligplaatsen	0	1	1			3
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	0	0	0	na 2011	na 2011	
Walradar Noordzeekanaal	4	5	1	2012	2012	
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	2014	2015	4
Adam-Rijnkan,Zeeburg	0	0	0			
<b>Projecten Utrecht</b>						
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	0	0	0	na 2013	na 2013	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
Capaciteit Julianasluis Gouda	0	0	0	2013	2014	5
Verbreding Maasgeul	0	2	2		2012	6
<b>Projecten Brabant</b>						
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	4	2	- 2	2008	2008	
Zuid-Willemsvaart; Omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	70	73	3	2015	2015	
Wilhelmina kanaal	2	2	- 0	2016	2016	
Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4,5 en 6	25	1	- 24	2011	2010	7
<b>Projecten Limburg</b>						
Maasroute, modernisering fase 2	111	102	- 9	na 2012	na 2012	8
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	0	0	0	2015	2015	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	7	4	- 3	2012-2015	2012-2015	9
Verruiming Twentekanalen	0	0	0			
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1	23	7	- 16	2014	2014	10
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	26	0	- 26	2013	2013	11
<b>Overig</b>						
Walradarsystemen	9	0	- 9	divers	divers	12
Kleine projecten	1	0	- 1	n.v.t.	n.v.t.	13
Ligplaatsvoorziening	0	0	0	2007	2007	
Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)	2	1	- 1	2011/14	2011/14	14
afronding	1					
Realisatieuitgaven op IF15.03.01 mbt planstudieprojecten	0	3	3			15
<b>Totaal</b>	<b>340</b>	<b>227</b>	<b>- 107</b>			

Toelichting

Ad 1) De projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door terugvorderingen van projecten van de eerste en tweede tranche die niet of goedkoper zijn uitgevoerd. Een andere oorzaak is vertraging van projecten van de eerste tot en met derde tranche. Vertraging wordt veroorzaakt door de huidige economische situatie en procedurele vertraging.

Ad 2) Voor het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) zijn in 2012 minder uitgaven gedaan voor o.a. de projecten Verkeersmanagement Ondersteuning Scheepvaart (VOS) en Informatiediensten op schepen. Het budget schuift door naar 2013

## *Productartikel 15*

Ad 3) De bij amendement van de leden Dijkgraaf en De Rouwe aan de begroting 2012 toegevoegde middelen voor realisering van eenvoudige ligplaatsen bedragen € 6 miljoen (Kamerstukken II, 33 000 A, nr. 10). De voorbereiding hiervan vraagt de nodige tijd waardoor het grootste deel van het budget zal worden doorgeschoven naar 2013 en verder.

Ad 4) De geplande start van de realisatiefase bij het project De Zaan (Wilhelminasluis) is door de provincie doorgeschoven naar begin 2013, aangezien de afstemming en maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart en het wegverkeer te waarborgen extra voorbereidingstijd vergt. De vernieuwde sluis zal dan begin 2015 in gebruik kunnen worden genomen.

Ad 5) De oplevering van de nieuwe sluiskolk is verschoven van 2013 naar 2014 vanwege complexiteit als gevolg van raakvlakken met andere projecten in hetzelfde gebied.

Ad 6) Dit project is eind 2011 overgegaan naar de realisatie. Begin 2012 is de uitvoering gestart en eind 2012 is de verbreding gerealiseerd.

Ad 7) Dit project is in het kader van het programma Waterslagkracht versneld opengesteld in het najaar van 2010. Binnen dit project bleek sprake van een financiële meevaller van circa € 8 miljoen, die inmiddels door budgetverlaging in 2012 binnen de begroting is verwerkt. Het resterende budget valt binnen het project vrij en komt grotendeels toe aan de regio als co-financier van het project. Het project krijgt een vervolg in het project Zuid-Willemsvaart–Wilhelminakanaal sluisen 4 / 5 / 6 Fase 2 als onderdeel van het programma Beter Benutten met medefinanciering door de regio.

Ad 8) Aan de begroting 2012 zijn middelen toegevoegd uit GVO voor het binnen de scope van de Maasroute uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden. Deze onderhoudswerkzaamheden worden in een aangepast tempo uitgevoerd, waardoor lagere uitgaven in 2012 zijn gerealiseerd.

Ad 9) De lagere realisatie is het gevolg van een bijstelling van het kasritme aan de planning van de aannemer.

Ad 10) De lagere realisatie hangt enerzijds samen met een aanpassing van de planning in overleg met de provincies. Anderzijds is als gevolg van de heroverweging enkel/dubbelspoorvarianten vertraging ontstaan met betrekking tot de spoorbrug Zuidhorn, waardoor uitgaven doorschuiven naar 2013.

Ad 11) Als gevolg van de vernietiging door de Raad van State van het Tracébesluit en de voorbereiding van een nieuw Tracebesluit, vertraagt de uitvoering van dit project met circa 2 jaar.

Ad 12) De lagere realisatie wordt enerzijds verklaard door het stopzetten van de zeeverkeerscentrale Waddenzee in 2011 en anderzijds door aanpassing van de uitgavenplanning van de Schelderadarketenpost-Noord.

Ad 13) In 2012 bleken geen uitgaven benodigd voor kleine projecten; het onbesteed gebleven budget is in de begroting 2013 afgeboekt als financiële meevaller.

## Productartikel 15

Ad 14) Er is een lichte vertraging opgetreden door het complexe karakter van de projecten.

Ad 15) De uitgaven betreffen de start van de verdieping van de vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes) en de voorbereiding van de 3<sup>e</sup> kolk van de Beatrixsluizen in het Lekkanaal.

### 15.03.02/15.05.02 Planstudieprogramma hoofdvaarwegen

#### Planstudieprogramma hoofdvaarwegen na tracébesluit (IF artikel 15.03.02) en voor tracébesluit (IF artikel 15.05.02)

Projectomschrijving	Gereed	
	Begroting 2012	Realisatie 2012
<b>CATEGORIE 1 (na tracébesluit/projectbesluit)</b>		
<b>Projecten Limburg</b>		
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal		2013 <sup>1</sup>
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit/projectbesluit)</b>		
<b>Projecten Noord-Nederland</b>		
Verdieping vaarweg Harlingen–Kornwerderzand (Boontjes)	pb/uo	2012 <sup>2</sup>
<b>Projecten Oost-Nederland</b>		
Verruiming Twentekanalen (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	pn/pb	2013 <sup>3</sup>
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>		
Zeetoegang IJmond	pn	2013 <sup>4</sup>
Lichter Buitenhaven IJmuiden	pn/pb	2014 <sup>5</sup>

#### Legenda

Pn=projectnota, pb=projectbesluit, uo=uitvoeringsopdracht (beschikking)

#### Toelichting

Ad 1) De partiële uitvoeringsbeslissing Verruimen bocht Elsloo is genomen. Dit deelproject is naar de realisatiefase gegaan. De uitvoeringsbeslissing Verkeersmanagement is vertraagd tot medio 2013.

Ad 2) De uitvoeringsbeslissing is genomen. Het project is naar de realisatiefase gegaan.

Ad 3) Begin 2012 is een voorkeursbeslissing voor het project Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde genomen. De voorkeursbeslissing voor het project Verruiming Twentekanalen (fase 2) wordt medio 2013 verwacht. Voor sluis Eefde volgt naar verwachting begin 2014 een projectbeslissing.

Ad 4) In 2012 is een voorkeursbeslissing genomen. Op basis van verbeterde inzichten in de doorlooptijden van het provinciaal inpasingsplan en de voorbereiding van de DBFM-contractering is de planning geactualiseerd. De projectbeslissing wordt verwacht in 2013 en openstelling in 2019.

Ad 5) Door een aanvulling op de Milieueffectrapportage wordt de besluitvorming vertraagd. Eind 2013/begin 2014 wordt een projectbeslissing verwacht. De geplande opleverdatum verandert niet.

Artikelonderdeel

### 15.05 Verkenningen en planstudies vóór tracébesluit

#### 15.05.01 Verkenningen

Productartikel 15

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)				
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Begroting 2012	Gereed Realisatie 2012
<b>Zuidwestelijke Delta</b>				
Capaciteit Volkeraksluizen	Nota Mobiliteit	IenM	2012	2012 <sup>1</sup>
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding	Nota Mobiliteit	IenM	2010	2010 <sup>1</sup>
Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	IenM en Vlaanderen	2010	2012 <sup>2</sup>
<b>Noord-Nederland</b>				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Nota Mobiliteit	Provincies Friesland en Groningen	2011	2011 <sup>1</sup>

Toelichting

Ad 1) De verkenning is gereed.

Ad 2) Voor het project Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen is begin 2012 een voorkeursbeslissing genomen en daarmee is het project over gegaan naar de planuitwerkingsfase.

Artikelonderdeel

**15.06 Netwerkgebonden kosten**

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven.

**Artikel 16. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer**

Omschrijving van de samenhang met beleid

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer (artikel 17) en Megaprojecten niet- Verkeer en Vervoer. Onder dit artikel Megaprojecten niet- Verkeer en Vervoer vallen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
- Ruimte voor de Rivier
- Maaswerken
- Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 1 Water en 5 Mainports en Logistiek in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII).

