

---

Vergaderjaar 2008–2009

---

**31 924 A**

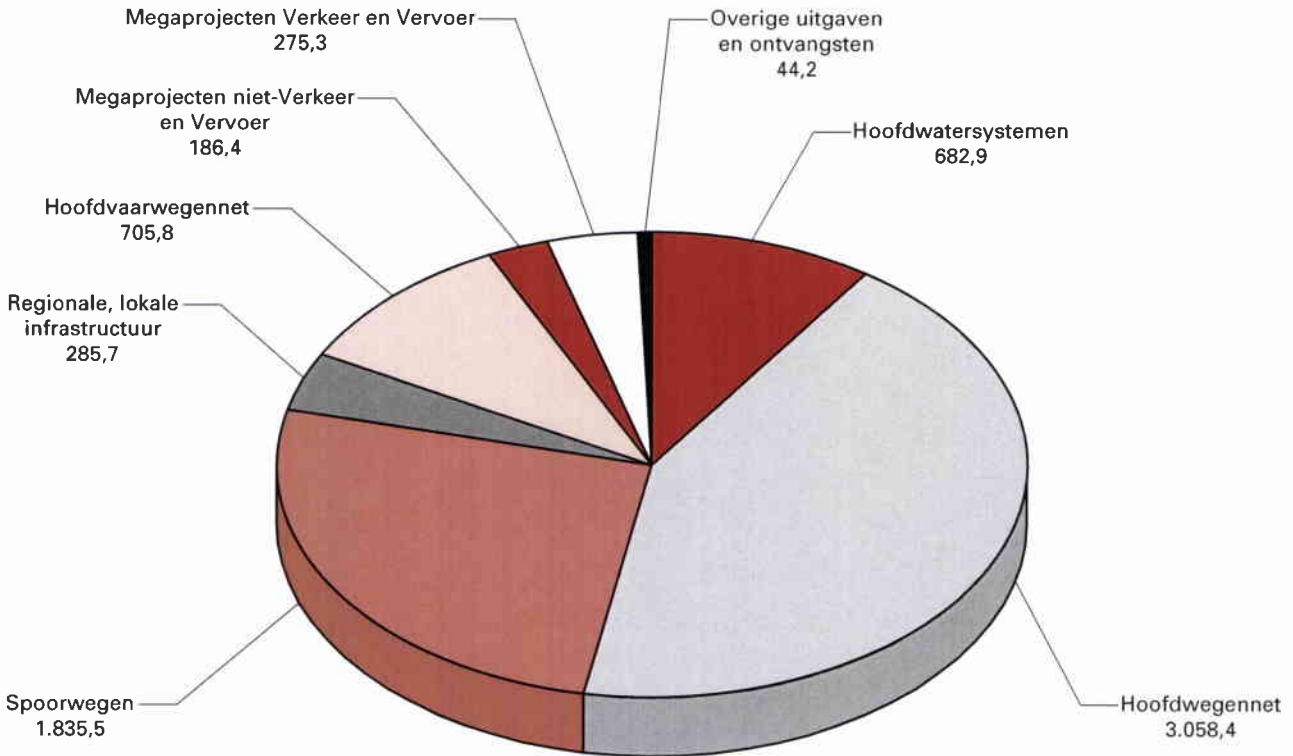
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2008**

**Nr. 1**

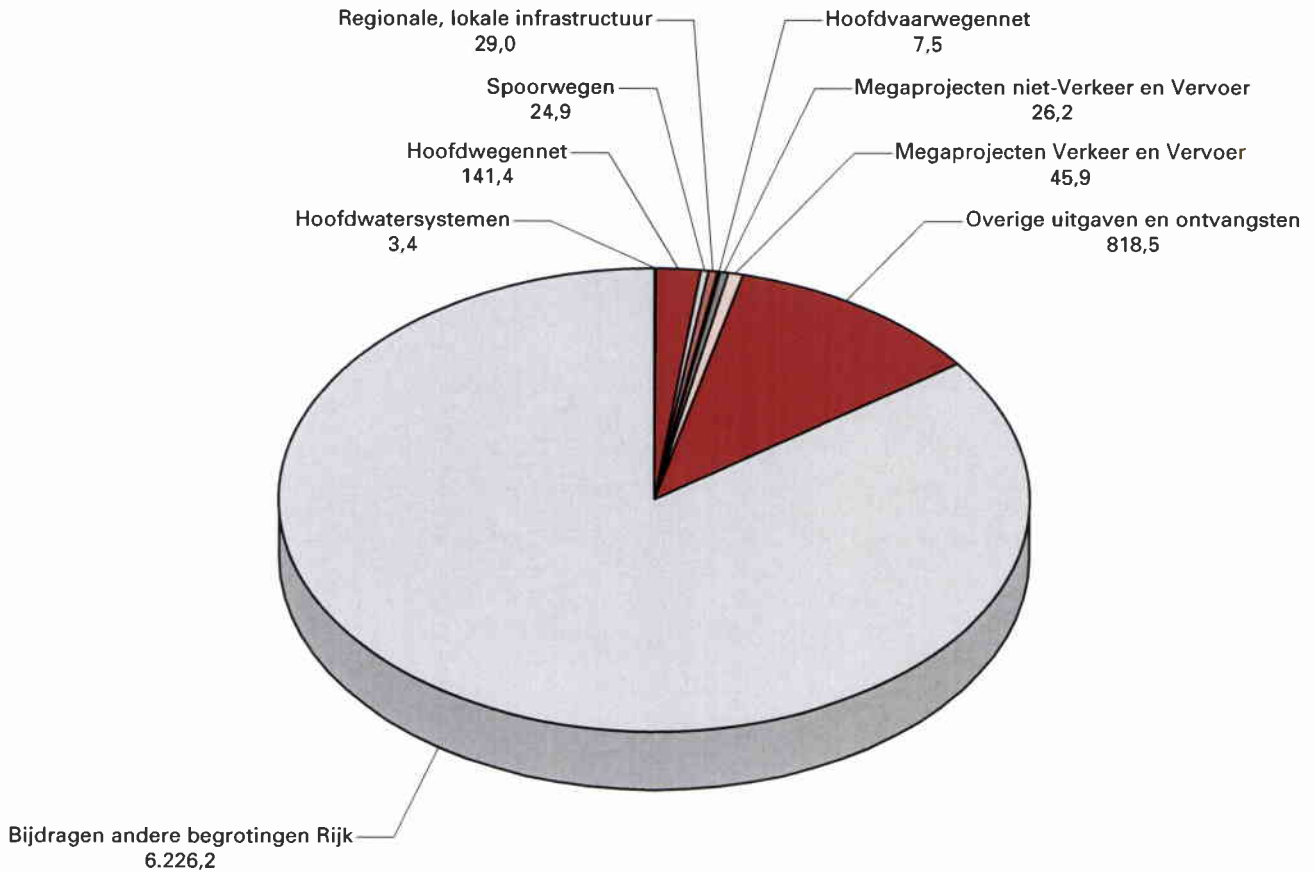
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)**  
Aangeboden 20 mei 2009



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2008 (in € mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2008 (in € mln.)**





<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>Blz.</b>
<b>DEEL A. ALGEMEEN</b>	<b>6</b>
1. Aanbieding en dechargeverlening	6
2. Leeswijzer	9
<b>DEEL B. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG</b>	<b>11</b>
3. Infrastructuurverslag 2008	11
4. De productartikelen	21
11 Hoofdwatersystemen	21
12 Hoofdwegennet	32
13 Spoorwegen	48
14 Regionaal, lokale infrastructuur	53
15 Hoofdvaarwegennet	55
16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	64
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	68
18 Overige uitgaven en ontvangsten	71
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	73
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	74
<b>DEEL C. DE JAARREKENING</b>	<b>75</b>
6. De verantwoordingsstaat 2008 van het Infrastructuur- fonds	75
7. Saldibalans	76
<b>BIJLAGE AFKORTINGENLIJST</b>	<b>84</b>
8. Afkortingenlijst	84

## **DEEL A. ALGEMEEN**

### **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 het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (IF) over het jaar 2008 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2008 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2008;
- b. het voorstel van de slotwet (IF) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2008 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2008 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 2008 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2008, alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2008 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

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

mede namens

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa

## *Aanbieding en dechargeverlening*

### **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

Dit Jaarverslag bestaat uit drie delen, te weten een deel A. Algemeen, een deel B. Infrastructuurverslag en een deel C. Jaarrekening.

Het deel A. bevat de aanbieding, het verzoek tot dechargeverlening en de leeswijzer.

Het deel B. begint met het Infrastructuurverslag. In feite betreft dit de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2008 van het Infrastructuurfonds. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van VenW over het verslagjaar 2008. Vervolgens zijn de productartikelen beschreven.

De producten van het Infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van VenW (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<sup>1</sup>. 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.

Norm bij te verklaren verschillen	
Begrotingsbedrag	Verskil
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Deze keuze houdt in dat die productonderdelen, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm, in principe niet worden toegelicht. De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al geïnformeerd door middel van de supplementaire begrotingen over 2008 en de toelichtingen daarbij.

In afwijking van de hierboven genoemde norm zijn die productartikelen waarop in de begroting 2008 geen ontvangsten waren geraamd, maar wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, gezien de beperkte omvang van die bedragen niet apart toegelicht.

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Hierdoor is het niet mogelijk om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties vanaf 2005 opgenomen, waarbij 2005 hiervoor technisch is omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

<sup>1</sup> De kosten voor Beheer en Onderhoud, met uitzondering van het groot onderhoud (> € 35 mln.), zijn verantwoord in de jaarrekening van de baten-lastendienst Rijkswaterstaat. Hierin zijn de feitelijke uitgaven voor onderhoudstaken van Rijkswaterstaat weergegeven. Deze is opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). De in de overzichten budgettaire gevolgen van uitvoering gerealiseerde bedragen op de onderdelen verkeersmanagement (11.1, 12.1 en 15.1) en Beheer en Onderhoud (11.2, 12.2 en 15.2) van het infrastructuurfonds hebben betrekking op de bijdragen van het moederdepartement.

Het deel C. begint met de (opbouw van de) Jaarrekening; een verantwoordingsstaat waarbij op artikelniveau inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en realisatie. Ook is in dit onderdeel de saldbalans opgenomen.

In de bijlage is de afkortingenlijst opgenomen.

Tijdens het wetgevingsoverleg van 18 juni 2008 over de jaarverslagen XII en IF 2007 van Verkeer en Waterstaat is een aantal toezeggingen gedaan die betrekking hebben op de verslaglegging over het jaar 2008. Daarbij is ook toegezegd een passage op te nemen waarin staat hoe de verzoeken van de Kamer zijn verwerkt. De toezeggingen zijn als volgt in de jaarverslagen verwerkt:

Toezegging	Verwerking
In het jaarverslag van 2008 zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden	In het beleidsprioriteitenverslag HXII zijn beleidsconclusies verbonden aan de in 2008 bereikte resultaten. Ook zijn de resultaten in relatie gebracht tot de voor Verkeer en Waterstaat in het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» geformuleerde kabinetsdoelstellingen. Daarnaast wordt in de toelichting op de afgeronde beleidsonderzoeken ingegaan op de conclusies die kunnen worden getrokken op basis van de onderzoeksresultaten.
In het jaarverslag van 2008 wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten	In het beleidsprioriteitenverslag HXII is een duidelijk onderscheid aangebracht in de prioriteiten uit de begroting 2008 en de kabinetsprioriteiten «Samen werken, samen leven»
In het jaarverslag van 2008 worden beoogde effecten duidelijk opgenomen	De beoogde effecten staan bij elk operationeel doel vermeld onder doelbereiking. Hier wordt een duidelijk relatie gelegd tussen streefwaarden en realisatie.
In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven	In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-) beleidsartikelen is een kolom toegevoegd waaruit de verschillen ten opzichte van de Najaarsnota blijken (de zogenoemde slotwetmutaties). Voor de toelichting op de meest relevante slotwetmutaties wordt verwezen naar de Slotwetten HXII en IF die gelijk met de jaarverslagen aan de Kamer zijn gezonden.
Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen	Van een risicoreserveringen is alleen sprake op artikel 13 van het Infrastructuurfonds voor HSL en Betuweroute. Deze projecten zijn nog niet financieel afgewikkeld waardoor op dit moment nog niet kan worden aangegeven of er sprake is van onderuitputting op de risicoreservering. De Tweede Kamer wordt hierover periodiek geïnformeerd via de VGR grote projecten.

## DEEL B HET INFRASTRUCTUURVERSLAG

### 3. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG 2008

#### 1. Inleiding

Met het Infrastructuurverslag 2008 legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2008. Het verslag bevat informatie op zowel programma- als projectniveau en geeft inzicht in de projecten waarvan in 2008 de uitvoering is begonnen en de projecten die in 2008 zijn opgeleverd. De verantwoording over de beleidsprioriteiten 2008 is opgenomen in het jaarverslag 2008 van het ministerie van VenW.

#### 2. Algemene kaders

##### 2.1 Infrastructuur als instrument (infrastructuurprogramma tot en met 2020)

Binnen de rijksinfrastructuur, en daarmee het Infrastructuurfonds, wordt een onderscheid gemaakt tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land centraal. VenW zet zich in voor vlot bewegen en veilig leven. Drie elementen staan centraal bij deze aanpak:

1. garantie van een basiskwaliteit voor infrastructuur;
2. verbeteren van de benutting van de capaciteit van hoofdwegen, spoorwegen en hoofdvaarwegen;
3. uitbreiding van de capaciteit van infrastructuur via aanleg van nieuwe verbindingen.

##### 2.2 Netwerkaanpak en MIRT

In 2008 is een verdere stap gezet in het proces om te komen tot beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk fysiek domein. Zo is samen met de begroting 2009 het tweede MIRT<sup>1</sup> projectenboek uitgebracht. Naast de ruimtelijke investeringsprojecten en programma's van de vier betrokken departementen (VROM, VenW, EZ en LNV) zijn ook de relevante regionale projecten aan de orde gekomen. Het ministerie van VROM was zelfs op ministerieel niveau vertegenwoordigd bij de landsdelige MIRT overleggen in het voor- en najaar. Naast de reguliere onderwerpen is tijdens deze overleggen gesproken over de in oktober 2008 uitgebrachte MobiliteitsAanpak (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 80).

In de MobiliteitsAanpak zijn onder andere de uitkomsten van de Netwerkanalyses/-aanpak (2006) en van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (2007) samengebracht en verwerkt. De hierover gemaakte afspraken per regio zijn opgenomen in de Gebiedsgerichte uitwerking MobiliteitsAanpak die als bijlage bij de MobiliteitsAanpak is aangeboden.

Tevens is in 2008 het MIRT spelregelkader gepubliceerd (Kamerstuk 2008–2009, 31 700A, nr. 41). Vanaf 1 januari 2009 geldt één spelregelkader voor de nieuwe projecten van VROM en VenW. Verder is het spelregelkader

<sup>1</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

richtinggevend voor de andere investeringen in het ruimtelijk domein. Het spelregelkader stimuleert zowel een intensievere samenwerking binnen het rijk als tussen rijk en regio. Hiermee is de eerste stap gezet om in 2009 te komen tot gebiedsagenda's voor verschillende regio's. In deze agenda's wordt het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van een gebied/landsdeel in samenhang verder uitgewerkt (beleidsterreinen: ruimtelijke opgaven, verstedelijking, water, mobiliteit bedrijventerreinen, natuur en landschap). De regio's worden in 2009 verder uitgedaagd om in te spelen op het rijks-spelregelkader.

### **2.3 Coalitieakkoord**

Het kabinet heeft via verschillende enveloppen (Infrastructuur en Vaarwegen, Openbaar Vervoer en Water en kust) uit het Coalitieakkoord middelen gereserveerd op het terrein van transportinfrastructuur en water. In de Infrastructuuragenda 2009 is ingegaan op de toedeling en invulling van de verschillende enveloppen.

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

De «Commissie private investering van infrastructuur» beveelt in haar advies aan actiever gebruik te maken van private financiering van weg- en spoorinfrastructuur. Onder het motto «PPS steeds meer» zet het kabinet zich in voor meer PPS in de uitvoering van projecten (kabinetsreactie 28 oktober 2008). Eén van de besluiten is het verlagen van de PPC-grens (Public Private Comparator) naar 60 miljoen euro, ingaande in 2009. In 2008 zijn vier PPC's gestart, waarvan er twee zijn afgerond in 2008. De overige twee worden binnenkort afgerond. Van de twee afgeronde PPC's biedt het project A9 Badhoevedorp geen meerdewaarde voor DBFM. Voor het project Schiphol – Amsterdam – Almere is wel meerwaarde gebleken voor DBFM, de besluitvorming hierover loopt nog. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de voortgangsrapportage PPS 2007–2008 (kamerstuk 2007–2008, 28 753, nr 13).

## **3. Programma's en projecten**

### **3.1 Beheer en onderhoud**

#### *Algemeen*

In lijn met de Plannen van Aanpak en de gemaakte afspraken met de Kamer en de sector heeft het onderhoud aan de wegen, het spoor en de waterwegen ook in 2008 veel aandacht gekregen. Enerzijds om achterstanden aan bruggen en viaducten weg te werken, maar vooral ook om de basiskwaliteit van het wegennet op peil te houden, waardoor VenW de kans op files door ongeplande reparatiewerkzaamheden zo veel mogelijk heeft kunnen beperkt.