**Budgettaire gevolgen van uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
16. Megaprojecten niet- verkeer en vervoer					Realisatie	Begroting	Vershil
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>249.389</b>	<b>212.487</b>	<b>189.945</b>	<b>365.431</b>	<b>747.263</b>	<b>674.428</b>	<b>72.835</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>186.390</b>	<b>237.144</b>	<b>194.395</b>	<b>643.633</b>	<b>790.697</b>	<b>861.154</b>	<b>- 70.457</b>
<b>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</b>	<b>42.199</b>	<b>49.547</b>	<b>14.206</b>	<b>445.834</b>	<b>437.973</b>	<b>437.934</b>	<b>39</b>
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0	0	0	0
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	42.199	49.547	14.206	445.834	437.973	437.934	39
<b>16.02 Ruimte voor de Rivier</b>	<b>100.640</b>	<b>149.437</b>	<b>146.604</b>	<b>155.762</b>	<b>174.834</b>	<b>154.610</b>	<b>20.224</b> <sup>2</sup>
<b>16.03 Maaswerken</b>	<b>43.551</b>	<b>38.160</b>	<b>33.585</b>	<b>27.220</b>	<b>52.637</b>	<b>34.769</b>	<b>17.868</b> <sup>3</sup>
<b>16.04 Netwerkgebonden kosten megaproj. niet VenV</b>				<b>14.817</b>	<b>18.388</b>	<b>18.324</b>	<b>64</b>
16.04.01 Apparaatskosten RWS				14.817	18.388	18.324	64
16.04.02 Overige netwerkgebonden kosten				0	0	0	0
<b>16.05 Hoogwaterbeschermingsprogramma 2</b>					<b>106.865</b>	<b>215.517</b>	<b>- 108.652</b> <sup>4</sup>
<b>16.09 Ontvangsten</b>	<b>26.202</b>	<b>330</b>	<b>2.607</b>	<b>1.064</b>	<b>149.309</b>	<b>80.193</b>	<b>69.116</b> <sup>5</sup>
16.09.01 PMR					0	1.193	- 1.193
16.09.02 Ruimte voor de Rivier					2.359	0	2.359
16.09.03 Maaswerken					2.152	0	2.152
16.09.04 Ontvangsten HWBP 2					144.798	79.000	65.798

*Toelichting afwijkingen*

Ad 1) De hogere verplichtingenstand heeft onder meer te maken met:

- Hogere vastgoeditgaven (circa € 8 miljoen). Hiervan heeft ongeveer € 3 miljoen betrekking op Noordwaard, € 2,7 miljoen op een schadevergoeding (Hondsbroekse Pleij) en € 2,8 miljoen op een toename van het saldo in het Groenfonds.
- Door de crisis is er veel overcapaciteit op de markt, waardoor meer personeel en materieel beschikbaar en daarmee versnelde uitvoering gerealiseerd wordt bij een aantal projecten. Bij Lent heeft dit geleid tot een hogere realisatie van € 3,4 miljoen (van 16 naar 19,4) en € 7,1 miljoen bij Noordwaard (van 24,6 naar 31,7).

Ad 2) De versnelling is gerealiseerd bij het project «Dijkteruglegging Lent» en op het project «Ontpoldering Noordwaard». Er is meer vastgoed aangekocht dan gepland voor 2012 en de aannemer bij Lent heeft meer kunnen realiseren in 2012 als gevolg van de gerealiseerde versnelling op conditionerende maatregelen.

Ad 3) De hogere realisatie voor Maaswerken is het gevolg van het oplossingspakket Maaswerken uit de overeenkomst met het Consortium Grensmaas eind 2011 om vertraging te voorkomen als gevolg van de niet voorziene tegenvallende markt voor zand en grind.

Ad 4) De lagere realisatie is onder andere het gevolg van aanbestedingsmeevallers bij de projecten West Zeeuws Vlaanderen, Scheveningen, Delflandse kust (afrekening 1e fase). Daar tegenover staat dat voor het project Markermeerdijk Enkhuizen–Hoorn meer is betaald dan was geprognosticeerd, omdat in de projectvoorbereidingsfase niet tijdig rekening is gehouden met de werkelijke uitvoeringskosten.

Verder is de lagere realisatie te wijten aan vertraging van de volgende projecten:

Bij het project Zettingsvloeiing Spui was rekening gehouden met een versnelling van een jaar. Echter bij nadere beoordeling van de voorgestelde maatregel bleek dat er een te hoge waterstand zou komen, waardoor het project is vertraagd en weer op de oorspronkelijke planning zit.

Door een geïntegreerde manier van marktbenadering is de subsidieaanvraag voor het project Zwakke schakels Kop van NH verschoven naar 2013.

Als gevolg van de onvolledige geo-technische onderbouwingen is de planfase van het project Versterking Eemdijk en Zuidelijke Randmeren met meer dan 1 jaar vertraagd.

Door vertraging bij de subsidieaanvraag voor het project Wieringermeer/Stonteldijk kon de uitvoering niet voor het stormseizoen starten, waardoor slechts een deel van de geprognosticeerde uitgaven kon worden gerealiseerd.

De projecten Bergambacht–Schoonhoven en Dijkversterking Krimpen zijn in uitvoering gegaan. Op basis van de werkelijke uitvoeringsplanning van de opdrachtnemer is er minder gerealiseerd dan was geprognosticeerd.

Ad 5) In 2012 is meer ontvangen dan was begroot, doordat de Waterschappen in 2012 de bijdrage van 2012 en een deel van 2011 hebben betaald. In totaliteit is er nu conform de afspraken 2x € 81 miljoen ontvangen.



**16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)**

Realisatieprogramma				
Uitgaven 2012 in € mln.				
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>				
Uitvoeringsorganisatie	2	0	- 2	pm <sup>1</sup>
<b>Landaanwinning</b>				
Monitoringsprogramma Natuurcompensatie	6	4	- 2	pm <sup>2</sup>
Landaanwinning	356	363	7	2013 <sup>3</sup>
BTW Buitencontour	68	69	1	2013 <sup>3</sup>
Onvoorzien	6	2	- 4	pm <sup>4</sup>
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>438</b>	<b>438</b>	<b>0</b>	

*Toelichting*

1. Verschil door kasvertraging op uitvoeringsorganisatie.
2. Verschil door kasvertraging op natuurcompensatie.
3. De prijsbijstelling op de landaanwinning en de BTW Landaanwinning is de in het bestuursakkoord overeengekomen jaarlijkse prijsindexatie ad 2%.
4. De reden van onderuitputting is dat (on)voorzienne risico's zich tot op heden slechts in zeer beperkte mate hebben voorgedaan.

**16.02 Ruimte voor de rivier**

In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB RvdR) 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 (Kamerstukken II, 2004/06, 30 080, nrs. 1–6). In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB unaniem aanvaard.

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

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

*Producten*

De PKB deel 4 bevat een besluit over het uiterlijk eind 2015 uit te voeren basispakket van 39 maatregelen en de plaats waar ze getroffen moeten worden. In de PKB wordt bovendien een doorkijk gegeven naar de lange termijnopgave voor waterveiligheid. Om flexibiliteit in te bouwen is gekozen voor een programmatische aanpak. Conform de Regeling Grote Projecten heeft de Tweede Kamer in 2012 twee voortgangsrapportages ontvangen: VGR19 en VGR20. Deze hadden betrekking op de periode juli 2011 t/m juni 2012.

In 2012 zijn de projectbeslissingen genomen voor:

- Waterberging Volkerak–Zoommeer

## Productartikel 16

- Uiterwaardvergravingen Nederrijn
- Dijkverbeteringen Nederrijn en Lek
- Dijkverlegging Cortenoever en Voorsterklei
- Hoogwatergeul Veessen–Wapenveld
- RvdR IJsseldelta (combinatie van Zomerbedverdieping Beneden-IJssel en Bypass Kampen)
- Millingerwaard

### Meetbare gegevens

Het vereiste veiligheidsniveau in het rivierengebied rond de Rijntakken moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn gebracht met een maatgevende hoogwater afvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/s bij Lobith. Volgens de huidige stand van de planning zal het grootste deel van de waterveiligheidsdoelstellingen op tijd gerealiseerd zijn en 10 maatregelen eerder. Een aantal projectenmaatregelen, zoals de hoogwatergeul Veessen–Wapenveld, een aantal dijkverbeteringen, dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei zullen naar verwachting na 2015 gereed zijn. De gunning van deze maatregelen zal in 2013 plaatsvinden. De gunning van het project Ruimte voor de Rivier IJsseldelta is in 2014 gepland. Daarbij wordt de markt gevraagd om, binnen het taakstellend budget, met voorstellen te komen om de veiligheidsdoelstelling van de betreffende maatregelen alsnog in 2015 te realiseren. In 2012 is deze aanpak bij de marktbenadering van de dijkteruglegging Lent succesvol toegepast. Op 31 december 2012 is voor 70% van het PKB-realisatiebudget het werk gegund.

### Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie

Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie					
Uitgaven 2012 in € mln.					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
Ruimte voor de Rivier 16.02 Projecten nationaal Projectbudget	154	174	20	2015	2015
<b>Totaal (IF 16.02)</b>	<b>154</b>	<b>174</b>	<b>20</b>		

Artikelonderdeel

### 16.03 Maaswerken

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

Prestatieindicatoren	Zandmaas	Grensmaas
Hoogwaterbescherming	70% in 2008 /100% in 2015	100% in 2017
Natuurontwikkeling Delfstoffen	570 ha (plus 60 ha compensatie)	tenminste 1000 ha tenminste 35 miljoen ton

#### Zandmaas

Het project Zandmaas kent de volgende doelstellingen:

- Hoogwaterbescherming, op zodanige wijze dat de bevolking achter de kaden van de Zandmaas (die aangelegd zijn in het kader van het

## Productartikel 16

Deltaplan Grote Rivieren) een beschermingsniveau van 1:250 jaar in 2015 wordt geboden.

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

### Grensmaas

Het project Grensmaas kent de volgende doelstellingen:

- Het door rivierverruiming verlagen van de hoogwaterstanden in de Maas met als maatstaf dat uiterlijk in 2017 de gebieden, die door de op basis van de Deltaplan Grote Rivieren aangelegde kades zijn beschermd, een beschermingsniveau van 1:250 hebben.
- Het tot ontwikkeling brengen van tenminste 1.000 ha natuur binnen het Grensmaasgebied in de periode tot 2018. Dit gekoppeld aan het ecologisch herstel van de rivier zoals vastgelegd in de intentieverklaring voor het Maasdal in Limburg van 26 november 1992.
- Het winnen van tenminste 35 miljoen ton grind voor de nationale behoefte.

In 2012 is volop uitvoering gegeven aan de projecten Zandmaas en Grensmaas. Wel dreigde in 2011 het project Grensmaas te vertragen door de niet voorziene terugvallende markt voor zand en grind.

Eind 2011 is een nadere overeenkomst gesloten met het Consortium Grensmaas om de voortgang van het project veilig te stellen.

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

Het beschermingsniveau van 1:250 bescherming van alle dijkringen in Limburg wordt door de uitvoering van de Maaswerken niet overal in het Maasdal gerealiseerd. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig. Dit zijn onder meer de prioritare sluitstukkaden. De overige maatregelen vallen onder het HWBP3.

Uitgaven 2012 in € mln.

Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
Projecten (inter)nationaal					
Zandmaas	32	15	- 17	1	2017
Grensmaas	3	37	34	2	2022
Begroting (IF 16.02)	35	52	17		2017/2024

### Toelichting

Ad 1) De lagere realisatie wordt veroorzaakt door het aansluiten van de budgetten aan de actuele uitvoeringsplanning van de aannemer.

Ad 2) De hogere realisatie voor de grensmaas is het gevolg van het oplossingspakket Maaswerken uit de overeenkomst met het Consortium Grensmaas eind 2011 om vertraging te voorkomen als gevolg van de niet voorziene tegenvallende markt voor zand en grind.

Artikelonderdeel

**16.04 Netwerkgebonden kosten Mega niet Vervoer en Verkeer**

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven.

Artikelonderdeel

**16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)**

Onder dit programma vallen de verbetermaatregelen die zijn voortgekomen uit de periodieke toetsing conform de Waterwet. Uit de resultaten van de Eerste (2001) en Tweede (2006) toetsing op veiligheid van de primaire waterkeringen is gebleken dat een deel van deze keringen niet voldoet aan de wettelijke norm (Kamerstukken II, 2007/08, 27 625 en 18 106, nr. 103). Vanuit het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) worden subsidies verstrekt aan de beheerders ten behoeve van de uitvoering van de vereiste verbetermaatregelen.

In oktober 2012 heeft de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het HWBP-2 (Kamerstukken II, 2011/12, 32698, nr. 6).

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

Het HWBP-2 bestaat uit 89 versterkingsprojecten, inclusief de Zwakke Schakels. Conform de Regeling Grote Projecten ontvangt de Tweede Kamer ieder half jaar een voortgangsrapportage. Het HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering. Eind 2012 voldeden 58 projecten aan de norm. Streven is conform brief van 2 juli 2010 (Kamerstukken II, 2009/10, 27 625) dat het programma eind 2017 gereed is. In de tweede voortgangsrapportage HWBP-2 is de laatste stand van zaken met betrekking tot de voortgang van de projecten opgenomen.

*Projectoverzicht bij 16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma*

Projectoverzicht Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma; realisatie					
Projectomschrijving	Uitgaven 2012 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Project HWBP-2				2017	2017
HWBP-2 Waterschapsprojecten	206	93	- 113		
HWBP-2 Rijksprojecten	4	11	7		
Overige projectkosten	6	3	- 3		
Begroting (IF 16.03)	216	107	- 109		

**Toelichting**

De onderuitputting wordt in de eerste plaats veroorzaakt door actuele ontwikkelingen die leiden tot verschuivingen in de plannings en ramingen van projecten. Daarnaast worden eventuele meevallers in de projecten doorgeschoven naar het eind van de looptijd van het programma.

**Artikel 17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer**

Omschrijving van de samenhang met beleid

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten niet- Verkeer en Vervoer (artikel 16) en Megaprojecten Verkeer en Vervoer. Onder dit artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn Zuid
- Anders betalen voor Mobiliteit
- Zuiderzeelijn

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 3 Wegen en Verkeersveiligheid, 4 Openbaar Vervoer en Spoor en 5 Mainports en Logistiek in het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII).

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
17. Megaprojecten verkeer en vervoer					Realisatie	Begroting	Vershil
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>116.126</b>	<b>66.515</b>	<b>41.807</b>	<b>61.057</b>	<b>10.446</b>	<b>0</b>	<b>10.446</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>275.348</b>	<b>121.519</b>	<b>119.502</b>	<b>72.348</b>	<b>25.766</b>	<b>10.000</b>	<b>15.766</b>
<b>17.01 Westerscheldetunnel</b>	<b>614</b>	<b>1.140</b>	<b>435</b>	<b>53</b>	<b>290</b>	<b>0</b>	<b>290</b> <sup>2</sup>
<b>17.02 Betuweroute</b>	<b>124.180</b>	<b>44.754</b>	<b>31.831</b>	<b>4.105</b>	<b>9.147</b>	<b>10.000</b>	<b>- 853</b>
<b>17.03 Hoge snelheidslijn</b>	<b>135.536</b>	<b>32.881</b>	<b>53.577</b>	<b>67.313</b>	<b>16.329</b>	<b>0</b>	<b>16.329</b>
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	135.536	32.881	53.577	67.313	16.329	0	16.329 <sup>3</sup>
17.03.02 Realisatie HSL-zuid spoorwegen	0	0	0	0	0	0	0
17.03.03 Realisatie HSL-zuid hoofdwegen	0	0	0	0	0	0	0
<b>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</b>	<b>14.832</b>	<b>42.726</b>	<b>33.659</b>	<b>877</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>17.05 Zuiderzeelijn</b>	<b>186</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>17.09 Ontvangsten</b>	<b>45.851</b>	<b>14.714</b>	<b>5.286</b>	<b>4.090</b>	<b>1.901</b>	<b>0</b>	<b>1.901</b> <sup>4</sup>

## Toelichting

Ad 1) Tot en met de 2<sup>e</sup> suppletoire was voor dit artikel nog geen verplichtingenbudget opgenomen. Op dat moment is een technische mutatie opgenomen om de verplichtingen in lijn te brengen met de uitgaven.

Ad 2) Met betrekking tot de reeds opengestelde Westerscheldetunnel is nog sprake van de afhandeling van claims. De uitgaven hebben hierop betrekking.

Ad 3) De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op doorgeschoven werkzaamheden vanuit eerdere jaren. Dit betreffen voornamelijk uitgaven voor Electromagnetische Compatibiliteit.

Ad 4) De hogere ontvangsten betreffen BTW teruggaven op het project HSL over de jaren 2008 en 2009.

Artikelonderdeel

**17.02 Betuweroute**

Uitgaven 2012 in € miljoen			
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil
Betuweroute			
Regulier SVV middelen	10	9	1
FES middelen			
Privaat			
Financiering Prorail			
Bijdrage Gelderland			
EU-ontvangsten			
<b>totaal Categorie 0 (17.02)</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>1</b>

Artikelonderdeel

**17.03 Hogesnelheidslijn-zuid**

Uitgaven 2012 in € miljoen					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
Categorie 0					
HSL Zuid (17.03.01)		16	16	2008/2009	2008/2012
Regulier SVV middelen		16	16		
FES regulier					
Privaat					
EU-ontvangsten					
Ontvangsten derden					
Risicoreservering					
HSL Zuid spoorwegen (17.03.02)					
HSL Zuid Hoofdwegen (17.03.03)					
<b>Totaal Categorie 0 (17.03)</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>16</b>		

De gerealiseerde uitgaven bij de HSL hebben betrekking op doorgevoerde werkzaamheden. Dit betreffen voornamelijk uitgaven voor Electromagnetische Comptabiliteit.

**Artikel 18. Overige uitgaven**

Omschrijving van de samenhang met 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 4 Openbaar vervoer en Spoor van de beleidsbegroting HXII, uit te voeren.

De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in artikel 5 Mainports en Logistiek van de beleidsbegroting HXII.

**Budgettaire gevolgen van uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
18. Overige uitgaven					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>43.159</b>	<b>43.564</b>	<b>37.159</b>	<b>299.446</b>	<b>291.863</b>	<b>403.504</b>	<b>- 111.641</b>	<sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>44.193</b>	<b>45.417</b>	<b>633.231</b>	<b>406.395</b>	<b>292.612</b>	<b>421.460</b>	<b>- 128.848</b>	
<b>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>18.03 Intermodaal vervoer</b>	<b>680</b>	<b>1.313</b>	<b>1.233</b>	<b>122</b>	<b>2.312</b>	<b>4.574</b>	<b>- 2.262</b>	<sup>2</sup>
<b>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</b>	<b>2.145</b>	<b>2.170</b>	<b>1.468</b>	<b>826</b>	<b>3.162</b>	<b>213</b>	<b>2.949</b>	<sup>3</sup>
<b>18.05 Railinfrabeheer</b>	<b>34.987</b>	<b>35.142</b>	<b>624.029</b>	<b>120.527</b>	<b>0</b>	<b>119.541</b>	<b>- 119.541</b>	<sup>4</sup>
<b>18.06 Externe veiligheid</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1.058</b>	<b>13.382</b>	<b>- 12.324</b>	<sup>5</sup>
<b>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expert.</b>	<b>6.381</b>	<b>6.792</b>	<b>6.501</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>- 42</b>	
18.07.01 Natl.basisinfo.voorziening en ov.uitgaven	6.381	6.792	6.501	0	0	42	- 42	<sup>6</sup>
18.07.02 Subsidies algemeen	0	0	0	0	0	0	0	
<b>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</b>				<b>284.914</b>	<b>286.080</b>	<b>283.708</b>	<b>2.372</b>	
18.08.01 Apparaatskosten RWS				222.124	225.938	224.545	1.393	
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten				62.790	60.142	59.163	979	
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>34.987</b>	<b>35.142</b>	<b>624.030</b>	<b>120.527</b>	<b>0</b>	<b>119.603</b>	<b>- 119.603</b>	<sup>7</sup>
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>783.542</b>	<b>248.723</b>	<b>372.259</b>	<b>354.762</b>	<b>103.188</b>	<b>0</b>	<b>103.188</b>	

## Toelichting

Ad 1) De verplichtingenmutatie wordt bijna geheel verklaard door verklaring bij uitgaven 18.05 (punt 3).

Ad 2) De lagere uitgaven zijn voornamelijk veroorzaakt door vertragingen bij de totstandkoming van het project als gevolg van onvoorziene factoren ten aanzien van de bodemgesteldheid. Zie tevens het projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer.

Ad 3) In de begroting 2012 waren voor uitgaven ten gevolge van Gebiedsgewijze aanpak (Urgentieprogramma Randstad) en RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer) ontoereikende budgetten geraamd. De uitgaven voor UPR en RRAAM zijn gefinancierd uit het voordelig saldo uit 2011.

## Productartikel 18

Ad 4) De schuldreductie (aflossing lening ProRail) heeft eind 2011 plaatsgevonden, vandaar geen realisatie in 2012.

Ad 5) In 2012 zijn ten laste van het programmabudget voor de periode tot en met 2020 voor het saneren van alle kwetsbare objecten in de veiligheidszone (basisnet weg en spoor) vrijwel geen verplichtingen aangegaan en betalingen verricht. De activiteiten ten laste van dit budget vallen grotendeels in de jaren na 2012.