#### *Hoofdwegen*

Met de totale vervanging van 1300 km asfalt per 1 januari 2008 is VenW er in geslaagd het achterstallig onderhoud verhardingen, conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1), weggevoerd te hebben. Bij de bruggen en viaducten en bij DVM-systemen is nog steeds sprake van een onderhoudsachterstand. De impuls gelden zijn in 2008 ingezet om de achterstanden bij bruggen en viaducten te verkleinen. Ook zijn dit jaar inspanningen verricht om te voorkomen dat nieuwe achterstanden optraden bij verhardingen.

Uit de grondige inspecties van honderden bruggen en viaducten van voor 1975 is naar voren gekomen, dat er grootschalige herstelmaatregelen dienen plaats te vinden aan de stalen en betonnen bruggen. In 2008 zijn de Hollandse brug en de Moerdijkbrug hersteld. Vanaf 2009 wordt gestart met het grootschalige onderhoud aan 14 stalen bruggen.

#### Spoorwegen

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van VenW afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van VenW moet jaarlijks instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan jaarlijks met de Tweede Kamer. In 2008 zijn de werkzaamheden uitgevoerd zoals opgenomen in het beheerplan 2008. Onderdeel daarvan zijn de werkzaamheden in het kader van het herstelplan spoor. Het gaat daarbij onder anderen om:

- uitvoeren van bovenbouwvernieuwingen;
- uitvoeren van groot en klein onderhoud;
- uitvoeren van STS-programma (ter voorkoming van passages stop-tonende seinen);
- uitvoeren van programma UPGE (plaatsen van geluidsschermen op emplacementen);
- uitvoeren van kleine projecten;
- oplossen van capaciteitsknelpunten;
- maatregelen gericht op het verbeteren van reistijden.

Ook is in 2008 een start gemaakt met de uitvoering van maatregelen uit het Actieplan Groei op het Spoor. In 2008 is sprake van onderbesteding van het beschikbare budget en is een deel van de werkzaamheden overgelopen naar latere jaren. De Tweede Kamer is daarover geïnformeerd per brief dd 29 september 2008 (Tweede Kamer, 2008–2009, nr 147). ProRail is inmiddels een verbeterprogramma gestart ter voorkoming hiervan. In 2009 heeft nadere analyse plaatsgevonden. De Tweede Kamer zal daarover nader worden geïnformeerd in de reactie op de Motie Cramer (31 700XII-36).

#### Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersystemen

In 2008 zijn door VenW onder meer de volgende werkzaamheden uit de Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud uitgevoerd/in uitvoering genomen:

2008	Project	Toelichting
In uitvoering	Amsterdam Rijnkanaal baggeren en renoveren sluizen en oevers	Het baggeren zal in 2010 zijn afgerond. Er dient fors meer gebaggerd te worden dan tot nu tot was aangenomen. Bovendien valt de verontreiniging van diverse locaties tegen, waardoor een complexer vergunningstraject nodig is. De sluizen zullen in 2009 worden opgeleverd. Tijdens nadere inspecties gedurende de uitvoering bleek de kwaliteit van de sluisdeuren van zowel de Irenesluizen als de Bernardsluizen dermate slecht dat deze volledig vervangen i.p.v. gerenoveerd dienden te worden. Planning was dat de oevers in 2010 gereed zouden zijn. Het project is echter vertraagd door aangespannen arbitrage door de aannemer, waardoor de opleverdatum onzeker is geworden. Aangezien slechts aan twee meerplaatsen tegelijkertijd kan worden gewerkt ligt het werk gedurende de arbitrage stil. Na uitkomst van de arbitrage zal een nieuwe planning worden opgesteld.

2008	Project	Toelichting
In uitvoering	Kanaal Gent-Terneuzen, sluisen, baggeren en oevers	Van één deelproject (bewegingswerken west- en middensluis) wordt verwacht dat dit pas in 2011 kan worden opgeleverd. Dit als gevolg van capaciteitsgebrek binnen het project waardoor de voorbereiding langer heeft geduurd dan eerder gepland. De overige deelprojecten zullen uiterlijk 2010 worden opgeleverd. Het baggerwerk zal naar verwachting in 2009 worden opgeleverd. De oevers zullen in 2010 worden opgeleverd.
In uitvoering	Maas: baggeren en kunstwerken	Diverse deelprojecten (waaronder de baggerwerkzaamheden) zijn al opgeleverd. De uitvoering van het groot onderhoud aan deze sluisen vindt op een aantal plaatsen gelijktijdig plaats met de werkzaamheden door Maaswerken. Dit met het doel de stremmingen tot een minimum te beperken. Het onderdeel «sluisen Maasbracht en Born» wordt hierdoor pas in 2012 in zijn geheel opgeleverd. De overige onderdelen zullen wel in 2010 gereed zijn.
In uitvoering	Masterplan Haringvliet: conservering staal/elektronica bewegingswerken	Project zal naar verwachting in 2011 gereed zijn.
In uitvoering	Natte Bruggen	Verwachting is dat van de geplande natte bruggen (bruggen die in het kader van de wet Herziening wegen van Beheer en Onderhoud wegen zijn overgeheveld naar Beheer en Onderhoud vaarwegen) alleen de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal niet in 2010 gereed kunnen zijn. Dit om een onacceptabele verkeershinder voor de omgeving te voorkomen. In overleg met gemeenten wordt een plan opgesteld om het gehele pakket aan bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gefaseerd aan te pakken.
Oplevering in 2008	Noordzeekanaal baggeren	Project is in 2008 opgeleverd.
In uitvoering	Renovatie stuwen Lek	De aanbesteding heeft geen aanvaardbare biedingen opgeleverd. De te hoge aanbestedingsprijzen in combinatie met een hoog risicoprofiel voor de uitvoeringsfase van het project zijn hiervoor doorslaggevend. Er wordt op korte termijn een deel van het project opnieuw aanbesteed om: <ul style="list-style-type: none"> <li>– een onaanvaardbaar risico op falen van de complexen te voorkomen, zodat de primaire functies (schutten en stuwen) gewaarborgd blijven;</li> <li>– te blijven voldoen aan wettelijke voorschriften op gebied van veiligheid op en rond de complexen;</li> <li>– te voorkomen dat over enkele jaren onnodig hogere kosten moeten worden gemaakt.</li> </ul> Daarnaast worden er verschillende opties voor aanbesteding van de rest van het project in kaart gebracht. Deze ontwikkeling betekent dat er forse vertraging van de oplevering van het gehele project zal optreden. Indicatief kan gesteld worden dat de oplevering in ieder geval zal verschuiven naar 2014. Het totaal benodigde budget is afhankelijk van de nog te kiezen optie.
In uitvoering	Rotterdam-Duitsland: baggeren en oevers	Baggerwerkzaamheden Merwede zijn reeds in 2007 opgeleverd. Project wordt uiterlijk 2009 in zijn geheel opgeleverd.
In uitvoering	Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren	Volkeraksluizen: Dit deelproject wordt gezamenlijk met de Haringvliet-sluisen uitgevoerd. Huidige planning van de oplevering is 2010. Baggeren: diverse deelprojecten zijn al opgeleverd. Overige baggerwerkzaamheden zullen in 2009 worden opgeleverd. Sluisen: Diverse deelprojecten zijn al opgeleverd. Voor de overige werkzaamheden is oplevering in 2010 gepland.

### 3.2 Aanleg en benutting

Hieronder wordt ingegaan op de resultaten die VenW in 2008 heeft geboekt op de diverse projecten binnen de in het Infrastructuurfonds onderscheiden sectoren.

#### Hoofdwatersystemen

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2008	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Depot Hollandsch Diep</li> <li>• MER/KBA Volkerak Zoommeer</li> </ul>	<p>Gereed</p> <p>Gereed</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verruiming Vaargeul Westerschelde</li> <li>• Natuurcompensatie Perkpolder</li> <li>• Dijkversterking Harlingen (onderdeel Deltaplan Grote Rivieren).</li> <li>• Peilbesluit Veerse Meer</li> </ul>	<p>Gestart conform planning</p> <p>Gestart conform planning</p> <p>Gestart conform planning</p> <p>Gestart conform planning</p>

#### Hoofdwegennet

In 2008 zijn voor de A5 Westrandweg, A10 Tweede Coentunnel en de A2 Everdingen–Deil tracébesluiten genomen. Ontwerptracébesluiten zijn genomen voor de A12 Waterberg-Velperbroek, A28 Zwolle–Meppel en N50 Ramspol–Ens. Voor de A1 Hoevelaken-Barneveld is een ontwerpweg-aanpassingsbesluit genomen.

Verder zijn in 2008 de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2008	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, omlegging Halsteren</li> <li>• A7 Zaanstad–Purmerend, benutting</li> <li>• N31 Leeuwarden–Drachten</li> <li>• N31 Zurich–Harlingen</li> <li>• A73 Venlo–Maasbracht</li> <li>• A12/18 knooppunt Oud-Dijk</li> <li>• A50 knooppunten Valburg en Ewijk</li> <li>• A1 Hoevelaken-Barneveld</li> <li>• N14 Wassenaar–Leidschendam (Verlengde landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)</li> </ul>	<p>Het project is in 2007 versneld opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2007 versneld opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2007 versneld opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd (vooral nog beperkte openstelling van de tunnels).</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2008 conform planning opgeleverd.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A1/A6/A9 Benutting</li> <li>• A2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Oudenrijn)</li> <li>• A10 Tweede Coentunnel/Westrandweg</li> <li>• A50 Valburg–Grijsoord (ZSM)</li> </ul>	<p>Het project is vertraagd als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit en start in 2009 met de realisatie.</p> <p>Project is in 2007 gestart.</p> <p>Ten gevolge van de luchtkwaliteitsproblematiek was voor de Tweede Coentunnel een gewijzigd Tracébesluit (TB) nodig en is het TB van de Westrandweg vertraagd. Hierdoor start het project in 2009 met de realisatie.</p> <p>Het project is vertraagd als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit en start in 2010 met de realisatie.</p>

## Infrastructuurverslag 2008

Verwacht 2008	Project	Toelichting
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● N9 Koedijk-De Stolpen</li> <li>● N34 Ommen</li> </ul>	De uitvoering van het project start in 2009. Dit is later dan gepland en wordt veroorzaakt door de lange beroepsprocedure bij de Raad van State. Het project is in 2008 conform planning gestart.

### Spoorwegen

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2008	Project	Toelichting
Oplevering	● Fietsenstalling Amsterdam CS (oplevering 2008/2011)	De aanbesteding van het onderdeel Postzakkengebouw van de het project Fietsenstalling Amsterdam CS is vertraagd als gevolg van een te grote capaciteitsvraag van de lopende grote infraprojecten. Verder is er vertraging als gevolg van uitloop van de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. De oplevering verschuift hierdoor van 2008/2011 naar 2009/2015.

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

Voor de grote regionale/lokale infrastructuurprojecten ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale/lokale overheid. VenW levert een bijdrage in de aanlegkosten van het project.

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2008	Project	Toelichting
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Randstadrail (delen, volledige afronding 2010)</li> <li>● Tilburg Noord-Westtangent</li> </ul>	Randstadrail is opgeleverd en in gebruik. De aansluiting op Rotterdam Centraal wordt eind 2009 gerealiseerd en de doorkoppeling op de bestaande Erasmuslijn van de metro in 2010. Het eerste deel is in 2006 in gebruik genomen. Het tweede, westelijke deel, zal in 2010 worden gerealiseerd en opengesteld.
Projectbesluit	● Maaskruisend verkeer, Maastricht	Het projectbesluit en andere mijlpalen zijn één jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces in Maastricht nog niet is afgerond

### Hoofdvaarwegennet

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2008	Project	Toelichting
Oplevering	● Zuid Willemsvaart Renovatie middendeel klasse II	Het project is gerealiseerd. Het restant betreft een bijdrage van het rijk aan de provincie voor de vervanging van twee vaste oeververbindingen (planning 2010).
Start realisatie	● Vervanging sluizen 4, 5 en 6 Zuid-Willemsvaart	Het bestuurlijk akkoord is later ondertekend dan gepland. Dit project is in 2007 aanbesteed en is overgegaan naar de realisatiefase. De feitelijke realisatie is gestart in 2008. Geplande opleverdatum 2010.



Verwacht 2008	Project	Toelichting
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wilhelminakanaal Tilburg</li> </ul>	Als gevolg van de onderhandelingen over de regionale bijdragen is de start van de realisatie vertraagd. In november 2007 is de Bestuurs-overeenkomst tussen Rijk, Provincie en gemeente Tilburg ondertekend. De voor de uitvoering noodzakelijke voorbereidingen (o.a. aanpassing bestemmingsplannen en aanbestedingsprocedures) zijn in 2008 in gang gezet, maar de gemeente Tilburg heeft besloten tot het uitvoeren van een extra MER-studie. Ook is de bestemmingsplanprocedure vertraagd. Dit vertraagt de start realisatie met minstens een half jaar. Oplevering wordt 2013 i.p.v. 2012.
Projectbesluit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis</li> <li>• Vaarweg Meppel Ramspol (keersluis Zwartsluis)</li> </ul>	<p>In 2008 is het projectbudget met 100 miljoen euro verhoogd om de eventuele realisatie van een 3e kolk mogelijk te maken. Voor een projectbesluit dienen de (deels) verouderde (MER)studies daarbij te worden aangepast. Oplevering wordt voorzien in 2015.</p> <p>Met de ondertekening van een bestuurs-overeenkomst op 13 november 2008 hebben de staatssecretaris en de bestuurders van provincie Drenthe en Overijssel en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland ingestemd met één oplossingsvariant en de bijbehorende kostenverdeling. Daarmee kan in 2009 de voorbereiding van de uitvoering starten. Oplevering is voorzien in 2013.</p>

*Grote projecten mobiliteit en water*

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Maaswerken	De doelstelling om in 2015 een beschermingsniveau te hebben van 1:250 voor de Zandmaas en in 2017 voor de Grensmaas ligt op schema. Voor het project Grensmaas is in 2008 de eerste schop de grond ingegaan. Op een viertal kadevlakken na zijn de kaden in de stedelijke gebieden van Roermond, Venlo, gennepe en Mook en Middelaar aangelegd en verhoogd. De afronding van de vier kadevlakken schuift door naar 2009.
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	Voor het deelproject Landaanwinning zijn in 2008 de voor de aanleg van MV2 noodzakelijke besluiten/vergunningen door de betreffende bevoegde gezagen genomen. In september is daadwerkelijk gestart met de aanleg. Voor de natuurcompensatie geldt dat de aanwijzingsbesluiten na uitspraak van Raad van State in november 2008 definitief zijn geworden. De NB-wetvergunning is verstrekt; hiertegen lopen nog twee beroepen. De toegangsbeperkingsbesluiten zijn van kracht. In het najaar is gestart met de aanleg van de duincompensatie. De provincies Zeeland en Zuid-Holland hebben elk een «Tijdelijke Verordening Stimulering Voordelta» voor de sector recreatie en toerisme vastgesteld, die in werking zijn getreden. De voeding van deze regelingen vloeit voort uit de in 2006 gedane toezegging om de kansen van de Voordelta maximaal te benutten. Voor de 750 ha natuur- en recreatiegebied geldt dat het MER Buytenland is aanvaard en het Voorontwerpbestemmingsplan Buytenland ter inzage is gelegd. Het deelproject BRG verloopt spoedig. Van de verdichtingsopgave is inmiddels omstreeks 189 van de 200 ha gerealiseerd. Ook de leefbaarheidsprojecten verlopen voorspoedig.
Ruimte voor de Rivier	Voor bijna alle maatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier is een bestuursovereenkomst gesloten of een projectopdracht gegeven. Alleen voor een vijftal dijkversterkingen, de kadeverlaging Biesbosch en de Uiterwaardvergraving Meinerswijk is er nog geen bestuursovereenkomst. Voor drie maatregelen is een projectbeslissing genomen: Ontpoldering Overdiepse Polder, Dijkverlegging Westenhofte en Uiterwaardvergraving Scheller en Oldeneler Buitenwaard. Dat betekent dat voor deze drie projecten de voorbereidingen voor de uitvoering kunnen starten.
HSL	In 2008 zijn er belangrijke mijlpalen bereikt t.a.v. de infrastructuur van de HSL-Zuid. Het Nederlandse deel en de grensovergang zijn gereed en vrijgegeven voor commercieel gebruik met 300 km/uur. Op 23 december 2008 heeft de Dienst veiligheid en Interoperabiliteit voor lijn 4 (Antwerpen-Nederlandse grens) toelating tot ingebruikname verleend. Start van de treindienst op lijn 4 zal mogelijk zijn zodra ook het rollend materieel de toelating tot ingebruikname heeft gekregen. Daarvoor moeten nog de nodige integratietesten worden uitgevoerd. Op het traject Amsterdam-Rotterdam worden de voorbereidingen getroffen voor de start van het vervoer. Er wordt gebruik gemaakt van Bombardier-Traxx locomotieven en aangepaste rijkstrijtuigen van de huidige Beneluxtrein.

### 3.3 Randvoorwaarden

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

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

#### *Innovatieprogramma Lucht*

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) werkt in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. De focus ligt op snelwegen bij dichtbevolkte gebieden (zogenoeten «hot spots»). Daar zal bronbeleid pas op termijn toereikend zijn om de luchtkwaliteit wat betreft stikstofdioxide en fijn stof aan de normen te laten voldoen.

Met het beschikbare onderzoeksbudget identificeert, selecteert, stimuleert en beproeft het IPL kansrijke ideeën voor oplossingen. Het IPL werkt daarvoor samen met kennis- en onderzoeksinstituten, andere departementen, provincies, gemeenten en marktpartijen.

De belangrijkste mijlpalen die het IPL in 2008 heeft gerealiseerd zijn:

- Project: Optimalisatie geluidsschermen voor een betere luchtkwaliteit;
  - Uitvoeren van de tweede, derde en vierde meetsessie (van totaal vijf sessies) in de proeftuin schermen langs de A28 (afronding medio 2009)
  - Oplevering eindrapport laboratoriumproeven prijsvraagschermen
- Project: Invloed vegetatie langs snelwegen op luchtkwaliteit;
  - Starten van metingen per 19 maart aan vegetatie op twee locaties langs de A50 (afronding begin 2009)
- Project: Effect reinigen snelweg op fijn stof concentratie;
  - Voorbereiden en start laatste praktijkproef nat reinigen (afronding medio 2009)
- Project: Snelwegen overkappen en lucht behandelen;
  - Starten en afronden haalbaarheidsonderzoek praktijkproef elektrostatisch concept
  - Matrix overkappen afgerond
- Project: Dynamisch verkeersmanagement op basis van het luchtbericht.
  - Starten onderzoek luchtbericht (afronding begin 2009)

In 2008 (en de eerste helft van 2009) zijn de maatregelen op schaal en/of in een praktijksituatie beproefd. Parallel daaraan vindt kennisoverdracht plaats aan de staande organisaties van VenW en VROM over de resultaten van de projecten en praktijkproeven en over de mogelijkheden voor implementatie in de praktijk. Het programma loopt nog door tot eind 2009. Na afloop van het programma komt de focus te liggen op toepassing en doorontwikkeling van de luchtkwaliteitsmaatregelen, zoals ontwikkeld in het IPL.

#### *Innovatieprogramma Geluid*

In 2008 is gestart met de nazorg van het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma geluid (IPG). VenW, VROM en ProRail zijn verder gegaan met activiteiten gericht op stillere banden, wegvoertuigen, spoor materieel en

stille wegdekken. In 2008 heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden naar stille wegdekken. Als een van de resultaten hiervan zal in 2009 op een verzorgingsplaats langs de A50 een proefvak van rubberen wegdek worden aangebracht. Tevens is een vervolg gegeven aan de monitoring van de reeds in de praktijk toegepaste stille wegdekken.

De Nederlandse lobby in Brussel heeft er in 2008 mede voor gezorgd dat er een voorstel van de Europese Commissie ligt voor een significante aanscherping van de emissie-eisen van banden voor personenauto's en vrachtauto's. Nationaal zijn er afspraken met de branche gemaakt om het toepassen van stille banden te stimuleren.

Voor spoor wordt internationaal (in samenwerking met de Zwitserse overheid) een pilot met nieuwe typen remblokken op het goederenmaterieel uitgevoerd. Deze pilot zal in 2009 worden vervolgd. Tevens is in 2008 een geluid gedifferentieerde prestatieregeling ingevoerd, zodat er richting de spoorvervoerder positieve financiële prikkels uitgaan om lawaaiig materieel om te bouwen.

In 2008 is daarnaast gestart met de voorbereiding van het saneren van hoge geluidbelastingen op tien weg- en spoorweglocaties door middel van innovatieve geluidmaatregelen. Dit vooruitlopend op de NoMo-saneringsoperatie van hoge geluidbelastingen in de periode 2011–2020.

#### Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

In 2008 zijn van de in het MJPO geïdentificeerde knelpunten 12 geheel opgelost en er zijn 6 deelknelpunten opgelost. Daarmee is het totaal aantal opgeloste knelpunten op 41 gekomen en zijn er nog 167 knelpunten op te lossen.

In 2008 is er geen spoorknelpunt opgelost. Wel zijn er voorbereidingen getroffen om in de komende jaren tot uitvoering van knelpunten in de EHS met de spoorinfrastructuur te komen.

In 2008 zijn de volgende resultaten geboekt:

nr	Provincie	locatie	voorziening	Opgelost	Onderdeel
GR 6	Groningen	A7/spoor	Grote faunatunnels	Geheel	Robuuste verbinding
DR 11	Drenthe	A28	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
GE 12	Gelderland	N18/A15	Aanpassen brug	Geheel	Wegen
GE 14	Gelderland	N18/A16	Aanpassen brug	Geheel	Wegen
GE 15	Gelderland	N18/A17	Aanpassen brug	Geheel	Wegen
GE 11C	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	Gedeeltelijk	Wegen
GE 11D	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	Gedeeltelijk	Wegen
GE 11E	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	Gedeeltelijk	Wegen
GE 11F	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	Gedeeltelijk	Wegen
GE 11G	Gelderland	A18	Aanpassen brug	Gedeeltelijk	Wegen
OV 1B	Overijssel	N47	Kleinwildtunnel en rasters	Gedeeltelijk	Wegen
OV 15	Overijssel	N18	Aanleggen rasters	Geheel	Wegen
NH 6	Noord-Holland	A7	Ecoduiker, oever, schanskorven	Geheel	Wegen
UT 9	Utrecht	A1	stobbenwal	Geheel	Wegen
NB 5	Noord-Brabant	A58	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
NB 6	Noord-Brabant	A58/N65, Wilhelmina-kanaal	aanpassing duiker, 3 Kleine faunatunnels, fauna uittreedpunt	Geheel	Wegen/water
NB 9	Noord-Brabant	N69	Kleinwildrasters, 6 Kleine faunatunnels, Ecoduct, ecoduiker	Geheel	Wegen
ZE 4	Zeeland	Veerse Dam	Droge faunapassage	Geheel	Wegen

#### 4. Grote projecten

##### 4.1 Afdekking risico's grote spoorprojecten

Eind 2007 resteerde er in totaliteit een bedrag van 75 miljoen euro in de risicoreservering. Per saldo is in 2008 een bedrag van 1 miljoen euro toegevoegd aan de risicoreservering. De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd:

- De risicoreservering is met 15 miljoen euro opgehoogd met het oog op het risicoprofiel van de HSL-Zuid.
- Verder is de Kamer met de aanbieding van de 22e voortgangsrapportage van de Betuweroute in 2007 verzocht in te stemmen met een onttrekking van 14 miljoen euro aan de risicoreservering om te beginnen met de voorbereidende ingenieurswerkzaamheden voor de oplossing met ERTMS level 1. Dit om zoveel als mogelijk vertraging te voorkomen. De kosten van de voorgestelde aanpak bedragen circa 14 miljoen euro meer dan het vigerende plan. Hiermee worden grotere financiële risico's en het risico van uitval van de Havenspoorlijn bij migratie naar ERTMS ondervangen. Het huidige projectbudget voor de aanleg van de Betuweroute is ontoereikend voor de uitvoering van de benodigde werkzaamheden aan de Havenspoorlijn.

Afdekking risico's spoorprogramma (in € mln)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Stand begroting 2008				69		6	75
1e suppletoire begroting 2008				- 69	69		
- testtraject HSL					15		
- Migratie havenspoorlijn					- 14		
Stand begroting 2009					70	6	76

## 4. DE PRODUCTARTIKELEN

## Artikel 11 Hoofdwatersystemen

## a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van hoofdwatersystemen in beheer bij het Rijk verantwoord. Dit betreft de onderdelen watermanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. Het watersysteem omvat het geheel van oppervlaktewater, waterbodems, oevers, etc. Het artikel hoofdwatersystemen op het infrastructuurfonds is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij het onderstaande beleidsartikel:

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

## b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
11. Hoofdwatersystemen	Realisatie			Begroting	Verschild	Slotwet-	
	2005	2006	2007	2008	2008	mutaties	
						2008*	
<b>Verplichtingen</b>		<b>606 809</b>	<b>551 248</b>	<b>853 645</b>	<b>669 741</b>	<b>183 904<sup>1</sup></b>	<b>- 416 504</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>475 640</b>	<b>494 893</b>	<b>550 928</b>	<b>682 900</b>	<b>724 623</b>	<b>- 41 723</b>	<b>- 40 170</b>
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>87 425</i>	<i>61 604</i>	<i>71 754</i>	<i>87 112</i>	<i>82 395</i>	<i>4 717</i>	<i>0</i>
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 425	61 604	71 754	87 112	82 395	4 717	0
<i>11.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>217 605</i>	<i>229 365</i>	<i>259 135</i>	<i>278 375</i>	<i>191 955</i>	<i>86 420</i>	<i>916</i>
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	118 579	148 327	173 666	215 653	102 651	113 002 <sup>2</sup>	0
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	89 617	74 987	76 871	50 716	54 031	- 3 315	0
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	9 409	6 051	8 598	12 006	35 273	- 23 267 <sup>3</sup>	916
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>162 332</i>	<i>191 740</i>	<i>215 321</i>	<i>305 510</i>	<i>441 860</i>	<i>- 136 350</i>	<i>- 39 299</i>
11.03.01 Realisatieprogramma waterkeren	61 536	114 277	115 838	185 851	291 946	- 106 095 <sup>4</sup>	- 3 365
11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheeren	100 796	77 463	99 483	119 659	149 914	- 30 255 <sup>5</sup>	- 35 934
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>8 278</i>	<i>12 184</i>	<i>4 718</i>	<i>11 903</i>	<i>8 413</i>	<i>3 490<sup>6</sup></i>	<i>- 1 787</i>
11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen	0	1 298	2 206	6 142	1 241	4 901 <sup>6</sup>	- 1 466
11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren	4 351	9 026	52	4 500	5 360	- 860	- 131
11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheer	3 927	1 860	2 460	1 261	1 812	- 551	- 190
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Bijdrage aan baten-lastendienst		331 566	354 755	391 432	273 897	117 535	
- Restant		163 327	196 173	291 468	450 726	- 159 258	
<b>Ontvangsten</b>		<b>3 731</b>	<b>5 287</b>	<b>3 391</b>	<b>5 017</b>	<b>- 1 626<sup>7</sup></b>	<b>- 6 869</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

1. De hogere verplichtingenstand valt voor bijna de helft toe te schrijven aan de hogere gerealiseerde uitgaven voor beheer en onderhoud (€ 86 mln.) en watermanagement (€ 4,7 mln.). Voor de andere helft gaat het om de verplichting voor de Delflandse Kust uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) waarvoor in 2007 geen beschikking meer kon worden afgegeven.
2. Bij Voor- en Najaarsnota 2008 zijn extra middelen toegevoegd voor zandsuppleties en voor faalkansgericht beheer en onderhoud van de stormvloedkeringen. De kosten voor het beheer van de vier stormvloedkeringen zijn hoger uitgevallen dan begin 2008 werd voorzien. Daarnaast zijn, als gevolg van kostenstijgingen, m.n. bij marktpartijen, de uitgaven voor zandsuppleties substantieel gestegen.
3. De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door het mislukken van de (innovatieve) aanbestedingsprocedure t.b.v. het project «Renovatie Stuwen in de Lek» omdat de markt niet in staat bleek een passende offerte uit te brengen. De uitgaven hiervoor zullen hierdoor verschuiven naar latere jaren (zie ook paragraaf 11.02.08).
4. Het verschil wordt met name veroorzaakt door onderuitputting op het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Voor een nadere specialisatie van het verschil wordt verwezen naar de tabel «Realisatieprogramma waterkeren» (11.03.01).
5. Het verschil wordt m.n. veroorzaakt door vertragingen in de realisatie. Het merendeel van de uitgaven betreffen subsidie-uitgaven, waarbij de realisatie afhankelijk is van de planning van derden. Het betreft met name uitgaven voor Sanering waterbodems, Subbied, Haringvliet de Kier,, Integrale Inrichting Veluwe Randmeer, Verruiming vaargeul Westerschelde en de Natuur compensatie Perkpolder. De geplande uitgaven zullen verschuiven naar latere jaren. Voor een nadere toelichting op het verschil wordt verwezen naar de tabel «Realisatieprogramma waterbeheeren» (11.03.02).
6. Met name het voordelig saldo 2007 op het project voor Rampenbeheersingsstrategie Overstromingen Rijn en Maas en de hogere agentschapsbijdrage voor het project Zandhonger Oosterschelde hebben geleid tot hogere uitgaven.
7. De lagere ontvangsten worden veroorzaakt door minder ontvangsten voor het project Delflandse kust door opgetreden vertragingen in de uitvoering.

**c. Het gerealiseerde programma**

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

*11.01.01 Basispakket watermanagement*

Binnen het basispakket watermanagement zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

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

## Meetbare gegevens bij Watermanagement

Basispakket	Areaaleenheid	Omvang 1/1/08	Omvang 31/12/08
Watermanagement	Km <sup>2</sup> water	65 250	65 250

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Prestatie-indicator	Streefwaarde 2008	Realisatie 31/12/08
Watermanagement	● Het hebben en uitvoeren van plannen en houden van oefeningen voor calamiteiten op het gebied van scheepvaart, waterkwaliteit, -overlast en -tekort.	100%	100%
	● De beschikbaarheid en kwaliteit van de in- en externe informatievoorziening vindt plaats conform de afspraken in het basisinformatieplan	100%*	86%
	● Het hebben en nakomen van actuele afspraken over waterverdeling en waterkwaliteit Peilbesluiten worden uitgevoerd en waterakkoorden zijn actueel en worden nageleefd.	100%	100%

Bron: Rijkswaterstaat

\* De prestatie-indicator over informatievoorziening is na het opstellen van de begroting in het uitvoeringsjaar gewijzigd in «Rijkswaterstaat verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit over de maatschappelijk vitale processen» (meeteenheid: % berichtgeving op orde). Met als norm 90% i.p.v. 100%.

**Toelichting**

In het begin van 2008 zijn er aanloopproblemen geweest bij het organiseren van de externe informatievoorziening voor de berichtgeving over het drinkwater. In de loop van het jaar 2008 zijn die problemen grotendeels opgelost. De realisatie geeft echter het jaargemiddelde weer en is om die reden lager dan 90%.

**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 2008 de conditie van het hoofdwatersysteem van voldoende kwaliteit was om de primaire functie te vervullen.

*11.02.01 Basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren*

Het basispakket Beheer en Onderhoud waterkeren bevat:

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

*ad 1. Handhaven kustlijn*

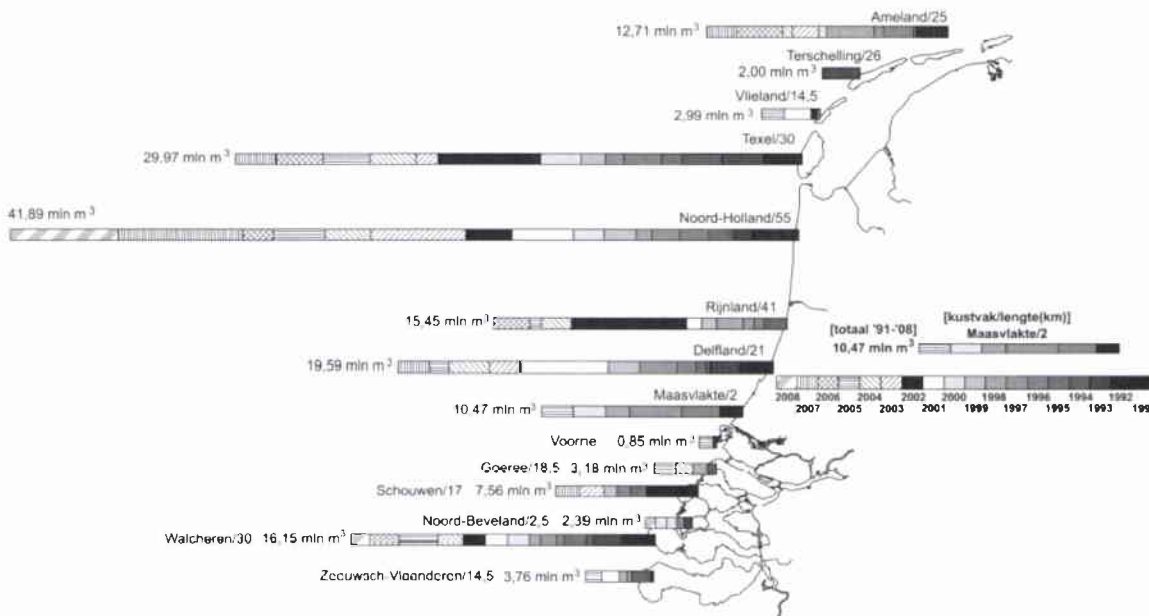
Het Nederlandse kustsysteem kent een continu verlies aan zand dat jaarlijks gecompenseerd moet worden. Voor het handhaven van de kustlijn is in 2008 1 249 m<sup>3</sup> zand op het strand en 6 213 m<sup>3</sup> zand in de vooroever (onder water) gesuppleerd. De gesuppleerde hoeveelheden wijken af van de begrote hoeveelheden, omdat er vertraging optrad ten gevolge van het besluit van de staatssecretaris dat voor de kustsuppleties in Natura 2000 gebieden een Natuurbeschermingswetvergunning (Nb-wet) aangevraagd moest worden. De Nb-wet procedure leverde voor het grootste deel van het suppletieprogramma een vertraging van ruim een half jaar op waar-

door de realisatie van de hoeveelheid suppletiezand achterbleef bij de planning.