Ad 6) Het budget is bestemd voor incidentele opdrachten op het terrein van nationale basisinformatievoorziening. In 2012 zijn hiervoor geen opdrachten verstrekt.

Ad 7) Zie 3

Artikelonderdeel

### 18.03 Intermodaal vervoer

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)					
Project	uitgaven 2011 in EUR miljoen			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2012	Realisatie 2012
<b>Multi- en modaal vervoer</b>					
SOIT <sup>1</sup>					
Containertransferium Alblasterdam	4	2	2	2013	2014

<sup>1</sup> subsidieregeling openbare inland terminals

#### Toelichting

De lagere uitgaven zijn voornamelijk veroorzaakt door vertragingen bij de totstandkoming van het project als gevolg van onvoorziene factoren ten aanzien van de bodemgesteldheid. De uitgaven volgen in latere jaren.

Artikelonderdeel

### 18.08 Netwerkgebonden kosten

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten weergegeven.



**Artikel 19. Bijdragen t.i.v. andere begrotingen van het Rijk**

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Infrastructuur en Milieu komen. Het productartikel is gerelateerd aan artikel 97.02 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds. Daarnaast werden op dit artikel de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Door de opheffing van het FES met ingang van 2011, zijn deze inkomsten komen te vervallen.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	Realisatie				Begroting	Verschil		
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012	
<b>Ontvangsten</b>	<b>6.226.227</b>	<b>7.077.473</b>	<b>7.790.588</b>	<b>7.682.832</b>	<b>7.163.030</b>	<b>7.376.313</b>	<b>- 213.283</b>	<b>1</b>
<b>19.09 Ten laste van begroting lenM</b>	<b>4.747.940</b>	<b>6.290.754</b>	<b>6.430.684</b>	<b>7.682.832</b>	<b>7.163.030</b>	<b>7.376.313</b>	<b>- 213.283</b>	<b>1</b>
<b>19.10 Ten laste van het FES</b>	<b>1.478.287</b>	<b>786.719</b>	<b>1.359.904</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## Toelichting

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

De belangrijkste hebben betrekking op:

- Overboekingen naar het ministerie van Financiën (voor de inpassing van het DBFM-contract A15 Maasvlakte – Vaanplein en mutaties die voortvloeien uit de verrekening met dat ministerie van de rente en concessiefte HSA. Dit ten behoeve van de oplossing van de HSA-problematiek en de invulling van de efficiëncytaakstelling voor de spoorsector);
- Overboekingen naar het Gemeentefonds ten behoeve van de z.g. IODS kwaliteitsprojecten (Integrale Ontwikkeling Delf – Schiedam), de 3e tranche uit het budget voor «Quick Wins Binnenhavens», de indexatie op het project Scheveningen Boulevard alsmede van dat deel van de concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de gemeente Assen verantwoordelijk is;
- Overboekingen tussen het BTW Compensatiefonds en het Infrastructuurfonds in verband met de nieuwe beheersituatie op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, de 3e tranche «Quick Wins Binnenhavens» inzake aanvragen voor de Decentralisatie Uitkering Binnenhavens alsmede voor de overboekingen naar het Provincie en Gemeentefonds van RSP-middelen (Regiospecifiek Pakket);
- Overboeking naar het Provinciefonds van dat deel van de REP-middelen (Ruimtelijk Economisch Programma) en de Concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de regio verantwoordelijk is. Het betreft de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland. Verder zijn nog gelden naar het Provinciefonds overgeboekt in verband met de decentralisatie van KRW-synergieprojecten (Kaderrichtlijn Water) en de daarvoor nog aan provincies toekomende middelen;
- Een overboeking uit hoofdstuk XII van het aandeel van het Infrastructuurfonds in de prijsbijstelling over 2012.

## **B 5. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2012 INFRASTRUCTUURFONDS**

Rechtmatigheid

### *Sisa*

In het verslagjaar heeft lenM onder regie van het Ministerie van BZK gewerkt aan verbeteringen in het Single Information Single Audit verantwoordingsproces.

Naar aanleiding van de bevindingen van de ADR met betrekking tot het verantwoordingsjaar 2011 zijn er door de accountantskantoren en -diensten aanvullende werkzaamheden verricht. De ADR heeft deze werkzaamheden gereviseerd en op 30 november aan BZK gerapporteerd dat met inachtneming van een aantal specifieke bevindingen, de SiSa-bijlagen 2011 gebruikt kunnen worden voor de vaststelling van specifieke uitkeringen. Medio februari heeft de AR aangegeven de conclusie van de ADR te ondersteunen.

Omdat eind 2012 nog niet duidelijk was of al dan niet gebruik kon worden gemaakt van de SiSa verantwoordingsinformatie 2011, heeft lenM minder voorschotten vastgesteld. Hierdoor zijn de voorschotten op de balans toegenomen zoals toegelicht in de jaarrekening.

In 2013 kan alsnog worden overgegaan tot vaststelling.

### *Controlebevindingen ADR*

Uit de controlebevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de batenlastendiensten) van het Infrastructuurfonds over 2012 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden).

### *Totstandkoming beleidsinformatie*

De Rijksbegrotingsvoorschriften definiëren beleidsinformatie als de informatie betreffende het beleid en de bedrijfsvoering, die is opgenomen in de beleidsartikelen van de begrotingen en de jaarverslagen van het Rijk. In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen.

Het Infrastructuurfonds kent alleen productartikelen en bevat derhalve geen beleidsinformatie. Het verkeersmanagement en beheer en onderhoud van het hoofdwatersystemen (artikel 11), het hoofdwegennet (artikel 12) en de hoofdvaarwegen (artikel 15) wordt door Rijkswaterstaat gedaan op basis van prestatieafspraken met de beleidsdiensten. Deze prestatieafspraken geven aan op welk kwaliteitsniveau het beheer en onderhoud zich moet bevinden. De bekostiging van de prestatieafspraken vindt in principe plaats op basis van een tarief (P) per eenheid areaal (Q). De beleidsdiensten hebben ingestemd met de verantwoordingsrapportage over 2012 van Rijkswaterstaat.

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 6.1 Verantwoordingsstaat 2012 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR 1.000									
Art. Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
<b>TOTAAL</b>		<b>7.986.678</b>	<b>7.986.678</b>		<b>7.599.216</b>	<b>7.746.532</b>		<b>- 387.462</b>	<b>- 240.146</b>
11 Hoofdwatersystemen	588.136	617.781	16.632	518.280	583.270	39.174	- 69.856	- 34.511	22.542
12 Hoofdwegennet	2.446.818	2.452.845	232.114	4.219.392	2.659.773	165.700	1.772.574	206.928	- 66.414
13 Spoorwegen	2.032.613	2.445.684	93.136	2.050.436	2.185.220	72.526	17.823	- 260.464	- 20.610
14 Regionaal, lokale infrastructuur	215.471	329.348	0	65.062	238.852	0	- 150.409	- 90.496	
15 Hoofdvaarwegennet	1.020.676	848.406	68.687	679.932	823.026	51.704	- 340.744	- 35.380	- 16.983
16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	674.428	861.154	80.193	747.263	790.697	149.309	72.835	- 70.457	69.116
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	0	10.000	0	10.446	25.766	1.901	10.446	15.766	1.901
18 Overige uitgaven en ontvangsten	403.504	421.460	119.603	291.863	292.612	103.188	- 111.641	- 128.848	- 16.415
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk			7.376.313			7.163.030			- 213.283

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)

**6.2 Saldibalans per 31 december 2012 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting.**

Activa:	Bedrag	Passiva	Bedrag
Begrotingsuitgaven	€ 7.599.212.461,13	Begrotingsontvangsten	€ 7.746.531.432,50
Extra- comptabele vorderingen	€ 162.918.614,91	Tegenrek. extra- comptabele vorderingen	€ 162.918.614,91
Deelnemingen	€ 1.714.476.254,00	Tegenrek. deelnemingen	€ 1.714.476.254,00
Voorschotten	€ 2.224.608.764,62	Tegenrek. voorschotten	€ 2.224.608.764,62
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€ 15.580.129.820,44	Openstaande verplichtingen	€ 15.580.129.820,44
Tegenrek. garantieverplichtingen	€ 403.604.834,57	Openstaande garantieverplichtingen	€ 403.604.834,57
Sluitrekening lenM	€ 147.318.971,37		
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 27.832.269.721,04</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 27.832.269.721,04</b>

**6.2.1 Inleiding**

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Voor de begroting van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds wordt geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII). Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen u/g en de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen respectievelijk de openstaande verplichtingen zijn deze omwille van de inzichtelijkheid afzonderlijk gepresenteerd.

**6.2.2 Activa**

**6.2.2.1 Begrotingsuitgaven € 7.599.212.461,13**

Grondslag

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

**6.2.2.2 Extra-comptabele vorderingen € 162.918.614,91**

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)

Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	40	48.698	60	172.687	60	126.716
posten > 1 jaar	10	114.221	35	99.088	20	7.838
<b>Totaal</b>	<b>50</b>	<b>162.919</b>	<b>95</b>	<b>271.775</b>	<b>80</b>	<b>134.554</b>

## Toelichting

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

**Artikel 12 Hoofdwegennet**

Een vordering is ingesteld op de gemeente Utrecht van circa € 7 miljoen met betrekking tot de A2 Holendrecht–Oudenrijn welke in 2013 zal worden ontvangen.

**Artikel 13 Spoorwegen**

In december 2008 hebben de Staat, HSA en NS Reizigers met een Memorandum van Overeenstemming de aanvangsdatum van het vervoer op de HSL-Zuid vastgesteld op 1 juli 2009. Op die datum is de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet ingegaan. Tegelijkertijd is voor de eerste vier jaar een uitstel van betaling van de door HSA te betalen concessievergoeding HSL-Zuid inclusief rente afgesproken. Het ministerie van IenM heeft in 2010 een geüpdate business case van HSA ontvangen. Daaruit bleek dat de eerder afgesproken overeenkomst tussen de Staat en HSA achteraf onrealistisch was en moest worden opgebroken. Dit om een faillissement van HSA en daarmee een voor de Staat zeer ongunstige financiële situatie te voorkomen.