Suppleren voor kustlijnzorg in 1000m <sup>3</sup>	2005	2006	2007	Begroot 2008	Realisatie 2008
Strand	4 380	3 400	3 724	3 070	1 249
Onderwater	7 600	7 350	8 976	9 800	6 213

Bron: Rijkswaterstaat

In onderstaande figuur is de gerealiseerde zandsuppletie over de periode tussen 1991 en 2008 weergegeven.



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

- **Rijkswaterkeringen**  
Rijkswaterstaat beheert en onderhoud ongeveer 325 km primaire waterkeringen. Primaire waterkeringen zijn waterkeringen die onder de Wet op de waterkering vallen omdat ze bescherming bieden tegen het buitenwater. Het gaat om enkele zeedijken op de Waddeneilanden, de Afsluitdijk, de Houtribdijk, de dijk van Marken en dammen in Zeeland. Naast deze primaire waterkeringen beheert en onderhoud Rijkswaterstaat een aantal niet-primaire waterkeringen.
- **Stormvloedkeringen**  
Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd, die bij hoogwater gesloten kunnen worden. Het Rijk heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Stormvloedkering Oosterschelde, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Het onderhoud aan de keringen betreft voornamelijk het conserveren van de schuiven, het onderhoud aan werktuigbouwkundige en elektronische



Productartikel 11

onderdelen, het onderhoud aan het besturingssysteem en periodieke inspecties. Uit onderzoek is gebleken dat faalkansgericht beheer en onderhoud voor de stormvloedkeringen nodig is om de politiek afgesproken faalkans te handhaven en zo nodig te verbeteren. Faalkansgericht onderhoud is nodig om aan te kunnen tonen dat de stormvloedkeringen, in combinatie met de achtergelegen keringen die dijkringgebieden beschermen, voldoen aan de wettelijke normen. Deze nieuwe wijze van onderhoud heeft budgettaire consequenties. Bij de Maeslantkering en de Oosterscheldekering heeft dit geleid tot een beter inzicht in het benodigd langjarig onderhoud en het besef dat daar een hoger budget voor benodigd is. Bij Voorjaarsnota is om deze reden ook extra budget toegevoegd.

Basispakketten	Areaaleenheid	Begrote Omvang	Omvang gerealiseerd	Totaalbudget 2008 (x € 1 000)	Realisatie 2008 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud Waterkeren	Dijken primaire waterkeringen in km	325	325	22 156	39 100
	Stormvloedkeringen	4	4	29 738	67 980
	Niet primaire waterkeringen in km	396	396	5 114	9 025
	Suppleren voor kustlijnzorg in m <sup>3</sup>	12 870 000	7 462 000	45 643	99 548

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting**

De hogere realisatie voor beheer en onderhoud wordt grotendeels verklaard door hogere gerealiseerde bijdragen aan RWS voor de stormvloedkeringen en het suppleren voor kustlijnzorg. De kostenstijgingen zijn m.n. veroorzaakt door gestegen marktprijzen.

Het bronstelsel waar de cijfers voor dijken primaire keringen uitkomen, is dit jaar verbeterd en de definities voor deze areaaleenheid zijn aangescherpt. Het aantal km's dijken primaire waterkeringen in beheer bij Verkeer en Waterstaat is in 2008 niet gewijzigd. In de begroting 2008 (uitgebracht in september 2007) was een aantal km's van 480 opgenomen. Uit de later bekend geworden cijfers (jaarverslag 2007, uitgebracht in mei 2008) volgde dat het feitelijke aantal km's 325 is. Hetzelfde geldt voor de niet-primaire waterkeringen: in de begroting 2008 was een aantal km's van 268 opgenomen. Uit de later bekend geworden cijfers (jaarverslag 2007) volgde dat het feitelijke aantal km's 396 is.

In 2008 is voor de suppleties voor het eerst vergunning aangevraagd voor de Natuurbeschermingswet. Dit heeft tot een half jaar vertraging in de uitvoering geleid met een lagere realisatie als gevolg.

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2008	Realisatie 31/12/08
Beheer en Onderhoud Waterkeren	Suppleren van zand per jaar volgens jaarlijks vastgesteld landelijk suppletieprogramma.	Aantal m <sup>3</sup> per jaar	12 870 000	7 462 000
	De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc) en andere werken die direct buitenwater keren, blijven in de kerende staat zoals blijkt uit de toetsing 2006.	%	100	100
	De primaire waterkeringen die niet direct water keren en de niet-primaire waterkeringen blijven in de kerende staat zoals die was aanvang 2006	%	100	100

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting**

In de begroting 2009 (uitgebracht in september 2008) is aangegeven dat in de begroting 2008 een waarde was opgenomen bij de indicator (gericht op het voldoen van de primaire rijkswaterkeringen aan de WoW) van 100%. Dit hield in dat 100% van de keringen een zelfde technische staat had als in het referentiejaar 2006. Inmiddels heeft een zogenaamde «tweede toetsing» plaatsgevonden waaruit blijkt dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de WoW-eisen. Deze 62% correspondeert met de eerdere 100%.

11.02.05 Basispakket Beheer en Onderhoud integraal waterbeheren

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

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

De resultaten van het afgelopen jaar zijn hieronder in de toelichting op de areaalomvang en de prestatie-indicatoren beschreven.

Onder het basispakket valt tevens de voorbereiding van de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) en de activiteiten in het kader van Natura 2000. Zowel de KRW als Natura 2000 streven naar het beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken. Deze voorbereiding heeft geleid tot maatregelen voor de KRW die zijn opgenomen in het concept Beheerplan Rijkswateren 2009–2015 waarover in 2009 inspraak gepland is. Bij de implementatie van deze wet- en regelgeving zullen onder het basispakket alleen de onderdelen vallen die in de beheersplannen worden opgenomen. Daarnaast is in 2008 gewerkt aan de voorbereiding van de implementatie van de nieuwe Waterwet, welke eind 2009 in werking zal treden.

● *Kustwacht*

2008 was het tweede jaar van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl. Per 1 januari 2007 is de Kustwacht Nederland een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft hij trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van Rijkswaterstaat (RWS) en schepen en helikopters van het ministerie van Defensie. De opdrachtformulering van de Kustwacht wordt voorbereid door de Raad voor de Kustwacht. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de Raad voor de Kustwacht. De ministerraad stelt vervolgens het APB formeel vast.

Basispakketten	Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Totaal-budget 2008 (x € 1 000)	Realisatie 2008 (x € 1 000)
Beheer en onderhoud waterbeheren	Inzet uren vergunning-verlening en handhaving	31 000	33 016	37 831	34 131
	Spuiende en stuwende kunstwerken	74	74	16 200	16 585

Bron: Rijkswaterstaat

Basispakket	Prestatie-indicator	Eenheid	Waarde 2008	Realisatie 31/12/08
Beheer en Onderhoud Waterbeheren	De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	%	100%	99,5%
	Het percentage van de vergunningen van de risicovolle bedrijven in kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) voldoen aan de wettelijke eisen.	%	80%	81%

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Alle spuiende kunstwerken en stuwen zijn conform de afspraken gedurende het jaar operationeel geweest. De beheerorganisatie heeft echter altijd enige tijd nodig om (regulier) onderhoud te plegen. Dit maakt dat de score niet volledig 100% bedraagt.

Er is een geringe verbetering opgetreden met betrekking tot de prestaties van de vergunningverlening.

#### 11.02.08 Groot variabel onderhoud Waterbeheren

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

In het kader van dit plan van aanpak achterstallig onderhoud zijn voor de begroting 2008 de volgende projecten gedefinieerd:

Projecten	Doorlooptijd	Start uitvoering begroting	Start uitvoering realisatie
Stuwen Lek	2004–2010	2007	Aanbesteding afgebroken, nieuwe startdatum nog niet bekend
Haringvliet	2004–2011	2005	2005

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Bij de Renovatie Stuwen in de Lek is de aanbestedingsprocedure afgebroken, omdat de biedingen aanzienlijk hoger waren dan het beschikbare budget. Hierdoor is er vertraging opgetreden, waardoor de einddatum van 2010 niet gehaald zal worden.

#### 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					
Projectomschrijving	Uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Realisatie
<b>Categorie 0</b>					
Deltaplan grote rivieren	5	5	0	2010	2011 <sup>1</sup>
Maatregelen i.r.t. rivierversuiming	21	15	- 7	2015	2015 <sup>2</sup>
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	42	59	17	2015	2015 <sup>3</sup>
Hoogwaterbeschermingsprogramma	204	87	- 118	2020	2020 <sup>4</sup>
Overige onderzoeken en kleine projecten	19	21	2	2020	2020 <sup>5</sup>
<b>Totaal</b>	<b>292</b>	<b>186</b>	<b>- 106</b>		

**Toelichting**

1. Deltaplan grote rivieren: Het project dijkversterking Harlingen is later gestart dan gepland en eindigt daardoor ook later.
2. Het verschil van € 7 mln. wordt veroorzaakt door lagere uitgaven bij NURG (€ 4 mln.) en Keent (€ 3 mln.).
3. Dijkversterking en herstel steenbekleding: In 2008 is, conform planning, een verdere projectversnelling ingezet.
4. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma is in september 2007 vastgesteld. Begin 2008 zijn over de projecten die opgenomen zijn in het programma met de betrokken waterschappen afspraken gemaakt over de planning. Deze afspraken zijn vastgelegd in Intentieverklaringen tussen Verkeer en Waterstaat en de waterschappen. De financiële planning is vervolgens afgestemd op de plannings van de waterschappen. Hierdoor is budget naar latere jaren doorgeschoven.
5. Onder overige onderzoeken en kleine projecten vallen projecten als Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) en Sterkte Bekledingen Waterkeringen (SBW) en Hydraulische Randvoorwaarden (HR). Met name het eerste project blijkt erg complex te zijn en meer tijd te vragen dan voorzien. Hierdoor wordt budget doorgeschoven naar latere jaren. Bovendien betreft het deels subsidiegelden waarvan de uitputting niet direct te sturen is.

Productartikel 11

11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren

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

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02					
Projectomschrijving	Uitgaven 2008 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	7	10	3	2008	2009 <sup>1</sup>
Sanering waterbodems	31	24	-7	divers	2013 <sup>2</sup>
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	1	0	-1	2009	2010 <sup>3</sup>
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	25	20	-5	2010	2011 <sup>4</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Inrichting IJsselmonding	1	0	-1	2010	2010 <sup>5</sup>
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	9	4	-5	2011	2011 <sup>6</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	4	6	2	2011	2011 <sup>7</sup>
Depot Hollandsch Diep	7	13	6	2008	2008 <sup>8</sup>
Haringvliet De Kier	12	2	-10	2009	uiterlijk 2015 <sup>9</sup>
Klein Profijt		0	0	2005	2005
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	0	0	0	2005	2005
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koerogspolder)	0	0	0	2006	2006
Doorlaatmiddel Veerse Meer	0	0	0	2004	2004
Natuurcompensatie Perkpolder	5	1	-4	2013	2013 <sup>10</sup>
Verruiming vaargeul Westerschelde	6	1	-5	2011	2011 <sup>11</sup>
Vispassages Grave en Borgharen	0	0	0	2006	2006
<b>Overig</b>					
Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (H&I, incl. verdrogingsgelden)	8	8	-0	n.v.t.	n.v.t.
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	34	30	-4	2010	2010 <sup>12</sup>
<b>Totaal categorie 0 (IF 11.03.02)</b>	<b>150</b>	<b>119</b>	<b>-31</b>		

**Toelichting**

1. GVB: Er is een grotere hoeveelheid baggerspecie verwerkt tot bouwstof en afgezet vanwege een wijziging in de wet- en regelgeving. Hierdoor is in 2008 meer betaald. De totale projectkosten blijven binnen het taakstellend budget. Met de verwerking van de proef GVB wordt gewacht tot het besluit Bodemkwaliteit van kracht wordt.
2. Sanering waterbodems: Er is sprake van vertraging in de uitvoering door beperkte capaciteit. Het project zal conform de opdracht uiterlijk in 2013 uitgevoerd zijn.
3. SVB: Dit project is een jaar vertraagd vanwege herijking saneringsprogramma.
4. SUBBIED: Er zijn mindere declaraties gerealiseerd a.g.v. achterblijvende subsidieaanvragen, daardoor is het project ook vertraagd.
5. Inrichting IJsselmonding: Op het laatste deelproject Roggebotsluis zijn in 2008 geen uitgaven verricht.
6. IIVR: Er is vertraging in de planvorming waardoor meer IIVR-maatregelen gaan doorlopen ná 2010.
7. Natte natuurprojecten IJsselmeergebied: De overgebleven gelden uit 2007 zijn in 2008 uitgegeven.
8. Depot Hollandsch Diep: De verwachte aanbestedingsmeevallers zijn te optimistisch ingeschat waardoor de uitgaven hoger uitvielen. Daarom is vanuit project Sanering Waterbodems € 12 mln. overgeboekt naar dit project. Het depot is in 2008 opgeleverd (zie *MIRT-2009, overzicht gerealiseerde projecten, pag. 61*)
9. Haringvliet De Kier: Er is vertraging in de uitvoering door wijziging van het bestuursakkoord tussen VenW, LNV en de Provincie d.d. 11 december 2007. De benodigde wettelijke procedures voor de realisatie van de zoetwatervoorzieningen vragen meer tijd dan voorzien. Vanaf 2009 is het project ondergebracht bij het «Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren». De einddatum van dit project is 2015.

## Productartikel 11

10. Natuurcompensatie Perkpolder: De Dienst Landelijk Gebied doet de realisatie van dit project. De kasplanning is aangepast aan de door de DLG gehanteerde planning.
11. Verruiming vaargeul Westerschelde: Met het tracébesluit is het kasritme aangepast.
12. Tijdelijke regeling bestrijding regionale overlast: In verband met de verlaging van de administratieve lasten voor subsidieaanvragers, zijn nadere procedureafspraken gemaakt voor het opstellen van rapportages bij de aanlevering van subsidieaanvragen. De aanpassing van de procedure leidt ertoe dat de uitkering van SenterNovem aan de subsidieaanvragers over het 2e halfjaar 2008, begin 2009 plaatsvindt.

### 11.05 Verkenning en planstudie

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

Op dit artikelonderdeel zijn in 2008 diverse projecten uitgevoerd. In de toelichting bij de onderstaande tabellen is nader ingegaan op de ontwikkelingen in 2008.

#### 11.05.01 Verkenningenprogramma hoofdwatersystemen

Verkenningprogramma Hoofdwatersystemen						
Locatie	Indicatie modaliteit	Probleem	Referentiekader	Gereed		
				Begroting 2008	Realisatie 2008	
<b>Nationaal</b> Rampenbeheersing Overstromingen/TMO/ compartimenteringsonderzoek	Waterbeheren	Veiligheid	Kabinetsstandpunt rampenbeheersing overstromingen 2006	2006/2008	2008 <sup>1</sup>	
<b>Landsdeel Noord</b> Natuurontwikkelingsplan Eems	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	Kaderrichtlijn Water	2007	<sup>2</sup>	
<b>Landsdeel Zuid</b> Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas	Waterbeheren	Waterbeheersing en Kaderrichtlijn Water	Afspraak tussen Nederland en België/Wallonië	2007	nvt <sup>3</sup>	
Doorlaatmiddel Brouwersdam (Grevelingen Water en Getij)	Waterbeheren	Kaderrichtlijn Water	Kaderrichtlijn Water	2008	2008	
Aanpassing Sluitregime Stormvloedkering in de Oosterschelde	Waterkeren	Veiligheid	WoW	2007	nvt <sup>4</sup>	

#### Toelichting

1. Rampenbeheersing Overstromingen: De verkenning is afgerond. Het resultaat wordt opgenomen in de beleidsnotitie waterveiligheid.
2. Natuurontwikkelingsplan Eems: In Duitsland loopt een rechtszaak tegen de aanwijzing van het gebied als Habitatgebied. Deze rechtszaak bij het Europese Hof, inclusief beroepsprocedure, kan lang duren. Op dit moment is niet aan te geven wanneer de verkenningnotitie wel kan worden opgeleverd.
3. Herinrichting Waals Nederlandse Grensmaas: In de verantwoording 2007 is gemeld dat voor dit project geen draagvlak is gevonden.
4. Aanpassing sluitregime SVK in de Oosterschelde: Het definitieve advies is vertraagd doordat in een onderzoek naar de faalkans van de Oosterscheldekering nieuwe inzichten zijn ontstaan waarop een eventuele planstudie uitgevoerd zou moeten worden.