In 2012 is het onderhandelakkoord hierover tussen de NS en het ministerie van IenM definitief geworden. De instemming van de Tweede kamer heeft op 15 februari 2012 plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zal per 2015 de HSL-Zuid geïntegreerd worden in het hoofdrailnet (HRN). In het onderhandelakkoord is o.a. een eenmalige verlaging van de concessievergoeding met € 205,6 miljoen in de beginperiode van de concessie vanwege externe omstandigheden (EMC en ERTMS) en de betaling van concessievergoedingen voor de HSL-Zuid en het HRN van 2012 tot en met 2024 afgesproken. In 2012 heeft HSA conform de afspraken de eerste € 40 miljoen betaald. Op 31 december 2012 bedraagt de vordering van de Staat op HSA € 108 miljoen. Bovenop de in het onderhandelakkoord afgesproken korting vanwege externe omstandigheden zal HSA een extra korting claimen voor verminderde beschikbaarheid van treinpaden als gevolg van de infrastructuur in de jaren tot en met 2012. Hiervan heeft IenM nog geen onderbouwing van HSA ontvangen. Het zal daarom nog moeten blijken of bovenop de reeds verwerkte korting van € 205,6 miljoen een extra claim van HSA reëel is.

Een vordering op de Nederlandse Spoorwegen N.V. heeft betrekking op de afspraken die voortvloeien uit de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet 2005–2015. Voor 2012 bedraagt het bedrag € 30 miljoen en zal in 2013 worden ontvangen.

**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Op de gemeente 's-Hertogenbosch staat een vordering van circa € 6 miljoen open voor de omlegging van het kanaal Zuid-Willemsvaart waarvan de ontvangst in 2013 wordt verwacht.

**6.2.2.3 Deelnemingen € 1.714.476.254,00**

Grondslag

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

De cijfers

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

**Tabel 2: Deelnemingen (x € 1.000)**

Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	1.714.476
<b>Totaal</b>	<b>1.714.476</b>

Toelichting

In 2012 is het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. ongewijzigd gebleven en bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van € 450,00 elk.

**6.2.2.4 Voorschotten € 2.224.608.764,62**

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 3 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

**Tabel 3: Voorschotten (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	305	996.021	385	1.005.466	250	922.044
posten > 1 jaar	475	1.228.588	340	1.055.641	270	1.066.428
<b>Totaal</b>	<b>780</b>	<b>2.224.609</b>	<b>725</b>	<b>2.061.107</b>	<b>520</b>	<b>1.988.472</b>

Tabel 4 verstrekt informatie over de in 2012 afgerekende voorschotten.

Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1.000)

Stand per 1 januari 2012	2.061.107
In 2012 vastgelegde voorschotten	3.034.817
	5.095.924
In 2012 afgerekende voorschotten	- 2.871.316
	2.224.608

## Toelichting

**Artikel 11 Hoofdwatersystemen**

Aan het Agentschap NL zijn voorschotten verstrekt van circa € 27 miljoen voor de uitvoering van de regeling Innovatieketen Water 2009–2013 en voor het realisatieprogramma waterbeheren met als doel de waterproblematiek aan te pakken. De afwikkeling wordt in 2013 verwacht.

Ook noemenswaardig zijn de verstrekte voorschotten aan Deltares van circa € 23 miljoen voor het project Deltafaciliteit om de nieuwe kennisvragen te kunnen beantwoorden op het gebied van veiligheid tegen overstroming, waterbeheer en het blijvend duurzaam kunnen bewonen van onze Nederlandse delta.

Aan de stichting Groenfonds is in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder circa € 23 miljoen.

**Artikel 12 Hoofdwegennet**

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan Prorail (circa € 21 miljoen) voor de spoortraverse Nijverdal, aan de provincie Zuid-Holland voor de ongelijkvloerse kruisingen N57–N218 te Brielle € 9 miljoen en voor het programma aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet aan de gemeente Dordrecht € 6 miljoen voor het project A16 Mijlweg.

**Artikel 13 Spoorwegen**

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van circa € 829 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Aan Prorail zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 73 miljoen voor onder andere een monitoringssysteem verkeersleiding en voor planstudies ten behoeve projecten voor de personen- en goedereninfrastructuur. De verwachting is dat de voorschotten in 2013 worden afgerekend.

**Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur**

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids-Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 444 miljoen, zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (circa € 112 miljoen), diverse provincies (ruim € 149 miljoen), het Bestuur regio Utrecht (circa € 72 miljoen), de Stadsregio Rotterdam (ruim € 48 miljoen), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ruim € 34 miljoen), de regio Twente (circa € 12 miljoen), de regio Eindhoven (ruim € 8 miljoen) en het samenwerkingsverband KAN (ruim € 7 miljoen).

## *Jaarrekening*

Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in 2013/2014.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid is aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt van ruim € 264 miljoen. Afrekening zal in 2013 plaatsvinden.

In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur zijn diverse bijdragen verstrekt, zoals aan de gemeente Nijmegen ruim € 158 miljoen voor het project De Waalsprong (afwikkeling naar verwachting in 2015) en aan de gemeente Tilburg (€ 5 miljoen) voor het project Noord-west-tangent.

### **Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van circa € 54 miljoen voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2013/2014 zal plaatsvinden.

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

In het kader van de stimuleringsregeling Voordelta is aan de provincie Zeeland een voorschot verstrekt van ruim € 12 miljoen ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme en zal in 2014 worden afgewikkeld.

Voor het project «Den Bosch spoorkruising Zuid-Willemsvaart» zijn aan Prorail voorschotten verstrekt van circa € 11 miljoen en aan de provincie Groningen zijn voorschotten verstrekt van ruim € 9 miljoen voor de vervanging van de Noordzeebrug en een nieuwe hoge wegbrug bij Zuidhorn over de vaarweg Lemmer–Delfzijl. Aan de stichting Groenfonds zijn voorschotten verstrekt in het kader van natuurcompensatie Westerschelde/Veerse Meer en Perkpolder (ruim € 7 miljoen).

### **Artikel 16 Mega projecten niet-Infrastructuur en Milieu**

Met het PKB Ruimte voor de Rivier wil men de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen op het vereiste niveau brengen en een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. In dat kader zijn voorschotten verstrekt van ruim € 71 miljoen.

Zo is voor dijkverleggingen en -verbeteringen circa 22 miljoen verstrekt aan onder andere de gemeente Nijmegen voor het project Lent circa € 17 miljoen en aan diverse waterschappen ruim € 5 miljoen. Voor de uiterwaardevergravingen bij Deventer, Zwolle en Avelingen is ruim € 18 miljoen betaald aan onder andere het waterschap Groot Salland. Aan het waterschap Brabantse Delta is circa € 15 miljoen verstrekt voor de rivierverruiming Overdiepse polder en is aan de stichting Groenfonds voor de aankoop van gronden in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier ruim € 16 miljoen betaald. Afwikkeling wordt in de jaren 2013/2015 verwacht.



Onder de hoofdproducten Waterkeren en -beheren zijn diverse projecten opgenomen zoals rivierverruimingsmaatregelen, het hoogwaterbeschermingsprogramma en het project Zwakke Schakels Kust. In die kaders zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 26 miljoen aan onder andere het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (ruim € 14 miljoen) voor het project Nederlek en het waterschap Zeeuwse Eilanden (circa € 8 miljoen) voor diverse projecten.

Vanuit het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) zijn subsidies verstrekt, ruim 99 miljoen, om de vereiste verbeteringsmaatregelen uit te voeren om aan de wettelijke norm voor de veiligheid van de primaire waterkeringen te voldoen.

Zo is aan het Hoogheemraadschap (HHR) Hollands Noorderkwartier ruim € 26 miljoen verstrekt voor onder andere het project Markermeerdijk Enkhuizen–Hoorn (€ 24 miljoen), aan het HHR van Delfland circa € 18 miljoen voor onder meer het project Delflandse kust en aan het HHR van Schieland en Krimpenerwaard ruim € 25 miljoen voor de dijkversterkingen Bergambacht–Ammerstol–Schoonhoven en Krimpen. Het waterschap Zeeuw Vlaanderen heeft circa 14 miljoen ontvangen voor het versterken van de kust van West Zeeuws Vlaanderen en aan het waterschap Hollandse Delta is ruim € 9 miljoen verstrekt voor onder meer de dijkversterking Eiland van Dordrecht-Oost. Afwikkeling van de voorschotten wordt in 2014/2015 verwacht.

#### **Artikel 17 Mega projecten Infrastructuur en Milieu**

Aan Prorail zijn voorschotten van ruim € 9 miljoen verstrekt ten behoeve van onderhoud van het project Betuweroute. Afwikkeling vindt plaats in 2013.

De NS heeft voorschotten van circa € 9 miljoen ontvangen ten behoeve van de ombouw van het VIRM-1 park (verlengd interregiomaterieel) zodat deze geschikt is voor het HSL netwerk.

#### **6.2.2.5 Tegenrekeningen € 15.983.734.655,01**

Grondslag

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

#### **6.2.2.6 Sluitrekening IenM (XII) € 147.318.971,37**

Grondslag

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

#### **6.2.3 Passiva**

##### **6.2.3.1 Begrotingsontvangsten € 7.746.531.432,50**

Grondslag

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

### 6.2.3.2 Openstaande verplichtingen € 15.580.129.820,44

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2012 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2012 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2012 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 5 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

**Tabel 5: Openstaande verplichtingen (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2012	14.596.673
Aangegaan in 2012	8.582.669
	23.179.342
Tot betaling gekomen in 2012	- 7.599.212
	15.580.130
Openstaand per 31 december 2012	<b>15.580.130</b>

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

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

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

### 6.2.3.3 Openstaande garantieverplichtingen € 403.604.834,57

Grondslag

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

## Jaarrekening

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans 2011 heeft één wijziging plaatsgevonden. Prorail heeft een lening van ruim € 31,7 miljoen volgens planning afgelost.

De cijfers

Tabel 6 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2012.