## Productartikel 11

### 11.05.02 Planstudieprogramma waterkeren

Planstudieprogramma waterkeren		
		Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>Categorie 1</b>		
<b>Projecten (nationaal)</b>		
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	pb2009	pb2010 <sup>1</sup>
Overige steenzetting	u 2009–2016	u 2009–2016

Legenda: uo uitvoeringsopdracht  
tb/pb tracébesluit/projectbesluit

#### Toelichting

1. Het project is vertraagd door voortschrijdend inzicht in de projectplanning en discussie over de marktbenadering.

### 11.05.03 Planstudieprogramma waterbeheren

Planstudieprogramma waterbeheren		
		Gereed
Projectomschrijving	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>Categorie 1</b>		
<b>Projecten Landsdeel Zuid</b>		
Peilbesluit Veerse Meer	uo	u 2008–2010
Volkerak Zoommeer	pb 2009	pb 2009

Legenda:  
uo: uitvoeringsopdracht  
tb/pb: tracébesluit/projectbesluit

**Artikel 12 Hoofdwegennet****a. Relatie producten en beleid**

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg en verkenning en planstudie. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2008 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het infrastructuurfondsartikel hoofdwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
12. Hoofdwegennet				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>2 701 107</b>	<b>2 343 084</b>	<b>3 959 152</b>	<b>2 962 333</b>	<b>996 819<sup>1</sup></b>	<b>- 1 091 574</b>
<b>Uitgaven incl. Egalisatiereeks</b>				<b>3 058 410</b>	<b>2 874 887</b>	<b>183 523</b>	<b>- 350</b>
<b>Egalisatiereeks</b>				<b>0</b>	<b>- 248 771</b>	<b>248 771</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 628 560</b>	<b>2 110 743</b>	<b>2 467 308</b>	<b>3 058 410</b>	<b>3 123 658</b>	<b>- 65 248</b>	<b>- 350</b>
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>48 860</i>	<i>61 951</i>	<i>66 215</i>	<i>59 233</i>	<i>57 752</i>	<i>1 481</i>	<i>0</i>
<i>12.01.01 Basispakket verkeersmanagement</i>	<i>48 860</i>	<i>56 633</i>	<i>52 145</i>	<i>53 924</i>	<i>52 435</i>	<i>1 489</i>	<i>0</i>
<i>12.01.02 Servicepakket verkeersmanagement</i>		<i>5 318</i>	<i>14 070</i>	<i>5 309</i>	<i>5 317</i>	<i>- 8</i>	<i>0</i>
<i>12.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>688 268</i>	<i>1 039 854</i>	<i>1 090 900</i>	<i>1 230 533</i>	<i>858 320</i>	<i>372 213</i>	<i>35 063</i>
<i>12.02.01 Basispakket</i>	<i>612 086</i>	<i>879 537</i>	<i>859 239</i>	<i>977 849</i>	<i>736 507</i>	<i>241 342<sup>3</sup></i>	<i>30 000</i>
<i>12.02.02 Servicepakket</i>	<i>76 183</i>	<i>160 317</i>	<i>231 661</i>	<i>246 621</i>	<i>121 813</i>	<i>124 808<sup>3</sup></i>	<i>0</i>
<i>12.02.04 Groot variabel onderhoud</i>				<i>6 063</i>	<i>0</i>	<i>6 063<sup>4</sup></i>	<i>5 063</i>
<i>12.03 Aanleg en planstudie na tracébesluit</i>	<i>858 083</i>	<i>660 394</i>	<i>898 165</i>	<i>1 385 754</i>	<i>1 245 342</i>	<i>140 412</i>	<i>- 25 160</i>
<i>12.03.01 Realisatieprogramma</i>	<i>823 296</i>	<i>496 923</i>	<i>761 343</i>	<i>1 307 071</i>	<i>916 146</i>	<i>390 925<sup>5</sup></i>	<i>- 23 687</i>
<i>12.03.02 Planstudie na tracébesluit</i>	<i>34 787</i>	<i>163 471</i>	<i>136 822</i>	<i>78 683</i>	<i>329 196</i>	<i>- 250 513<sup>6</sup></i>	<i>- 1 473</i>
<i>12.04.01 GIV/PPS</i>	<i>12 892</i>	<i>123 224</i>	<i>138 564</i>	<i>290 684</i>	<i>204 376</i>	<i>86 308<sup>7</sup></i>	<i>- 3 858</i>
<i>12.05 Verkenningen en planstudies vóór tracébesluit</i>	<i>20 457</i>	<i>225 320</i>	<i>273 464</i>	<i>92 206</i>	<i>757 868</i>	<i>- 665 662</i>	<i>- 6 395</i>
<i>12.05.01 Verkenningen</i>		<i>704</i>	<i>0</i>	<i>174</i>	<i>0</i>	<i>174<sup>8</sup></i>	<i>- 797</i>
<i>12.05.02 Planstudie vóór tracébesluit</i>	<i>20 457</i>	<i>224 616</i>	<i>273 464</i>	<i>92 032</i>	<i>757 868</i>	<i>- 665 836<sup>9</sup></i>	<i>- 5 598</i>
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Bijdrage aan baten-lastendienst		<b>1 408 543</b>	<b>1 504 124</b>	<b>1 622 386</b>	<b>1 212 495</b>	<b>409 891</b>	
- Restant			<b>963 184</b>	<b>1 436 024</b>	<b>1 911 163</b>	<b>- 475 139</b>	
<b>12.09 Ontvangsten</b>		<b>64 209</b>	<b>55 987</b>	<b>141 399</b>	<b>179 429</b>	<b>- 38 030<sup>10</sup></b>	<b>4 896</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.



**Financiële toelichting**

- 1 De hogere verplichtingen realisatie wordt grotendeels verklaard door de onlangs aangegane verplichtingen voor de tweede Coentunnel en de hogere verplichtingen en uitgaven voor beheer en onderhoud.
- 2 De egalisatiereeks is bedoeld om de onvoorspelbaarheid van het optreden van vertragingen op te vangen door een deel van het budget door te schuiven naar latere jaren. Daarbij wordt geen directe relatie gelegd met de afzonderlijke projecten. Nu het jaar 2008 is afgerond is de mate van onvoorspelbaarheid dus geheel afgenomen, en moet de egalisatiereeks voor 2008 worden tegengeboekt.
- 3 Het verschil (tussen realisatie- en begrotingsstand) wordt grotendeels verklaard doordat een uitgave van € 200 mln. ten behoeve van het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegenet die voorzien was voor 2009, al in 2008 is voldaan. Het overige verschil (€ 165 mln.) wordt verklaard doordat het achterstallig onderhoud aan kunstwerken (o.a. KOSMOS-project a. €30 mln.) omvangrijker bleek dan verwacht; de onderhouds- en reparatiewerkzaamheden hebben tot hogere kosten (circa € 120 mln.) geleid. Tevens is er om de verkeershinder te beperken sprake geweest van extra mobiliteitsmaatregelen.
- 4 Dit betreffen de aanloopkosten van de A32.
- 5/6 Een aantal grote infra-projecten is in realisatie en dit leidde in 2008 tot een aantal kasversnellingen. Het betreft o.a. de projecten Rw2 Holendrecht–Oudenrijn en Rw2 Tangenten–Eindhoven. Een aantal andere projecten is van de planstudiefase naar de realisatiefase overgegaan en/of er zijn voorbereidingskosten gemaakt (Rw4 Burgerveen–Leiden en Rw12 Utrecht–Maarsbergen). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het projectenoverzicht «Realisatieprogramma hoofdwegenet».
- 7 Doordat het project 2e Coentunnel is overgeheveld naar art 12.04.01 is ook het bijbehorende budget aan dit artikelonderdeel toegevoegd.
- 8 Dit betreft kosten voor de volgende verkenningen Haaglanden, Holland Rijnland en Ruit Rotterdam.
- 9 Op de planstudie-artikelen (12.03.02 en 12.05.02) is in totaal ca. € 915 mln. afgeboekt (zie ook VJN), waarvan bijna € 400 mln. naar het realisatieprogramma. Het restant is doorgeschoven naar latere jaren vanwege vertragingen (o.a. regelgeving luchtkwaliteit, capaciteitsgebrek). E.e.a. wordt veroorzaakt door overboekingen in het kader van fasewisseling, bijvoorbeeld projecten die overgaan vanuit planstudiefase naar realisatiefase, maar ook voor planstudieprojecten waar nu al realisatie uitgaven voor worden gemaakt (bijvoorbeeld anticiperende grond-aankopen). De grote overboeking van planstudie naar realisatie geeft feitelijk aan dat er een groot aantal projecten die nog in de planstudiefase verkeerden, nu in uitvoering zijn of binnenkort in uitvoering worden genomen. De mutatie betekent niet dat er minder aandacht wordt besteed aan de voorbereiding voor de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van de huidige wegen. Het restant betreft met name het saldo van de diverse kasschuiven die samenhangen met de programmering van infrastructuur en de toedeling van het voordelig saldo over 2007 aan de verschillende jaren.
- 10 De lagere gerealiseerde ontvangsten worden met name verklaard doordat de bijdragen door de regio (provincie Zuid-Holland, gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude) voor de A4 (Burgerveen-Leiden) zijn doorgeschoven naar 2009.

**c. Het gerealiseerde programma**

**12.01 Verkeersmanagement**

*12.01.01 Basispakket Verkeersmanagement*

Het reguliere verkeersmanagement is in 2008 gecontinueerd, waarbij de verkeersgeleiding bij grote drukte en de hulpverlening bij pech en ongevallen ten behoeve van de doorstroming prioriteit hadden. Dit wordt pro-actief uitgevoerd vanuit de Verkeerscentrales. Optimalisatie van regelscenario's, actuele reistijd- en route-informatie en andere voorlichting zijn daarbij instrumenten die gehanteerd worden.

Ook zijn veel activiteiten ontplooid om de files rondom verkeersknooppunten in de regio's te bestrijden. Dit zogenaamde gebiedsgerichte verkeersmanagement krijgt vorm door regionale samenwerking. Hierbij worden maatregelpakketten ontwikkeld die, vanuit regionaal perspectief, als het meest effectief worden gezien.

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

*12.01.02 Servicepakket Verkeersmanagement*

Het programma Filevermindering (Fileproof) is in 2008 met een aantal maatregelen voortgezet en afgerond. Het merendeel van de maatregelen was reeds in 2006 en 2007 gerealiseerd. In 2008 heeft het «Groene Golf team» de verkeerslichten op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen doorgelicht en verbeterd. Het «mobiele team verkeerscentrales» heeft nieuwe draaiboeken en audits vervaardigd voor afwijkende verkeerssitua-

## Productartikel 12

ties, waardoor de doorstroming bij bijvoorbeeld evenementen en ongevallen zoveel mogelijk gewaarborgd bleef. In februari 2009 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eindresultaten van dit programma.

Specificatie bedieningsareaal					
	Eenheid	t/m 2006	t/m 2007	Begroot 2008	Realisatie 2008
Verkeerssignalering	Km	1 224	1 224	1 288	1 157 <sup>1</sup>
Verkeerscentrales	Aantal	6	6	6	6
Spits- en plusstroken	Aantal	33	25	36	25 <sup>2</sup>
Doelgroepstroken, inclusief busvoorzieningen	Aantal	96	96	96	104 <sup>3</sup>

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

1. In 2008 is het areaal verkeerssystemen opnieuw geïnventariseerd en gedeeltelijk geherdefinieerd. De omvang van het areaal verkeerssignalering is hierdoor gering gewijzigd.
2. De verwachte forse uitbreiding van het areaal in 2008 heeft door vertragingen als gevolg van verkeersonderzoek luchtkwaliteit niet plaatsgevonden.
3. Er heeft een uitbreiding van het areaal busvoorzieningen in Friesland en Groningen plaatsgevonden.

Voor het jaar 2008 is, net als dat voor beheer en onderhoud al enkele jaren gebruikelijk is, voor verkeersmanagement gebruik gemaakt van een indicator die een duiding geeft van de effecten van het verkeersmanagement programma. Gekozen is voor een indicator die aangeeft hoe snel betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's) wordt gezet en hoe snel die informatie beschikbaar is voor serviceproviders. Aan deze prestatie-afspraken is dit jaar voldaan.

Indicator	Waarde 2007	Streefwaarde 31-12-08	Realisatie 31-12-2008
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis- en route-informatie geleverd binnen de 5 min. Zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders	Nieuw	90%	91%

Bron: Rijkswaterstaat

## 12.02 Beheer en onderhoud

Met het beheer en onderhoud is het Rijkswegennet (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in 2008 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie (het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu).

### 12.02.01 Basispakket beheer en onderhoud

Voor een optimaal gebruik van het wegennet is de betrouwbaarheid van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales, verkeersvoorzieningen, het landschap en

het milieu rond de Rijkswegen essentieel. Derhalve is deze infrastructuur dit jaar preventief beheerd en onderhouden.

Naast het uitvoeren van beheer en onderhoud zijn dit jaar ook voorbereidingswerkzaamheden uitgevoerd. Dit behelst onder andere het opstellen van normen en richtlijnen, het voorbereiden van kaders waardoor de realisatie op een verantwoorde en efficiënte wijze kan plaatsvinden en het uitvoeren van audits. Door Rijkswaterstaat is ook dit jaar het accent op veiligheid met minder hinder voor het verkeer gelegd.

In 2008 bedroeg de totale filezwaarte als gevolg van wegwerkzaamheden 4,8%. In 2007 was dit aandeel 5,2%. Mede hierdoor is de tevredenheid van de weggebruikers gestegen. In augustus werden publiekmetingen gedaan. Daaruit bleek in 2008 dat 75% van de automobilisten tevreden is over RWS als beheerder van de autosnelweg, tegenover 74% in 2007. Bij inspecties aan bruggen en viaducten van voor 1975 is naar voren gekomen dat er sprake kan zijn van een verminderde restlevensduur van deze stalen en betonnen bruggen. In 2008 zijn de Hollandse brug en de Moerdijkbrug aangepakt.

Specificatie areaal rijkswegen		t/m 2006	t/m 2007	Begroot 2008	Realisatie t/m 2008
Rijbaanlengte (in km)	Hoofdrijbanen	5 635	5 635	5 650	5 734
Rijbaanlengte (in km)	Verbindingswegen en op- en afritten	1 259	1 259	1 259	1 326
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Hoofdrijbanen	70,4	71,9	72	74
Areaal asfalt (in km <sup>2</sup> )	Verbindingswegen en op- en afritten	10,2	10,8	10,9	11,1
Groen areaal (in km <sup>2</sup> )	Stuks	186	188	198	217

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

Het areaal rijkswegen is dit jaar veranderd door het gereedkomen van een 3-tal knooppunten Valburg, Ouddijk, Ewijk) en één spitsstrook bij Hoevelaken. Daarnaast is de weg met aansluitingen Westerscheldetunnel en de overdracht van Limburgse N-wegen er af gehaald (betreft nu provinciaal beheer) en de A73 toegevoegd.

In het jaar 2008 zijn de indicatoren die de conditie van enerzijds de verhardingen en anderzijds de conditie van bruggen en viaducten in het rijkswegennet weergeeft gemeten. De tweede indicator was nieuw in de begroting 2008. In lijn met de uitkomsten van het IBO Beleid en Onderhoud wordt met deze indicatoren meer inzicht geboden in de prestaties op het gebied van beheer en onderhoud. Dit jaar is flinke voortgang geboekt om het achterstallig onderhoud aan bruggen en viaducten terug te dringen.

Indicator	Waarde 2007	Streefwaarde 1-1-2008	Streefwaarde 31-12-08	Realisatie 31-12-2008
Voldoen van wegen aan de normen	95%	95%	95%	97%
Voldoen van bruggen en viaducten aan de normen	Nieuwe indicator	70%	78%	88%

Bron: Rijkswaterstaat

## 12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

servicepakket	Budget 2008 (x € 1000)	Realisatie 2008 (x € 1000)
Plan van aanpak Beheer en Onderhoud	67 413	229 383
Meer vlot	3 469	2 284
Meer veilig	34 171	8 064
Meer kwaliteit leefomgeving	15 875	6 005
Filevermindering	885	885
<b>Totaal</b>	<b>121 813</b>	<b>246 621</b>

- Plan van aanpak Beheer en Onderhoud

Het aanzienlijke verschil met het begrote bedrag wordt m.n. verklaard doordat het achterstallig onderhoud aan kunstwerken omvangrijker (o.a. KOSMOS-project à € 30 mln.) bleek dan verwacht, de onderhouds- en reparatiewerkzaamheden tot hogere bijdragen aan RWS hebben geleid (ca. € 120 mln.) en er sprake was van extra mobiliteitsmaatregelen. Met de totale vervanging van 1300 km asfalt per 1 januari 2008 is VenW er in geslaagd het achterstallig onderhoud verhardingen, conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijstuk infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200XII, nr. 1), weg te werken. Bij de bruggen en viaducten en bij DVM-systemen is nog steeds sprake van een onderhoudsachterstand. De impuls gelden zijn in 2008 ingezet om de achterstanden bij bruggen en viaducten versneld te verkleinen. Ook is het gelukt om dit jaar extra inspanningen te verrichten om te voorkomen dat nieuwe achterstanden optraden bij verhardingen.

- Servicepakket meer Vlot

Met het Servicepakket meer Vlot worden kleinschalige verbeteringen voor het goederenvervoer gerealiseerd. Daarbij wordt gedacht aan zaken als uitbreiding van de parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en aanpassing van verkeerslichten voor de doorstroming van het vrachtverkeer. Op verzoek van de Tweede Kamer is hieraan ook een top-20 aan te verbeteren verzorgingsplaatsen toegevoegd in 2008. Dit jaar zijn Haarijn aan de A2 en 't Lonnekermeer aan de A1 voltooid. Ook de pilot hoogte-detectie Velsertunnel aan de A22 is afgerond. Bij het Grens-emplacement Venlo aan de A67 zijn de werkzaamheden dit jaar ook in uitvoering gekomen (afroning in 2009).

- Servicepakket Meer veilig

In 2008 is er verder gewerkt aan het aanbrengen van de nieuwe belijning en de uitvoering van veiligheidsmaatregelen op de N-wegen. Op diverse (Rijks) N-wegen zijn kruispunten, rotondes en aansluitingen opnieuw ingericht met uniforme oplossingen. Tot en met 2010 wordt er verder geïnvesteerd in enerzijds het versneld realiseren van essentiële herkenbaarheidskenmerken en anderzijds in een aantal kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanbrengen van bermverharding of het ombouwen van een kruispunt tot rotonde. Dit jaar is er 60 km motorfietsvriendelijke vangrails aangebracht in voor motorfietsers gevaarlijke bochten. Onderzoek naar het beveiligingsniveau van vitale objecten en met name naar te treffen passende maatregelen alsmede de kosten hiervan is in 2008 afgerond. Maatschappelijk effect van de maatregelen zal zijn dat de kans op moedwillige verstoringen wordt verkleind en dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden. Extra

voorbereidingstijd en ook zorgvuldige afstemming met de regio zijn de reden voor de vertraging van de uitvoering van dit Servicepakket.

- Servicepakket meerkwaliteit leefomgeving

Binnen dit servicepakket worden bijdragen geleverd aan het meerjarenprogramma ontsnippering en aan het programma bodemsanering. Er is voor gekozen om meerdere projecten als één pakket aan te besteden in nauwe samenwerking met provincies en ProRail, waardoor een langere voorbereidingstijd benodigd was. Twee grote pakketten worden daardoor pas begin 2009 in Noord- en Oost-Nederland aanbesteed. Op het gebied van ontsnippering zijn in 2008 12 ontsnipperingsknelpunten geheel opgelost en zijn er 6 deelknelpunten opgelost. Op 31 december 2008 waren er vier projecten in uitvoering en vele projecten in voorbereiding. In 2008 zijn onder andere fauna tunnels onder de A7, A28 en A58 gerealiseerd. Voor een overzicht van het meerjaren ontsnipperingsprogramma wordt verwezen naar paragraaf 3.3 van het infrastructuurverslag.

- Filevermindering

De toelichting op het pakket Filevermindering is weergegeven bij het Servicepakket Verkeersmanagement (12.01.02).

### 12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit

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

#### 12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegen

In 2008 is het «Programma Filevermindering» dat landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding ondersteunt met een aantal maatregelen voortgezet en afgerond. Vanuit het programma dynamisch verkeersmanagement (DVM) zijn in 2008 alle voorgenomen projecten in uitvoering genomen. Ten opzichte van het oorspronkelijke pakket konden meer maatregelen worden gerealiseerd als gevolg van meevallende aanbestedingen.

Binnen het realisatieprogramma valt ook het programma fileplan ZSM (zichtbaar, slim en meetbaar). In 2008 zijn naast ZSM projecten tevens MIRT projecten opengesteld.

Spoodwetprojecten ZSM	MIRT projecten
A 12/18 Knooppunt Ouddijk	A73 Venlo–Maasbracht (vooralsnog beperkte openstelling van de tunnels).
A1 Hoevelaken–Barneveld	N31 Zurich–Harlingen
A50 Knooppunt Ewijk	N14 Wassenaar–Leidschendam
A50 Knooppunt Valburg	

Bron: Rijkswaterstaat

In de volgende tabel is op projectniveau de realisatie van de projecten toegelicht. Voor de gerealiseerde prestaties op het hoofdwegen-

Productartikel 12

programma wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het Infrastructuurverslag in deze verantwoording.

3. Realisatieprogramma Hoofdwegennet (IF art. 12.03.01)					
Projectomschrijving	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
RW7 Rondweg Sneek	2	2	0	2010	2010
RW7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1	33	35	2	2009	2009
RW31 Zurich-Harlingen	10	13	3	2008	2008
RW37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens	26	6	-20	2007	2007 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
RW2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	120	84	-36	2010	2010 <sup>2</sup>
N 34 Omleiding Ommen		3	3		2011 <sup>a</sup>
RW35 Wierden-Almelo	28	11	-17	2007	2007 <sup>3</sup>
RW35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	25	8	-17	2013	2013 <sup>4</sup>
RW50 Ramspol-Ens		4	4		P
<b>Projecten landsdeel West</b>					
RW12 Utrecht-west		18	18		2010 <sup>a</sup>
RW12 Utrecht-Maarsbergen		50	50		P
RW2 Holendrecht-Oudenrijn	214	254	40	2012	2012 <sup>5</sup>
Schiphol/Adam-Almere		15	15		P
RW9 Koedijk		5	5		P
RW12 Den Haag-Gouda benutting	24	42	18	2009	2009 <sup>6</sup>
RW14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	44	31	-13	2008	2008 <sup>7</sup>
RW4 Burgerveen-Leiden		52	52		P
RW15 Maasvlakte Vaan		20	20		P
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Maatregelenpakket Limburg 2)	1	7	6	2010	2011 <sup>8</sup>
RW2 Pass Maastricht		27	27		P
RW2 Rondweg Den Bosch	64	61	-3	2010	2010
RW 2 Tangenten-Eindhoven	155	202	47	2010	2010 <sup>9</sup>
RW57 Veersedam-Middelburg	22	49	27	2010	2010 <sup>10</sup>
RW4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omleiding Halsteren*	23	12	-11	2008	2008 <sup>11</sup>
RW73/74 Venlo-Maasbracht ism rw74, N68 en OTR	79	98	19	2007	2008 <sup>12</sup>
<b>Overig</b>					
Dynamisch verkeersmanagement	11	30	19		13
Kleine projecten/Afronding projecten	31	22	-9	nvt	14
Innovatie Geluid en Lucht		9	9		
Spedwet Wegverbreding		112	112		15
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet 3)	2	0	-2		
Filevermindering	0	19	19		14
overig (planstudies)	0	6	6		16
Afronding	2	0	-2		
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>916</b>	<b>1 307</b>	<b>391</b>		
<b>Begroting (IF 12.03.01)</b>	<b>916</b>	<b>1 307</b>			

- a. De met een a, gemarkeerde projecten betreffen projecten die van de planstudiefase naar de realisatiefase zijn overgegaan conform de planning in het MIRT-projectenboek. Omdat de projecten onder a, in de begroting 2008 nog op artikel 12.03.02 (Planstudie na tracébesluit) waren opgenomen, ontbreken in bovenstaande tabel begrotingsbedrag en mijlpaal.

## Productartikel 12

- p. Voor de projecten die met een p. zijn gemarkeerd, zijn voorbereidingskosten van planstudieprojecten gemaakt. Voor verreweg het grootste deel betreffen dit grondaankopen. De projecten onder p. vallen in de begroting onder artikel 12.05.02 (Planstudie vóór tracébesluit) en hierdoor ontbreken in bovenstaande tabel begrotingsbedrag en mijlpaal.

### Toelichting

1. Rw 37 Hoogeveen-Duitse grens: Het project is in 2007 versneld opengesteld, thans vindt de financiële afwikkeling van het project plaats.
- 2/3/4. Bij veel wegen is de planning herijkt. Deze aanpassing van het kasritme is bij suppletore begrotingswetten verwerkt. Bij de herijking an de planning is vooral gekeken naar de oploop in de ramingen per project en zijn deze beoordeeld op de realiseerbaarheid. De herijking van kasritmes heeft niet geleid tot aanpassing van de projectmijlpalen. De uitgaven schuiven door naar latere jaren.
5. Rw2 Holendrecht-Oudenburg: De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door het definitief worden van versnellingsmaatregelen. Teneinde de opening van de extra rijstroken in 2010 te halen, zijn een aantal werkzaamheden versneld uitgevoerd. Het gehele project wordt in 2012 opgeleverd.
6. Rw12 Den Haag-Gouda: Het verschil is het gevolg van de voorspoedige voortgang van het project en leidt tot minder uitgaven in 2009.
7. Rw14 Wassenaar-Leidschendam: Het project is in 2008 opengesteld. Thans vindt de financiële afwikkeling van het project plaats.
8. Maatregelenpakket Limburg: Bovenop het oorspronkelijke begrotingsbedrag zijn bij Voorjaarsnota extra gelden verkregen (Amendement Van Hijum en regionale bijdrage / zie begroting 2009, p. 54). Deze zijn niet volledig benut vanwege nieuwe regelgeving inzake luchtkwaliteit.
9. Rw2 tangenten Eindhoven: Het deelproject Ekkersreijt is in 2007 drie maanden vertraagd door een uitgestelde uitspraak van de rechtbank tegen het bestemmingsplan. Dit deel is in 2008 alsnog gerealiseerd. . Als gevolg van deze vertraging hogere uitgaven in 2008.
10. Rw 57 Veersedam-Middelburg: De realisatie van het Middelburgse deel verloopt voorspoediger dan vooraf ingeschat. In latere jaren leidt dit tot minder uitgaven.
11. Rw 4 Dinteloord-Bergen op Zoom omleiding Halsteren: Het project is eind 2007 opengesteld. Thans vindt de financiële afwikkeling van het project plaats, waaronder een overboeking naar de Rw4 Dinteloord-Bergen op Zoom (traject Omleiding Steenberg).
12. Rw73/Rw74 Venlo-Maasbracht: Er zijn meerkosten als gevolg van de vertraging van de oplevering van de tunnels in de A73.
13. Dynamisch verkeersmanagement: : Uit de enveloppe van het kabinet zijn middelen toegevoegd (zie Infrastructuurverslag). Deze middelen zijn o.a. gebruikt voor een aantal kleine infrastructurele maatregelen als het verlengen van de vluchtstrook of het aanbrengen van een extra opstelstrook. Verder is de informatie aan de weggebruiker verbeterd door het plaatsen van dynamische route informatiesystemen en is op een aantal trajecten camera's geplaatst om incidenten eerder te signaleren en op te lossen.
14. Kleine projecten/Projecten in afronding (incl. Filevermindering): De lagere realisatie is het gevolg van aanpassing van de planning bij de diverse kleine projecten. Filevermindering maakt deel uit van de kleine projecten.
15. Spoedwet wegverbreding: Het grootste deel van de gerealiseerde uitgaven is gebruikt ten behoeve van groot variabel onderhoud aan de Hollandse brug (A6) en verbreding van een deel van de spitsstrook.
16. De post Overig bevat zeer beperkte realisatie uitgaven (m.n. grondverwerving) van overige planstudies.

### 12.03.02 Planstudieprogramma na tracébesluit

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

### 12.04 Geïntegreerde contractvormen

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

Productartikel 12

Realisatieprogramma geïntegreerde contractvormen (IF art. 12.04)					
Projectomschrijving	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten landsdeel Noord</b>					
Rw 31 Leeuwarden (excl.B&O)	57	58	1	2008	2008
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Aflossing tunnels	48	47	- 1		
RW11 Alphen a.d. Rijn-Bodegraven, betaling PPS-constructie	34	29	- 5	2004	2004
A 10 2e Coentunnel		82	82	2012	2012 <sup>1</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Exploitatie Westerscheldetunnel	50	57	7		<sup>2</sup>
RW59 Rismalen-Geffen, PPS	15	17	2	2005	2005
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>204</b>	<b>290</b>	<b>86</b>		
<b>Begroting (IF 12.04)</b>	<b>204</b>				

**Toelichting:**

1. In 2008 is de 2e Coentunnel gegund als DBFM-contract en derhalve onder PPS opgenomen.
2. De overschrijding van € 7 mln. wordt verklaard door de verwerking van de contractueel overeengekomen aanpassing van deprijzontwikkeling. Deze wordt niet volledig afgedekt door de prijsbijstelling die door het ministerie van Financiën is vergoed.



Productartikel 12

12.05.01 Verkenningen

A. Lopende verkenningen				
Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed	Realisatie
<b>Landsdeel Oost</b>				
A73 Ewijk-Rijkevoort	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2007	In het najaar van 2007 is bestuurlijk afgesproken dat met de gebiedsgerichte verkenning A73 Ewijk-Rijkevoort, waarbij met name ook de relatie HWN OWN in beeld moet komen, op zijn vroegst in 2009 gestart zal worden.
Gebiedsgerichte verkenning A1 corridor Apeldoorn-Deventer	Bereikbaarheid		2007	In het najaar van 2008 is bestuurlijk afgesproken dat Rijk en regio op korte termijn starten met een gebiedsgerichte verkenning A1-zone, met daarin met name de elementen in het ruimtelijke domein, zoals ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving, ruimtelijke opgaven en gebiedsontwikkeling.
Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle/A28	Bereikbaarheid	Bestuurlijk overleg MIT 2006	2007	Naar aanleiding van deze verkenning is in het najaar van 2007 afgesproken dat de Planstudie Zwolle Wijthmen Heino door RWS zal worden gestart. De verkenning wordt in 2009 afgerond.
<b>Landsdeel Randstad</b>				
A10 Noord	Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2007	In het najaar van 2008 is afgesproken dat zodra er zicht is op de gevolgen voor de capaciteit voor verkenningen en planstudies en de prioritering van projecten een vervolg op de verkenning A10-Noord conform het advies van de commissie Elverding aan de orde kan zijn.

B. (Mogelijk) te starten verkenningen			
Lokatie	Probleem	Toelichting	Realisatie
<b>Landsdeel Noord</b> A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	Veiligheid, leefomgeving	Naar aanleiding van het Bestuurlijk overleg Netwerkanalyse/MIT(TK 29 644, nr 74) is in overleg tussen VenW en de regio besloten om de Verkenning Alternatieve Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ) aan te passen. Tijdens het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak voorjaar 2007 (TK 29 644, nr. 77) is vastgesteld dat de aangepaste rapportage Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase voldoet aan de eisen van het MIT-spelregelkader. Het rapport wordt de komende periode afgerond. Hierbij zal ook worden ingegaan op een sobere variant. Gelet op de verwachte verkeersproblematiek is er op zich reden om een planstudie te starten, maar niet eerder dan dat er zicht is op financiering van het project. VenW neemt het initiatief om te komen tot een financieringsplan. Dit zal worden uitgewerkt met de regio ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar. Afgesproken is verder om de periode tot het bestuurlijk overleg te benutten om voorwerk te doen in de vorm van het opstellen van een concept startnotitie en het opstarten van een marktscan.	In het najaar van 2008 is bestuurlijk afgesproken dat de verlengde verkenning resulteert in een bestuurlijke voorkeursvariant op basis waarvan in het voorjaarsoverleg 2009 besloten kan worden de planuitwerkingsfase te starten.
<b>Landsdeel Randstad</b> A1 Muiderberg–Eennes A4 Prins Clausplein– Leiden–De Hoek– Amsterdam  A6 Almere–Lelystad A7 Hoorn–Amsterdam A9 Alkmaar–Amsterdam A27 Almere–Hilversum– Utrecht A28 Utrecht–Amersfoort	Bereikbaarheid Bereikbaarheid  Bereikbaarheid Bereikbaarheid Bereikbaarheid Bereikbaarheid Bereikbaarheid		Opgenomen in de pré-verkenning Almere–'t Gooi–Utrecht In het voorjaar van 2008 is bestuurlijk besloten dat uiterlijk in 2010 een planstudie wordt gestart met als voorwaarde dat zicht bestaat op financiering. Vervallen  Opgenomen in pré-verkenning Almere–'t Gooi–Utrecht Opgenomen in planstudie A28 Utrecht–Amersfoort waarvoor in 2008 de Startnotitie is uitgebracht.

<b>B. (Mogelijk) te starten verkenningen</b>			
Lokatie	Probleem	Toelichting	Realisatie
Bereikbaarheid Almere	Bereikbaarheid		In wisselwerking met het proces van de Schaalsprong Almere is de MIRT-verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere opgesteld. De rapportage van fase 1 is in het najaar van 2008 bestuurlijk geaccepteerd. De uitkomsten van fase 2 worden in de komende periode gerapporteerd. Besluitvorming over de MIRT-verkenning zal pas plaatsvinden na afronding FASE 2.
<b>Landsdeel west-overig</b> A2 Culemborg-Geldermalsen	Bereikbaarheid		
<b>Landsdeel zuid</b> A58 Bergen op Zoom	Bereikbaarheid	In het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak van voorjaar 2007 is besloten een verkenning A58 Bergen op Zoom-Eindhoven op te nemen in het MIRT	De concept-rapportage kan naar verwachting worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2009.
N57-N59 Knooppunt Oosterscheldekering-Hellegatsplein Zuidoostvleugel Brabantstad	Bereikbaarheid	In het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak van voorjaar 2007 is besloten een pilot-MIRT verkenning op te nemen in het MIRT. 2008	Pilot MIRT verkenning is in het najaar van 2008 bestuurlijk vastgesteld.