**Tabel 6: Garantieverplichtingen (x € 1.000)**

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
1997	2027	Prorail	Lening	6.807
1997	2027	Prorail	Lening	9.075
1997	2027	Prorail	Lening	56.722
2001	n.n.b.	Prorail	RC krediet	90.000
2005	2020	Prorail	Lening	75.000
2009	2017	Prorail	Lening	166.000
Openstaand per 31 december 2012				403.604

Tabel 7 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

**Tabel 7: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2012	435.369
Nieuw verstrekt in 2012	0
<hr/>	
Afname van het risico in 2012	435.369 – 31.765
<hr/>	
Openstaand per 31 december 2012	<b>403.604</b>

### 6.2.3.4 Tegenrekeningen € 4.102.003.633,53

Grondslag

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

**D. BIJLAGEN****Bijlage Artikel 13 Spoorwegen****Bijlage 1 Toelichting artikel 13 Spoorwegen**

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/2012, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Specifiek voor de verantwoording voor artikel 13 Spoorwegen gaat het om de volgende aanvullende gegevens:

- A. Een overzichtstabel waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht (kabinetsreactie op aanbeveling 15, laatste bullet);
- B. Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 van het Infrastructuurfonds (de betalingen door lenM aan ProRail) en de totale ontvangsten en bestedingen van ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zevende bullet);
- C. Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zesde bullet);
- D. Een detailoverzicht met de aansluiting tussen de begroting lenM en de realisatie ProRail op «kostendragerniveau» (kabinetsreactie op aanbeveling 14, eerste t/m vierde bullet).

Deze aanvullende gegevens zijn opgenomen in deze bijlage, waarmee inzicht wordt gegeven in de gerealiseerde betalingen aan ProRail versus de geplande betalingen aan ProRail, de totale financiering van ProRail (lenM, lagere overheden, vervoerders, etc.) en de bestedingen door ProRail in het afgelopen jaar aan de verschillende «kostendragers» en hoe deze bestedingen zich verhouden tot het jaar daarvoor en tot de verwachte bestedingen in de begroting.

**Onderdeel A – overzichtstabel mutaties artikel 13**

Bedragen x € 1 miljoen	Artikel	Artikel	Artikel	Artikel	Totaal	Artikel	Per saldo	
<b>Artikel 13 spoorwegen</b>	<b>13.02</b>	<b>13.03</b>	<b>13.04</b>	<b>13.05</b>	<b>uitgaven</b>	<b>13.09</b>	<b>uitgaven</b>	
<b>Ontwerpbegroting 2012</b>	<b>1.511</b>	<b>676</b>	<b>151</b>	<b>108</b>	<b>2.446</b>	<b>- 93</b>	<b>2.353</b>	
Onderhandelakkoord HSA		In-/Extensivering			<b>0</b>	31	<b>31</b>	<sup>1</sup>
Kasschuiven	- 3	Intertemporeel			<b>- 3</b>		<b>- 3</b>	<sup>2</sup>
Saldo 2011	2	Intertemporeel	12	36	<b>30</b>	- 10	<b>20</b>	<sup>3</sup>
<b>Mutaties voorjaarsnota 2012</b>	<b>- 1</b>	<b>- 20</b>	<b>12</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>48</b>	
<b>Stand eerste supplettoire wet 2012</b>	<b>1.510</b>	<b>656</b>	<b>163</b>	<b>144</b>	<b>2.473</b>	<b>- 72</b>	<b>2.401</b>	
Loonbijstelling 2012	2	In-/Extensivering			<b>2</b>		<b>2</b>	<sup>4</sup>
Overheveling van/naar HXII	- 3	In-/Extensivering	4	- 5	<b>- 4</b>		<b>- 4</b>	<sup>5</sup>
Overheveling van/naar artikel 14		In-/Extensivering	0		<b>0</b>		<b>0</b>	<sup>6</sup>

## Bijlagen

Bedragen x € 1 miljoen		Artikel	Artikel	Artikel	Artikel	Totaal	Artikel	Per saldo	
Overheveling intern artikel 13	Neutraal	- 17	25		10	<b>18</b>	- 18	<b>0</b>	<sup>7</sup>
Kasschuiven	Intertemporeel	- 12	- 163	- 26	- 94	<b>- 295</b>		<b>- 295</b>	<sup>8</sup>
<b>Mutatie miljoenennota 2013</b>		<b>- 30</b>	<b>- 134</b>	<b>- 26</b>	<b>- 89</b>	<b>- 279</b>	<b>- 18</b>	<b>- 297</b>	
<b>Stand ontwerpbegroting 2013</b>		<b>1.480</b>	<b>522</b>	<b>137</b>	<b>55</b>	<b>2.194</b>	<b>- 90</b>	<b>2.104</b>	
Overheveling van/naar HXII	In-/Extensivering		0			<b>0</b>		<b>0</b>	<sup>9</sup>
Overheveling intern artikel 13	Neutraal		2		- 2	<b>0</b>		<b>0</b>	<sup>10</sup>
Saldo 2012	Intertemporeel		21	- 8	- 1	<b>12</b>		<b>12</b>	<sup>11</sup>
<b>Mutaties najaarsnota 2012</b>		<b>0</b>	<b>23</b>	<b>- 8</b>	<b>- 3</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	
<b>Stand tweede supplettoire wet 2012</b>		<b>1.480</b>	<b>545</b>	<b>129</b>	<b>52</b>	<b>2.206</b>	<b>- 90</b>	<b>2.116</b>	
Overheveling intern artikel 13	Neutraal		0		0	<b>0</b>	- 1	<b>- 1</b>	<sup>12</sup>
Saldo 2012	Intertemporeel	- 16	- 5	1	- 1	<b>- 21</b>	18	<b>- 3</b>	<sup>13</sup>
<b>Mutaties Slotwet 2012</b>		<b>- 16</b>	<b>- 5</b>	<b>1</b>	<b>- 1</b>	<b>- 21</b>	<b>17</b>	<b>- 4</b>	
<b>Realisatie 2012</b>		<b>1.464</b>	<b>540</b>	<b>130</b>	<b>51</b>	<b>2.185</b>	<b>- 73</b>	<b>2.112</b>	
Desaldering uitgaven- ontvangsten		- 1	- 10			<b>- 11</b>	11	<b>0</b>	
<b>Betaling en ontvangst</b>		<b>1.463</b>	<b>530</b>	<b>130</b>	<b>51</b>	<b>2.174</b>	<b>- 62</b>	<b>2.112</b>	

↓  
Zie overzicht financiële stromen spoorinfrastructuur 2012 (onderdeel B)

### Toelichting

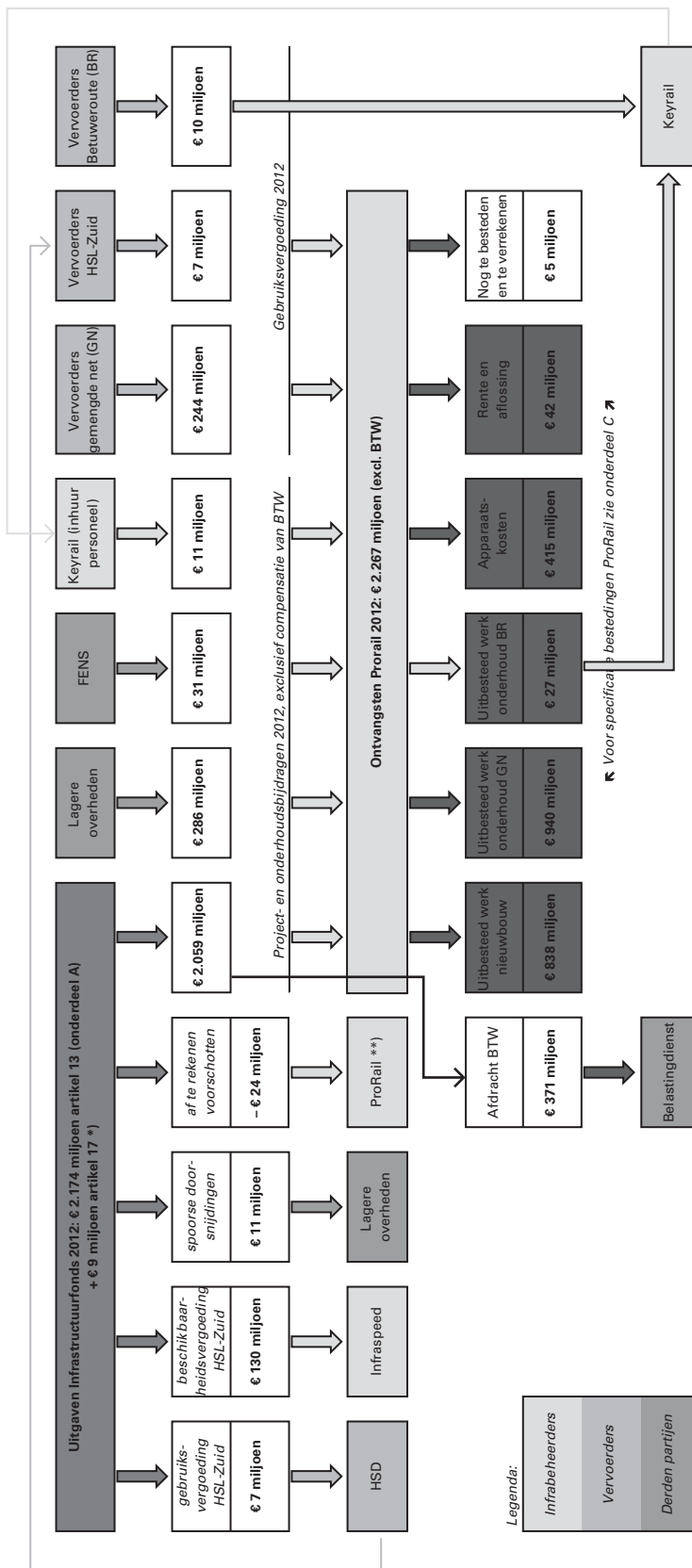
1. De concessievergoeding HSA voor de periode t/m 2028 is met € 600 miljoen naar beneden bijgesteld. Hiervan heeft € 31 miljoen betrekking op het kasjaar 2012. Voor een uitgebreide toelichting op het onderhandelakkoord HSA/HRN wordt verwezen naar de 1<sup>e</sup> supplettoire 2012.
2. De inpassing van het onderhandelakkoord HSA/HRN heeft geleid tot een kasschuif in de uitgaven voor beheer, onderhoud en vervanging, waarbij € 3 miljoen is geschoven van 2012 naar 2020.
3. Dit is de toevoeging c.q. onttrekking van het saldo 2011.
4. Dit is de toevoeging van de looncompensatie 2012. Over de toevoeging van de prijscompensatie 2012 vindt in 2013 besluitvorming plaats.
5. Het betreft hier overhevelingen tussen het Infracfonds en Begroting XII met betrekking tot het actieplan groei op het spoor, geluidsprogramma spoor, quick scan decentraal vervoer en sneltram Limburg.
6. Het betreft hier een overheveling tussen artikel 13 IF en artikel 14 IF inzake het RSP-project Groningen-Leeuwarden.
7. Het betreft hier overhevelingen binnen artikel 13 IF met betrekking tot het actieplan groei op het spoor, toiletten op stations, geluidsregister en de fase- overgang van projecten (van planstudiefase naar realisatiefase) en de desaldering van uitgaven en ontvangsten op projecten.