Productartikel 12

12.05.02 (en 12.03.02) Verkenning en planstudie voor tracébesluit

Bedrag in € mln.	Raming kosten		Budget OB2008		Gereed Toelichting	
	min.	max.	taak- stellend	2008	Begroting 2008	Real. 2008
<b>Categorie 1 ná tracébesluit</b>						
<b>Projecten landsdeel Oost</b> N34 Ommen			47		2008–2011	Is in realisatie en in 2008 overgegaan naar het realisatieprogramma.
<b>Projecten landsdeel west overig</b> A7 Zaanstad–Purmerend, benutting N9 Koedijk–De Stolpen			76		2007–2008 2008–2009	opl Is eind 2007 versneld opgeleverd. tb 23 juni 2008 heeft de Raad van State het TB vernietigd, doch de rechtsgevolgen blijven in stand.
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)</b>						
<b>Tracé-/projectbesluit t/m 2008</b>						
<b>Projecten landsdeel Noord</b> N31 Haak om Leeuwarden <sup>1</sup>			189	tb	2011–2014	
<b>Projecten landsdeel Oost</b> A28 Knpt.Hattermerbroek–Knpt.Lankhorst <sup>1</sup> A50 Ewijk-Valburg–Grijsoord <sup>1</sup>			308	tb	2009–2010 2008–2012	
<b>Projecten landsdeel Randstad</b> A1/A6/A9, benutting <sup>1</sup> A2 Amsterdam–Utrecht (Holendrecht–Maarsse) 2x5 rijstroken <sup>1</sup> A2 Oudenrijn–Deil; OTB gesplitst in Oudenrijn–Everdingen en Everdingen Deil N11 Leiden–Zoeterwoude Alphen a/d Rijn <sup>1</sup> A15 Maasvlakte–Vaanplein <sup>1</sup>			476 45 186 1 309	wab tb	2008–2009 2008–2012 2007–2012 2008–2012 2009–2015	tb TB Everdingen–Deil is in 2008 vastgesteld.
<b>Projecten landsdeel west overig</b> A12 Maarsbergen–Veenendaal <sup>1</sup> N50 Ramspol–Ens <sup>1</sup>			98	tb	2012–2015 2009–2012	otb
<b>Projecten landsdeel Zuid</b> A2 Leenderheide–Valkenswaard <sup>1</sup> A2 Den Bosch–Eindhoven <sup>1</sup> N61 Hoek–Schoondijke <sup>1</sup>	57	162	125	tb	2010–2011 2010–2011 2009–2012	

Productartikel 12

Bedrag in € mln.	Raming kosten		Budget OB2008		Gereed	Toelichting
	min.	max.	taak- stellend	2008	Begroting	
Projectomschrijving				2008	2008	Real. 2008
N62 Tunnel Sluiskil			125	tb	2009–2012	Planstudie was stilgelegd tot rondkomen financiering regio. In het najaar van 2008 is bestuurlijk afgesproken dat de provincie de besluitvorming over het project over zal nemen en een bestemmingsplanprocedure zal starten.
A74 Venlo ism A73 zuid, N68 en Oosttangent Roermond <sup>1</sup>			837	tb	2009–2011	
<b>Tracé/-projectbesluit na 2008</b>						
<b>Projecten landsdeel Oost</b>						
A12 Ede–Duitse grens					ná 2010	otb OTB A12 Waterberg–Velperbroek vastgesteld.
N18 Varsseveld–Enschede			144		2010–2014	tn Trajectnota/MER vastgesteld.
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>						
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (incl Hollandse brug)					2011–2017	tn Trajectnota/MER en Standpunt vastgesteld.
A2/A12/A27/A28 Ring Utrecht					2014–2020	sn Startnotitie uitgebracht.
A27/A1/A28 Driehoek Utrecht–Hilversum–Amersfoort					2014–2020	sn Startnotities A27/A1 Utrecht–Hilversum–Amersfoort, A28 Utrecht–Amersfoort en A1/A28 Knpt.Hoevelaken uitgebracht.
<b>Projecten landsdeel west- overig</b>						
A9 Alkmaar–Uitgeest					2010–2016	rl Richtlijnen vastgesteld.
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>						
A27 Utrecht(Lunetten)–Hoopolder					2013–2018	rl Richtlijnen vastgesteld.

<sup>1</sup> De genoemde vertragingen zijn al eerder aan de Tweede Kamer gemeld in de voortgangsrapportages Tracéwetplichtige projecten d.d. 2 juni 2008 (29 385, nr. 21) en september 2008 (Hoofdstuk 8 MIRT projectenboek 2009)

sn startnotitie  
 rl richtlijnen  
 tn trajectnota of projectnota  
 tb / pb tracébesluit / projectbesluit  
 wab wegaanpassingsbesluit  
 pr procedures rond  
 opl oplevering

**13 Spoorwegen****a. Relatie producten en beleid**

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

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelen:

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

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
13. Spoorwegen	Realisatie			Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>2 597 494</b>	<b>1 813 743</b>	<b>1 765 610</b>	<b>1 807 841</b>	<b>- 42 231</b>	<b>- 1 316 937</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 848 439</b>	<b>2 069 357</b>	<b>2 026 541</b>	<b>1 835 464</b>	<b>2 417 064</b>	<b>- 581 600</b>	<b>- 116 944</b>
<i>13.01 Railverkeersleiding</i>	91 364	93 251	0	0	0	0	0
<i>13.02 Onderhoud en vervanging</i>	1 135 131	1 547 391	1 367 359	1 174 475	1 525 069	- 350 594 <sup>1</sup>	- 74 982
<i>13.02.01 Regulier onderhoud</i>	1 135 131	710 634	616 531	332 986	607 203	- 274 217 <sup>1</sup>	- 65 305
<i>13.02.02 Grote onderhoudsprojecten</i>		625 493	412 750	488 178	450 380	37 798 <sup>1</sup>	0
<i>13.02.03 Rentelasten</i>		188 654	119 336	121 733	121 734	- 1 <sup>1</sup>	- 1
<i>13.02.04 Betuweroute</i>		22 610	27 846	20 624	31 044	- 10 420 <sup>1</sup>	- 9 676
<i>13.02.05 Kleine infra &amp; Ov. Projecten</i>			190 896	210 954	314 708	- 103 754 <sup>1</sup>	0
<i>13.03 Aanleg</i>	601 988	372 286	507 215	512 914	745 973	- 233 059 <sup>2</sup>	- 22 883
<i>13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer</i>	0	315 090	470 440	479 183	704 115	- 224 932	- 13 944
<i>13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer</i>	529 395	30 750	36 775	33 731	41 858	- 8 127	- 8 939
<i>13.03.03 Uitgaven leenfaciliteit versnelde aanleg</i>	72 593	26 446	0	0	0	0	0
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>		47 524	145 896	145 172	137 701	7 471	431
<i>13.05 Verkenningen en planstudies</i>	19 956	8 905	6 071	2 903	8 321	- 5 418 <sup>3</sup>	- 19 510
<i>13.05.01 Planstudieprogramma personenvervoer</i>	8 247	5 274	5 469	2 805	1 333	1 472 <sup>3</sup>	- 11 852
<i>13.05.02 Planstudieprogramma goederenvervoer</i>	9 709	1 131	602	98	6 988	- 6 890 <sup>3</sup>	- 7 658
<i>13.05.03 Verkenningenprogramma</i>	2 000	2 500	0	0	0	0	0
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- <i>Apparaatsuitgaven</i>			2 090	1 740	500	1 240	
- <i>ApparaatskostenProRail aanleg</i>			79 185				
- <i>Restant</i>			1 945 265	1 833 724	2 416 564	- 582 840	
<b>Ontvangsten</b>	<b>21 344</b>	<b>1 047</b>	<b>30 666</b>	<b>24 869</b>	<b>33 046</b>	<b>- 8 177<sup>4</sup></b>	<b>- 8 124</b>
HSA			0	0	15 446	- 15 446 <sup>4</sup>	0
Mandje spoor				0	0	0	0
Overig	21 344	1 047	30 666	24 869	17 600	7 269 <sup>4</sup>	- 8 124

## Productartikel 13

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

### Financiële toelichting

- 1 Onderhoud en vervanging. In 2008 is € 270 mln doorgeschoven naar latere jaren als gevolg van een forse overloop bij ProRail van werkzaamheden en budget uit 2007 en 2008. Daarnaast zijn nog enkele projecten, waaronder Internet in treinen, Actieplan groei op het Spoor, stille treinen en extra maatregelen toegankelijkheid niet beschikt en daarom niet tot betaling gekomen. De bedragen zijn in één keer toegelicht omdat deze als één beschikking aan ProRail worden toegekend. In het Beheerplan ProRail wordt afzonderlijk op de onderliggende projecten en programma's ingegaan.
- 2./3 Aanleg- en planstudieprogramma. Op deze programma's is per saldo sprake van lagere uitgaven. Dit is de som van allerlei vertragingen en versnellingen op de individuele spoorwegprojecten. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de (verklaringen bij de) projecten-overzichten onder c. het programma.
- 4 De lagere ontvangsten worden verklaard door lagere ontvangsten HSA (door uitstel) en lagere ontvangsten EAT-taakstelling (compensatie vindt nu via uitgaven plaats op beschikking ProRail). Hier staan hogere ontvangsten Sloelijn tegenover.

### c. Het gerealiseerde programma

#### 13.01.01 Railverkeersleiding

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

#### 13.02 Onderhoud en vervanging.

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven verantwoord voor beheer en onderhoud spoorwegen.

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

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

#### 13.03 Realisatieprogramma personen- en goederenvervoer

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

##### Projectoverzicht bij 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>Projecten nationaal</b>					
BB21 (ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	16	12	- 4	divers	divers <sup>1</sup>
Geluid (emplacements en innov. ontwikkeling)	8	2	- 6	divers	divers <sup>2</sup>
Kleine projecten	28	23	- 5	divers	divers <sup>3</sup>
Stationsstallingen (kwaliteit)	20		- 20	divers	divers <sup>4</sup>
A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen					

Productartikel 13

Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (13.03.01)					
Project	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	25	35	- 10	2006/2007	2006/2007 <sup>5</sup>
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Kleine stations	10	1	- 9	divers	divers <sup>6</sup>
Overige projecten/lijdelen enz.					
Afdekking risico's spoorprogramma's	0	0			
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	48	29	- 19	divers	divers <sup>7</sup>
Intensivering Spoor in steden	45	40	- 5	divers	divers <sup>8</sup>
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	6	6		divers	divers <sup>9</sup>
Ontsnippering	9	2	- 7		
Traject Oost (perronverbredingen)	7		- 7	2004/2007	2004/2008 <sup>10</sup>
Traject Oost Uitv Convenant DMB	4		- 4		2012/2017 <sup>11</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Arnhem sporen in Arnhem	33	2	- 31	2007/2012	2007/2012 <sup>12</sup>
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	24	16	- 8	2010	2010 <sup>13</sup>
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
<b>Rotterdam/Den Haag-Utrecht</b>					
Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	0				
<b>Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen</b>					
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	69	71	2	2005 EV	2005 EV <sup>14</sup>
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
A'dam CS spoor 10/15	1		- 1	2004/2007	2004/2010 <sup>15</sup>
A'dam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)					
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	19		- 19	2008/2011	2008/2011 <sup>16</sup>
Den Haag emplacement	0			2006	2006
Fietsenstalling Amsterdam CS	6		- 6	2008/2011	2008/2015 <sup>17</sup>
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	37	23	- 14	2010/2011	2011/2012 <sup>18</sup>
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	70	5	- 65	2009/2013	2014 <sup>19</sup>
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>					
Regionet (incl. verkeersmaatregelen Schiphol)	48	39	- 9	Divers	divers <sup>20</sup>
Rijswijk-Schiedam incl spoorcorridor Delft	29	49	20	2011	2013 <sup>21</sup>
Kosten HSA		23	23		<sup>22</sup>
<b>Projecte landsdeel west overig</b>					2013
Amsterdam/Schiphol-Den Helder/Hoorn					
Haarlemmermeer-Almere					
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2e eiland-perron	1	1		2006	2006
Overige projecten/lijdelen enz.					
Hanzelijn	130	94	- 36	2012	2012 <sup>23</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Breda Centraal (tbv NSP)	15	8	- 7	2011	2012 <sup>24</sup>
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>704</b>	<b>479</b>	<b>- 225</b>		

**Toelichting**

- BB21: De werkzaamheden in het kader van de havenspoorlijn zijn naar achteren geschoven en de betalingen aan leverancier Bombardier ten behoeve van de aanleg van ERTMS op het traject Amsterdam-Utrecht getemporeerd. De projectonderdelen GSM-R en 25 KV tractie energievoorziening zijn in 2008 afgesloten.
- Geluid: In 2008 liepen nog een aantal projecten van het in 2007 afgesloten Innovatieprogramma financieel door. Vooruitlopend op de saneringsoperatie, zoals die in de Nota Mobiliteit is aangekondigd, zullen er op vier locaties reeds in de periode tot en met 2010 geluidmaatregelen



## Productartikel 13

worden getroffen. De onderzoeken naar de scope voor deze vier locaties zijn uiteindelijk pas eind 2008 afgerond en waren bepalend voor de beschikkingsaanvraag van ProRail. Deze beschikkingsaanvraag wordt begin 2009 verwacht.

- 3 Kleine projecten: Vertraging in de uitgaven wordt veroorzaakt door het niet kunnen verkrijgen van een buitendienststelling in 2008 voor het project Baarn. De werkzaamheden en de bijbehorende uitgavenstroom verschuift hierdoor naar 2009.
- 4 Stationstallingen: Dit project is overgeheveld naar het programma Beheer en Onderhoud. Realisatie geschiedt derhalve op artikelonderdeel 13.02.05
- 5 Integrale Spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht: De bijdragen van derden (o.a. gemeente Amsterdam, GVB e.a.) kunnen pas worden afgewikkeld als het project het financiële eindbeeld compleet heeft. Dit heeft, als gevolg van het langer duren van de definitieve afwikkeling van de contracten met de aannemers, meer tijd gekost dan vooraf aangenomen. De verwerking van de financiële bijdragen zal plaatsvinden in 2009. De oplevering van het project zal plaatsvinden in het 4e kwartaal van 2009. De vertraging is ontstaan als gevolg van eerdere vertragingen bij de ingebruiknames van de Utrechtboog en van het 4-sporige traject tussen Amsterdam en Utrecht
- 6 Kleine Stations: De onderuitputting is te verklaren door een langere doorlooptijd van de besluitvorming rond de aanvullende financiering van station Sassenheim en verder was er rekening mee gehouden dat mogelijk in 2008 nog een beschikking voor een station zou worden afgegeven.
- 7 AKI: De uitgavenprognose was deels gebaseerd op het indienen van een beschikkingsaanvraag voor de resterende scope van het programma. Voornamelijk als gevolg van langduriger bestuurlijke besluitvorming dan verwacht is de aanvraag later ingediend dan aangenomen en is de uitgavenstroom vertraagd.
- 8 Intensivering Spoor in Steden: In 2008 is ca. € 40 mln., verdeeld over 12 gemeenten, conform de regeling overgemaakt naar Financiën aan de hand van door de gemeenten overlegde startverklaringen. Als gevolg van vertraging bij diverse gemeenten in het opstarten van de projecten is het aantal startverklaringen, en daarmee de oorspronkelijk geprognosticeerde realisatie, lager uitgevallen
- 9 Ontsnippering: De planstudie is medio 2008 beschikt en kent een verrekening per kwartaal. De beschikking voor de uitvoering kende een langere doorlooptijd dan vooraf ingeschat en heeft effect gehad op de uitgavenstroom 2008
- 10 Traject Oost perronverbredingen: Er is sprake van een aanbestedingsmeevaller op dit project met een effect in de uitgavenstroom 2008. Verder zijn de maatregelen met betrekking tot de brug bij Westervoord nog niet definitief vastgesteld waardoor de kasstroom achter blijft.
- 11 Traject Oost uitvoering convenant DMB: De planstudies Driebergen, Maarsse en Bunnik duren langer dan voorzien en zijn nog niet opgeleverd. De geplande uitgavenstroom voor de uitvoering van het realisatieproject DMB is daarom niet nodig gebleken in 2008 en schuift door naar 2009 e.v.
- 12 Sporen in Arnhem: Het project doorloopt de verkorte Tracéwetprocedure. Op 7 februari 2007 is daarvoor een aanvangsbeslissing genomen en in april 2008 het Ontwerp Tracébesluit (OTB) uitgebracht. Na de ter inzage legging van het OTB is door een groot aantal organisaties en belanghebbende een zienswijze ingediend, wat heeft geleid tot een aangepast ontwerp en aanvullend onderzoek. Het Tracébesluit (TB) verschuift daarmee van november 2008 naar het voorjaar van 2009. De aanbesteding van het project is wel opgestart en de voorbereiding beschikt, maar de uitvoerende werkzaamheden worden pas gegund wanneer het Tracébesluit is genomen. Het aangaan van de verplichting is met het opschuiven van het TB uitgesteld naar het voorjaar van 2009
- 13 Arnhem Centraal: Als gevolg van een mislukte aanbesteding van de stationsterminal blijven de geplande uitgaven voor dit deel van het project achter bij de prognose. Besloten is om het project gefaseerd uit te voeren, waarbij in fase 1 de reizigerstunnel wordt afgebouwd, om vervolgens in dienst te nemen, opdat daarna het tijdelijk station kan worden gesloopt. In fase 2 wordt afhankelijk van het beschikbaar komen van aanvullende middelen de OV terminal afgebouwd.
- 14 Vleugel-Geldermaarsen: Geen noemenswaardige afwijking.
- 15 Amsterdam Spoor 10/15: De start van de bouw van de perronkappen heeft vertraging opgelopen als gevolg van langdurige procedures met betrekking tot de afgifte van de monumentenvergunning en problemen met de aanbesteding. De start van de bouw van de perronkappen wordt nu verwacht in de 1e helft van 2009 en de oplevering in 2010.
- 16 Den Haag Centraal: De uitgavenstroom 2008 was gebaseerd op het in 2008 afgeven van een beschikking voor dit project. Omdat door de opdrachtgever en risicodragende partij, de gemeente Den Haag, nog niet aan de in de uitvoeringsovereenkomst gestelde voorwaarde van een gesloten business case is voldaan kon echter geen aanvraag worden ingediend. De gemeente Den Haag en ProRail zijn in het kader van de aanbesteding van de tweede fase van verbouwing van de OV Terminal in overleg hoe het Definitief Ontwerp binnen budget kan worden gerealiseerd.
- 17 Fietsenstalling Amsterdam CS: Het project Fietsenstalling Amsterdam CS bestaat uit 2 onderdelen, het onderdeel Postzakkengebouw wat reeds in uitvoering is en het onderdeel Open Havenfront. De plannen in het kader van de Open Havenfront hebben geleid tot een vermindering van het aantal stallingplaatsen in het Postzakkengebouw die worden opgevangen in het Open Havenfront. Door deze aanpassing is de start van de bouw van het Postzakkengebouw verschoven van 2007 naar 2008 en is de aanbesteding door capaciteitsproblemen vertraagd waardoor er geen uitgaven in 2008 zijn gerealiseerd. De start van het deel Zuidwest/Open Havenfront is vertraagd als gevolg de uitloop van de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn.
- 18 Rotterdam Centraal: Door langdurige besluitvorming met betrekking tot de overeenkomsten, businesscases e.d. is de beschikking voor het gehele project pas in het tweede kwartaal van 2008 afgegeven. Na het afgeven van de beschikking is de aanbestedingsprocedure gestart, waarvan het resultaat bepalend wordt voor het sluiten van de businesscase. Definitieve besluitvorming hierover vindt naar verwachting begin 2009 plaats waarna de uitvoering van het project op gang zal komen en de uitgaven gerealiseerd gaan worden.
- 19 OV terminal Utrecht: De voorbereiding van de planologische procedure (art 19 WRO) bij NSP Utrecht vergt door de omvang en complexiteit van het project meer tijd dan gebruikelijk en ingeschat. Vervolgens kost het verwerken en reageren door de gemeente op de ingediende bezwaren eveneens meer tijd. Verwacht wordt dat medio 2009 de procedure afgerond kan worden en het project parallel daaraan aanbesteed kan worden. Ten gevolge van bovenstaande is de kasstroom fors achtergebleven en is de oplevering van het project vertraagd.
- 20 Regionet: In de uitgavenprognose was rekening gehouden met het indienen in 2008 van een aantal beschikkingsaanvragen en de start van deze projecten in 2008. Het betreft de projectdelen Beverwijk (relatie met veiligheid Velsertunnel), Wormerveer (complexe inpassing in de omgeving en spoorwegveiligheid) en Zaanlijn (afhankelijk van het project Wormerveer). De vertraging wordt met name veroorzaakt door het anticiperen op de in het functioneel programma van eisen benoemde beveiliging waarvoor technische oplossingen eerst een vrijgave traject moesten doorlopen. Dit traject is pas onlangs afgerond.
- 21 Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft: Op verzoek van de regio is het onderdeel spoortunnel Delft uit het project Spoorzone Delft teruggenomen door het Rijk als regulier MIRT-project. De scope van het project is opnieuw vastgesteld met als uitgangspunt een de aanleg van een 4-sporig uitgraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Hierbij zijn aanvullende afspraken gemaakt, o.a. met betrekking tot andere risicoverdeling, financiering etc. Deze afspraken hebben geleid tot een aanvullende beschikking voor een toekomstvast oplossing en het 4-sporig uitgraven van de tunnel.