## *Bijlagen*

8. Middels kasschuiven binnen artikel 13 zijn de beschikbare middelen weer in evenwicht gebracht met de benodigde middelen voor 2012. De verlaging van de middelen op 13.02 hangt samen met het doorschuiven van maatregelen uit het actieplan groei op het spoor en de verlaging van de middelen op 13.04 hangt samen met de rentestand. De verlaging van de middelen op 13.03 en 13.05 hebben voornamelijk betrekking op de projecten PHS (38), OV SAAL (20), Tweede Maasvlakte (30), Utrecht (35), NANOV (13) en Rotterdam–Genua (15). Ook zijn de budgetten voor risico's spoorprogramma (34) en niet concreet belegde ruimte (35) verlaagd en is een forfaitaire aftrek toegepast (37). Zie de projectoverzichten voor een uitgebreidere toelichting.
9. Het betreft hier een overheveling tussen het Infrafonds en Begroting XII met betrekking tot Eindhoven Airport.
10. Het betreft hier een overheveling binnen artikel 13 IF met betrekking tot de fase- overgang van projecten (van planstudiefase naar realisatiefase).
11. Dit is de toevoeging c.q. onttrekking van het saldo 2012.
12. Het betreft hier overhevelingen binnen artikel 13 IF met betrekking tot de fase- overgang van projecten (van planstudiefase naar realisatiefase) en de desaldering van uitgaven en ontvangsten op projecten.
13. Dit is de toevoeging c.q. onttrekking van het saldo 2012.

Onderdeel B – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële stromen spoorinfrastructuur 2012



\*) om de aansluiting met de jaarrekening van ProRail helemaal rond te krijgen moeten ook de betalingen aan ProRail van IF artikel 17 (Aanleg Betuweroute) hierbij betrokken worden.  
 \*\*) het betreft hier de afrekening van voorschotten die, als gevolg van kasstelsel versus baten-lastenstelsel, wel zichtbaar zijn in de uitgaven op het Infrastructuurfonds, maar niet in de opbrengsten van ProRail.

Legenda:

Infrabeheerders
Vervoerders
Derden partijen
Uitgaven IenM
Bestedings- en Bestellingen ProRail

### Onderdeel C – Specificatie bestedingen ProRail

Onderstaand is een toelichting opgenomen op het overzicht van de financiële stromen met betrekking tot spoorinfrastructuur opgenomen. Hieruit blijkt (onder andere) dat ProRail in het jaar 2012 in totaal € 2.267 miljoen heeft ontvangen (exclusief de compensatie van BTW). Van dit bedrag is € 2.262 miljoen besteed in 2012 en is € 5 miljoen nog te besteden c.q. te verrekenen.

#### Samenvatting bestedingen ProRail:

Bestedingen ProRail			
		2012	2011
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	1	838	947
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging gemengde net	2	940	954
Uitbesteed werk beheer en onderhoud Betuweroute (Keyrail)		27	35
Apparaatskosten	3	415	423
Rente en aflossing leningen	4	42	168
<b>Bestedingen door ProRail</b>		<b>2.262</b>	<b>2.527</b>
Nog te besteden c.q. te verrekenen	5	5	80
<b>Ontvangen door ProRail</b>		<b>2.267</b>	<b>2.607</b>

#### Toelichtingen:

##### 1) Specificatie uitbesteed werk nieuwbouwprojecten:

##### Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten

	2012	2011
MIRT-projecten	477	584
Functiewijzigingsprojecten	162	175
Omgevingswerken en FENS	276	297
Doorbelaste apparaatskosten	- 77	- 109
<b>Totaal</b>	<b>838</b>	<b>947</b>

De investeringen in nieuwbouwprojecten zijn met ruim € 100 miljoen gedaald ten opzichte van 2011. Deze daling heeft nagenoeg volledig betrekking op de MIRT-projecten (IF 13.03 en 13.05).

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



## Bijlagen

<b>Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging gemengde net</b>		
	2012	2011
Grootschalig onderhoud	145	141
Kleinschalig onderhoud	269	279
Onderhoud transfer	66	65
Beheer en calamiteiten	159	143
Verkenning, planstudie en innovatie	16	23
<b>Beheer en onderhoud</b>	<b>655</b>	<b>651</b>
Bovenbouwvernieuwingen	120	134
Vervanging overige systemen	203	186
Doorbelaste apparaatskosten	- 38	- 17
<b>Vervangingen</b>	<b>285</b>	<b>303</b>
<b>Totaal</b>	<b>940</b>	<b>954</b>

Het uitbesteed werk voor onderhoud en vervanging is nagenoeg gelijk aan 2011.

### (3) Specificatie apparaatskosten:

<b>Apparaatskosten</b>		
	2012	2011
Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten	300	286
Externe dienstverlening (incl. inhuur)	58	78
Huisvestingskosten	57	59
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>423</b>

De apparaatskosten zijn in 2012 verder afgenomen, met name als gevolg van de reductie van inhuur personeel.

### (4) Specificatie rente en aflossing leningen:

<b>Rente en aflossing leningen</b>		
	2012	2011
Rentebaten en -lasten	11	19
Aflossing leningen	31	149
<b>Totaal</b>	<b>42</b>	<b>168</b>

In 2012 is een lening afgelost (reguliere aflossing), terwijl in 2011 naast een reguliere aflossing ook een vervroegde aflossing heeft plaatsgevonden, welke is gefinancierd uit de door het ministerie van Financiën beschikbaar gestelde middelen (verkoop Strukton).

### (5) Specificatie nog te besteden en te verrekenen:

## Bijlagen

<b>Nog te besteden en te verrekenen</b>				
		2012	2011	Mutatie
Voorzieningen (omgevingswerken)	(a)	206	213	- 7
Werkkapitaal (debiteuren, crediteuren, enz.)	(b)	184	150	34
<b>Herkomst derden</b>		<b>390</b>	<b>363</b>	<b>27</b>
Vooruitontvangen subsidie lenM	(c)	80	115	- 35
Voorschotafrekeningen lenM	(d)	149	88	61
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	(e)	- 36	30	- 66
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	(f)	7	- 11	18
<b>Herkomst lenM</b>		<b>200</b>	<b>222</b>	<b>- 22</b>
<b>Totaal liquide middelen</b>		<b>590</b>	<b>585</b>	<b>5</b>

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

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

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

<b>Overlopende subsidie</b>				
		2012	2011	Mutatie
Beheer, onderhoud en vervanging		29	29	0
Grote programma's functiewijzigingen		0	33	- 33
Overige geormerkte projecten		41	42	- 1
<b>Totaal maatregelen</b>		<b>70</b>	<b>104</b>	<b>- 34</b>
Nog te verdelen prijscompensatie		10	11	- 1
<b>Totaal</b>		<b>80</b>	<b>115</b>	<b>- 35</b>

(d): Dit betreft voorschotafrekeningen tussen ProRail en lenM.

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

(f): Overschotten en tekorten op de uitgevoerde maatregelen (beheer en onderhoud) worden toegevoegd en onttrokken aan de egalisatiereserve.

### Onderdeel D – Beheer, onderhoud en vervanging: realisatie versus begroting

In onderstaande tabel is voor beheer, onderhoud en vervanging (en kapitaallasten) de aansluiting tussen de begroting lenM en realisatie ProRail aangegeven op het niveau van «kostendragers».

Bij de aansluiting tussen begrotingscijfers lenM en realisatiecijfers ProRail zijn met name de volgende zaken van belang:

## Bijlagen

- De tabel in de begroting 2012 (MIRT, pagina 345) was nog op de oude systematiek gebaseerd. Voor de vergelijking met de nieuwe systematiek (vanaf de begroting 2013) moet een aantal posten worden geherrubriceerd, omdat onder «functiewijzigingsprojecten» ook de uitgaven voor verkenning en innovatie en het actieplan groei op het spoor zijn opgenomen, alsmede de nog niet verdeelde prijscompensatie 2011.
- De begroting 2012 was gebaseerd op het Beheerplan 2011; de realisatie (betaling) 2012 is gebaseerd op het Beheerplan 2012. De belangrijkste wijziging in het Beheerplan 2012 is een verschuiving in de uitgaven van vervangingen en functiewijzigingsprojecten naar onderhoud. Deze verschuiving is voornamelijk een uitvloeisel van het Programma 2012–2015 (zie Beheerplan 2013, pagina 14) en de nog niet bestede subsidie van functiewijzigingsprojecten per eind 2011 bij ProRail.
- De begrotingscijfers zijn inclusief de compensatie van BTW, terwijl de realisatiecijfers van ProRail exclusief BTW zijn. Bijzonderheid hierbij is dat lenM ook de BTW op de gebruiksvergoeding vervoerders compenseert (op het begrotingscijfer voor gebruiksvergoeding vindt derhalve geen correctie voor BTW plaats).
- lenM werkt op basis van een kas- verplichtingenstelsel, terwijl ProRail werkt op basis van een baten-lastenstelsel. Een deel van de subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging van lenM is hierdoor niet rechtstreeks zichtbaar in de resultatenrekening van ProRail, maar loopt via de balansrekeningen van ProRail. Daarnaast loopt een deel van de aanlegsubsidies (investerings) juist weer wel via de resultatenrekening van ProRail. In de tabel zijn deze verschillen verwerkt in de kolom «bijdragen uit andere beschikkingen».
- Een deel van de kosten van ProRail wordt betaald door derden. Hiermee is reeds rekening gehouden in de (nieuwe) opzet van de begrotingscijfers.

Uit de tabel blijkt dat over 2012 ProRail € 18 miljoen minder heeft besteed dan beschikbaar was. Dit bedrag is toegevoegd aan de egalisatiereserve van ProRail. Eind 2011 was deze reserve nog € 11 miljoen negatief, waarmee de stand per eind 2012 op € 7 miljoen positief uitkomt. De € 18 miljoen bestaat voor € 23 miljoen uit nagekomen baten op voorgaand jaar en voor € 5 miljoen (per saldo) hogere kosten voor 2012. De nagekomen baten hebben betrekking op bijdragen planstudiekosten (€ 11 miljoen), teruggave energieheffing (€ 5 miljoen), terugdraaien boete NMa (€ 2 miljoen) en vaststelling bijdrage aan Keyrail (€ 5 miljoen). De (per saldo) hogere kosten voor 2012 bestaan uit hogere kosten uitbesteed werk (+ € 12 miljoen), hogere gebruiksvergoeding (– € 7 miljoen), hogere opbrengsten werk derden (– € 4 miljoen), lagere apparaatskosten (– € 8 miljoen), lagere rentekosten (– € 14 miljoen), hogere afschrijvingskosten (+ € 27 miljoen) en een vrijval uit voorzieningen (– € 1 miljoen).

## Bijlagen

Begroting lenM 2012 ontwerp- begroting 2012 (MIRT pag. 345)	Correctie werken derden	Correctie actieplan, indexatie en verkenning	Techni- sche correc- ties	Begroting 2012 gecorr- geerd	Beheerplan- correcties 2012 vs 2011	Overheve- lingen van/naar HXII	Overheve- lingen van/naar aanleg	Kasschui- ven in de begroting	Aanpas- singen n.a.v. uitvoering 2012 (saldo 2012)	Begro- tings- mutaties 2012	Betaling aan ProRail (realisatie lenM 2012)	Eliminatie BTW	Realisatie lenM exclusief BTW	Totaal besteding ProRail (onderdeel C)	Bijdragen uit andere beschik- kingen	Bijdrage uit subsidie beh, odh en verv	Afwijking realisatie lenM ProRail vs betaling door lenM
Beheer en calamiteiten	186	0	13	199	-22	0	0	0	2	-20	179	-29	150	159	0	159	9
Groenschilg onderhoud	115	0	2	117	44	0	0	0	0	44	161	-26	135	145	0	145	10
Kleinschalig onderhoud	238	7	20	265	55	0	0	0	1	56	321	-52	269	269	0	269	0
Onderhoud transfer	91	0	0	91	-8	0	0	0	1	-7	84	-14	70	66	0	66	-4
Onderhoud Betuweroute (incl. gebr., verg.)	34	0	0	34	-1	0	0	0	1	0	34	-6	28	27	0	27	-1
Verkenning en innovatie	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	4	-1	3	16	15	1	-2
<b>Beheer en onderhoud</b>	<b>664</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>710</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>73</b>	<b>783</b>	<b>-128</b>	<b>655</b>	<b>682</b>	<b>15</b>	<b>667</b>	<b>12</b>
Bouwwerke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bouwwerke (incl. BR)	205	0	0	205	-41	0	0	0	0	-41	164	-27	137	120	-17	137	0
Vervanging overige systemen	258	0	0	258	-5	0	0	-12	-18	-35	223	-37	186	203	-10	213	27
<b>Vervangingen</b>	<b>463</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>463</b>	<b>-46</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>-18</b>	<b>-76</b>	<b>387</b>	<b>-64</b>	<b>323</b>	<b>323</b>	<b>-27</b>	<b>350</b>	<b>27</b>
<b>Uitgaven beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>1.127</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>1.173</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>-13</b>	<b>-3</b>	<b>1.170</b>	<b>-192</b>	<b>978</b>	<b>1.005</b>	<b>-12</b>	<b>1.017</b>	<b>39</b>
Apparaatuitgaven (incl. overige baten/lasten)	300	23	0	323	11	2	0	0	0	13	336	-55	281	300	51	249	-32
<b>Totaal uitgaven</b>	<b>1.427</b>	<b>45</b>	<b>24</b>	<b>1.496</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>-13</b>	<b>10</b>	<b>1.506</b>	<b>-247</b>	<b>1.259</b>	<b>1.305</b>	<b>39</b>	<b>1.266</b>	<b>7</b>
Doorbelaste kosten aan derden	0	-45	0	-45	0	0	0	0	0	0	-45	7	-38	-55	-13	-42	-4
Gebruiksvergoeding	-244	0	0	-244	6	0	0	0	-6	0	-244	0	-244	-244	7	-251	-7
Vervoerders (excl. BR)	-244	-45	0	-289	6	0	0	0	-6	0	-289	7	-282	-299	-6	-293	-11
<b>Doorbelaste uitgaven</b>	<b>-244</b>	<b>-45</b>	<b>0</b>	<b>-289</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>-289</b>	<b>7</b>	<b>-282</b>	<b>-299</b>	<b>-6</b>	<b>-293</b>	<b>-11</b>
<b>Totaal 13.02.01, 13.02.02 en 13.02.04</b>	<b>1.183</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>1.207</b>	<b>39</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>-19</b>	<b>10</b>	<b>1.217</b>	<b>-240</b>	<b>977</b>	<b>1.006</b>	<b>33</b>	<b>973</b>	<b>-4</b>
13.02.03 - Kapitaallasten	38	0	0	38	0	0	0	0	0	0	38	-6	32	42	24	18	-14
13.02.05 - Functiewijzigings- projecten	290	0	-50	240	-39	0	2	3	3	-31	209	-34	175	162	-13	175	0
<b>Totaal ProRail</b>	<b>1.511</b>	<b>0</b>	<b>-26</b>	<b>1.485</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>-9</b>	<b>-16</b>	<b>-21</b>	<b>1.464</b>	<b>-280</b>	<b>1.184</b>	<b>1.210</b>	<b>44</b>	<b>1.166</b>	<b>-18</b>
Actieplan groei op het spoor	0	0	26	26	0	-3	-19	-4	0	-26	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal artikel 13.02</b>	<b>1.511</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.511</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-17</b>	<b>-13</b>	<b>-16</b>	<b>-47</b>	<b>1.464</b>	<b>-280</b>	<b>1.184</b>	<b>1.210</b>	<b>44</b>	<b>1.166</b>	<b>-18</b>

**Bijlage Afkortingenlijst**

**A.**

ABvM	=	Anders Betalen voor Mobiliteit
ADOB	=	Automatische dubbele overwegbeveiliging
ADR	=	Auditdienst Rijk
AKI	=	Automatische knipperlichtinstallatie
AMvB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
AOV	=	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB	=	Automatische treinbeïnvloeding

**B.**

BB21	=	Beveiliging en besturing voor de 21 <sup>e</sup> eeuw
BDU	=	Brede Doeluitkering
Bev21	=	Beveiligingssysteem, onderdeel van BB21
B&O	=	Beheer en Onderhoud
BPRW	=	Beheerplan voor de Rijkswateren
BTW	=	Belasting Toegevoegde Waarde
BZK	=	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

**C.**

CBS	=	Centraal Bureau voor de Statistiek
-----	---	------------------------------------

**D.**

dB	=	Decibel
DBFM	=	Design-Build-Finance-Maintenance
DGMo	=	Directoraat Generaal Mobiliteit
DMB	=	Driebergen, Maarsse, Bunnik
DRIP	=	Dynamische Route Informatie Panelen

**E.**

ELI	=	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EU	=	Europese Unie
EMC	=	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERMTS	=	European Rail Traffic Management System
ESA	=	Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk
EU	=	Europese Unie

**F.**

FES	=	Fonds Economische Structuurversterking
FLIWAS	=	Landelijk draaiboek management overstromingen, implementatie crisisinformatiesysteem

**G.**

GSM-R	=	Global System for Mobile communication – Rail
GVB	=	Groot Schallige Verwerking Baggerspecie

**H.**

HSA	=	<i>High Speed Alliance</i>
HSL	=	Hogesnelheidslijn
HTA	=	Hoofdtransportas
HVWN	=	Hoofdvaarwegennet
HWN	=	Hoofdwegennet

## *Bijlagen*

HWS	=	Hoofdwatersystemen
<b>I.</b>		
IenM	=	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	=	Infrastructuurfonds
IIVR	=	Integrale Inrichting Veluwe Randmeer
IP	=	Infraprovider
IVS	=	Informatie en Volgsysteem voor de Scheepvaart
<b>K.</b>		
KKBA	=	Kosten-batenanalyse
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
<b>L.</b>		
LMCA	=	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
<b>M.</b>		
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MHW	=	Maatgevend hoog water
MJPB	=	Meerjarenprogramma Bodemsanering
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOBZ	=	Modernisering Object Bediening Zeeland
<b>N.</b>		
NaNov	=	Goederenroute Elst–Deventer–Twente
NDW	=	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NoMo	=	Nota Mobiliteit
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe Sleutel Projecten
<b>O.</b>		
OV-SAAL	=	Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad
OVT	=	OV-terminal
OW	=	Ontgrondingenwet
<b>P.</b>		
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PB	=	Project Besluit
PHS	=	Programma Hoogfrequent Spoor
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PN	=	Project Nota
PPS	=	Publiek-private samenwerking
PSC	=	Publieke sector comparator
PVE	=	Programma van Eisen
<b>R.</b>		
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REP	=	Ruimtelijk economisch programma
RRAAM	=	Project Rijk–Regio–Almere–Amsterdam–Markermeer
RSP	=	Regiospecifiek Pakket
RWS	=	Rijkswaterstaat

## *Bijlagen*

### **S.**

SLA	=	Service Level Agreement
SNIP	=	Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SUBBIED	=	Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	=	Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie
SVV	=	Structuurschema Verkeer en Vervoer

### **T.**

TB	=	Tracé Besluit
TK	=	Tweede Kamer
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
TVB	=	Trein Vrije oerioden

### **U.**

UO	=	Uitvoeringsopdracht
UPR	=	Urgentieprogramma Randstad

### **V.**

VINEX	=	Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNK	=	Veiligheid Nederland in kaart
VPT	=	Vervoer per trein
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

### **W.**

Wbb	=	Wet bodembescherming
Wbr	=	Wet beheer rijkwaterstaatwerken
WST	=	Westerschelde Tunnel
WTC	=	World Trade Centre
Wvo	=	Wet verontreiniging oppervlakte wateren
Wwh	=	Wet op de waterhuishouding

### **Z.**

ZOAB	=	Zeer Open Asfalt Beton
ZSM	=	Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL	=	Zuiderzeelijn