## Productartikel 13

- 22 Kosten HSA. Door het uitstel van de aanvangsdatum zijn Rijk en HSA Beheer NV een schadevergoeding overeengekomen. Hiervan is in 2008 23 mln betaald.
- 23 Hanzelijn: Het later en nog niet in zijn geheel toekennen van de aanvullende beschikkingen N50/ Bypass IJsseldelta heeft geleid tot een vertraging in de contractering en het uitvoeren van het werk. Voor meerdere contracten is hierdoor ook de uitgavenstroom achtergebleven. De vertraging in de uitgavenstroom heeft vooralsnog geen effect op de indienststelling
- 24 Breda Centraal: De planning van de ruwbouw van de tunnel is onveranderd. Oplevering ruwbouw tunnel medio 2009. De besteksfase voor de uitvoering van de OV Terminal is later gestart als gevolg van een langdurige periode van bezuinigingen en onderhandelingen tussen de opdrachtgevers, met een lager uitgavenstroom 2008 tot gevolg.

### Projectoverzicht bij 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer

Realisatieprogramma Railwegen (goederenvervoer) (13.03.02)					
Project	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Aslasten Cluster II	2	3	1	2009	2010/divers <sup>1</sup>
PAGE risicoreductie	4		4	2008	2010/divers <sup>2</sup>
Pilot Fluisterreinen		1	1	2007	2009 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel West – Overig</b>					
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	2	3	1	2007	2007 <sup>4</sup>
Verbindingssporen ECT	4		- 4	2005	<sup>5</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Sloelijn	31	27	- 4	2009	2009 <sup>6</sup>
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>- 8</b>		

#### Toelichting

- De uitgavenprognose was iets te voorzichtig ingeschat.
- De voorbereiding heeft als gevolg van intensief overleg met de vergunningverleners meer dan gekost dan vooraf aangenomen met als gevolg dat de uitgavenstroom 2008 is verschoven naar 2009.
- 4 Hogere uitgaven zijn te verklaren door extra activiteiten zoals extra inzet voor de versnelling van de systeemvrijgave van LL blokken en extra onderzoeken naar het LCC gedrag (Life cycle costs).
- Project is afgesloten en de vrij vallende gelden zijn ingezet binnen het spoorprogramma
- Als gevolg van meevallende aanbestedingen bij de bovenbouw van de Sloelijn en beperking van de scope met betrekking tot de geluidsmaatregelen op de Zeeuwselijn (gevolg van het intrekken van het Besluit door VROM en een nieuw maatregelenpakket van VROM als gevolg van een nieuw te nemen besluit in 2009) zijn de uitgaven in 2008 lager uitgevallen dan geprognosticeerd.

### 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.

Productartikel 13

Realisatieprogramma Railwegen (Geïntegreerde contractvormen spoor) (art. 13.04)					
Project	uitgaven 2008 in EUR mln.				Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
Reeks infraprovider (IP) beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	138	145	7		1
Reeks infraprovider IP onderhoud (13.02)					
<b>Totaal categorie 0</b>					
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>138</b>				

**Toelichting**

- 1 Het betreft boetes voor infraspeed CoA-Noord en niet-beschikbaarheid 3e kwartaal alsmede niet verrekend meerwerk en betalingen voor Hadging Adjustment Payment.

**13.05 Verkenningen en planstudies**

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

Projectoverzicht bij 13.05.01 Spoorwegen personenvervoer; planstudie					
Projectomschrijving	Bedrag in € mln				Gereed
	Raming kosten		Budget	Begroting	
	min.	max.			
<b>CATEGORIE 1</b>					
<b>Project nationaal</b>					
Traject Oost			4		
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>					
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)			91		2010–2015
Amsterdam Zuidas-WTC/4sporig + keersporen 1)			316		2010–2016

- 1 Inclusief € 100mln FES bijdrage

**Toelichting**

Voor de subsidie aan Zuidas is met Financiën de principe afspraak gemaakt dat VenW# het geld voor dit project zou storten op een zogenaamde schatkistrekening voor de Zuidasonderneming. Daarmee kan echter pas een aanvang worden genomen als die onderneming daadwerkelijk is opgericht. De onderneming is niet opgericht in 2008 en de voor dat jaar geplande eerste storting kon om die reden geen doorgang vinden.

Productartikel 13

Projectoverzicht bij 13.05.02 Spoorwegen goederenvervoer; planstudie					
Bedrag in € mln					Gereed
Projectomschrijving	Raming kosten		taakstellend	Budget 2008	Begroting 2008
	min.	max.			
<b>CATEGORIE 1</b>					
<b>Project nationaal</b>					
Aslasten cluster III			36	uo	2008–2012
Optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua			pm	uo	2008–2012

**Toelichting**

1 Het project D4 aslasten cluster III is in opdracht van VenW# stilgelegd en verschoven tot na 2010.

De start van de planstudieopdracht is verschoven van 2008 naar 2009.

2 In 2008 zijn met betrekking tot deze corridor diverse planstudies gestart.

13.05.03 Verkenningen programma spoorwegen goederenvervoer

Locatie	Probleem	Referentiekader	Gereed
<b>Landsdeel Randstad</b> Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterland-verbinding	Capaciteitstekort/Ontsluiting Europese spoorwegennet	Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2007	

**Toelichting**

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

**14. Regionaal, lokale infra****a. Relatie producten en beleid**

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Regionale/lokale infra verantwoord. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII) bij beleidsartikelonderdeel:

- 34.03: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd/decentrale netwerken.

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
14. Regionale, lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>76 567</b>	<b>297 339</b>	<b>122 439</b>	<b>36 087</b>	<b>86 352<sup>1</sup></b>	<b>- 136 467</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>460 728</b>	<b>275 263</b>	<b>189 614</b>	<b>285 713</b>	<b>254 425</b>	<b>31 288</b>	<b>- 53 061</b>
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>366 401</i>	<i>256 122</i>	<i>146 091</i>	<i>175 516</i>	<i>225 298</i>	<i>- 49 782</i>	<i>- 13 413</i>
14.01.01 Verkenningen				0	0	0	0
14.01.02 Planstudieprogramma reg/lok	478	2 983	1 831	591	3 399	- 2 808 <sup>2</sup>	- 1 694
14.01.03 Realisatieprogramma reg/lok	365 923	253 139	144 260	174 925	221 899	- 46 974 <sup>3</sup>	- 11 719
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>94 327</i>	<i>19 141</i>	<i>43 523</i>	<i>110 197</i>	<i>29 127</i>	<i>81 070</i>	<i>- 39 648</i>
14.02.01 Rijksbijdrage	11 374	19 141	43 523	110 197	29 127	81 070 <sup>4</sup>	- 39 648
14.02.02 Terugsluisopbrengsten	82 953	0		0	0	0	0
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Apparaatsuitgaven		102	249	42	178	- 136	
- Bijdrage aan baten-lastendienst		729	782	505	830	- 325	
- Restant			144 795	285 166	253 417	31 749	
<b>14.03 Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>29 000</b>	<b>29 000</b>	<b>0</b>	<b>11</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

1. In de begroting was nog geen rekening gehouden met de overboeking van het voordelige verplichtingsaldo en de loon- en prijsbijstelling 2008.
2. Er is minder voor planstudies uitgegeven dan in de begroting is geraamd, omdat er minder onderzoeken zijn gedaan.
3. Realisatieprogramma reg/lok.) De lagere uitgaven worden met name veroorzaakt door de vertraging bij de NZ-lijn.
4. In 2008 zijn aan de begroting middelen toegevoegd voor prijscompensatie, 2e tranche Quick Wins en middelen die in 2007 niet zijn uitgegeven (voordelig saldo).

## c. Het gerealiseerde programma

## 14.01 Grote regionaal/lokale projecten

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale lokale infrastructuur; planstudieprogramma						
Bedrag in EUR mln						Gereed
Projectomschrijving	Raming kosten			Budget	Begroting	
	min.	max.	taakstellend	2008	2008	
<b>CATEGORIE 1 voor tracébesluit)</b>						
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>						
Eindhoven BOSE	95	410	52		2010-2012	2012-2014 <sup>1</sup>
Maaskruisend verkeer	36	272		pb	2011-2013	2012-2014 <sup>2</sup>
<b>Categorie 2</b>						
Projecten nationaal						
Projecten in voorbereiding	nnb		variabel	2010ev.		

## Toelichting

- Het project BOSE is verstraagd door het besluit ook andere alternatieven te onderzoeken.
- Het projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar verstraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces in Maastricht nog niet is opgestart. De projectramingen zijn aangepast op basis van de concept planstudie.

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale lokale infrastructuur; realisatieprogramma						
uitgaven 2008 in EUR mln.						Gereed
Beschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008	
<b>Categorie 0</b>						
<b>Projecten landsdeel Oost</b>						
Nijmegen 2e stadsbrug				2011	2012	
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>						
Noord – Zuidlijn Noord WTC	186	129	- 57	2013	2015 <sup>1</sup>	
N201	32	30	- 2	2011	2012	
Randstadrail (incl voorbereidingskosten)		16	16	2006/2008	2006/2009 <sup>2</sup>	
Rijn Gouwelijn Oost				2010	2015 <sup>3</sup>	
<b>Projecten landsdeel West-overig</b>						
Beneluxmetro(excl Bodemsanering)						
<b>Projecten landsdeel Zuid-Overig</b>						
Duurzaam veilig West Zeeuws-Vlaanderen	0					
<b>Overig</b>						
Experimenteerprojecten	3	0	- 3		4	
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>221</b>	<b>175</b>	<b>- 46</b>			
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>221</b>	<b>175</b>	<b>- 46</b>			

## Toelichting

- De vertraging bij de NZ-lijn wordt veroorzaakt door uitvoeringsproblemen bij Rokin en bij de bouw van de diepe stations. Daardoor zijn voor 2008 geplande mijlpalen niet gehaald en is er minder betaald op dit project.
- Reden voor de hogere uitgaven Randstadrail is de start van de werkzaamheden voor de ZORO busverbinding, waarmee deze mijlpaal is gerealiseerd.
- Door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.
- In 2008 zijn geen experimenten uitgevoerd.

**15 Hoofdvaarwegennet****a. Relatie producten en beleid**

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

De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII).

Het productartikel Hoofdvaarwegennet is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
15. Hoofdvaarwegennet	Realisatie			Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>461 754</b>	<b>626 117</b>	<b>838 121</b>	<b>519 472</b>	<b>318 649<sup>1</sup></b>	<b>- 66 696</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>574 837</b>	<b>479 040</b>	<b>585 406</b>	<b>705 820</b>	<b>555 291</b>	<b>150 529</b>	<b>3 130</b>
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>92 608</i>	<i>72 209</i>	<i>75 041</i>	<i>88 879</i>	<i>81 606</i>	<i>7 273</i>	<i>0</i>
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	92 608	72 209	75 041	82 730	75 615	7 115	0
15.01.02 Servicepakket verkeersmanagement				6 149	5 991	158	0
<i>15.02 Beheer en onderhoud</i>	<i>432 545</i>	<i>296 072</i>	<i>406 940</i>	<i>520 543</i>	<i>347 979</i>	<i>172 564</i>	<i>- 6 224</i>
15.02.01 Basispakket B&O hoofdvaarwegen	352 787	187 541	303 654	393 629	211 889	181 740 <sup>2</sup>	0
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	63 662	20 353	25 341	31 672	29 532	2 140	- 1 880
15.02.04 Groot variabel onderhoud hoofdvaarwegen	16 096	88 178	77 945	95 242	106 558	- 11 316 <sup>3</sup>	- 4 344
<i>15.03 Aanleg en planstudie na tracebesluit</i>	<i>44 152</i>	<i>92 239</i>	<i>88 201</i>	<i>85 652</i>	<i>104 920</i>	<i>- 19 268</i>	<i>14 458</i>
15.03.01 Realisatieprogramma hoofdvaarwegen	44 152	89 608	85 421	83 674	92 923	- 9 249 <sup>4</sup>	14 458
15.03.02 Planstudieprogramma na tracebesluit		2 631	2 780	1 978	11 997	- 10 019 <sup>5</sup>	0
<i>15.05 Verkenning en planstudies voor tracebesluit</i>	<i>5 532</i>	<i>18 520</i>	<i>15 224</i>	<i>10 746</i>	<i>20 786</i>	<i>- 10 040</i>	<i>- 5 104</i>
15.05.01 Verkenningen		6 371	6 284	7 690	7 507	183	0
15.05.02 Planstudieprogramma voor tracebesluit	5 532	12 149	8 940	3 056	13 279	- 10 223 <sup>6</sup>	- 5 104
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Bijdrage aan baten-lastendienst		341 610	436 365	545 990	356 536	189 454	
- Waarvan 15.03 Aanleg en planst. na tb.				13 646	14 220	- 574	
- Restant		137 430	149 041	159 830	198 755	- 38 925	
<b>Ontvangsten</b>		<b>9 059</b>	<b>9 940</b>	<b>7 493</b>	<b>17 465</b>	<b>- 9 972<sup>7</sup></b>	<b>- 7 209</b>

## Productartikel 15

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

### Financiële toelichting

1. De hogere verplichtingenrealisatie is veroorzaakt door het versneld uitvoeren van regulier onderhoud dat voor latere jaren was gepland alsmede door het inlopen van achterstallig onderhoud. Verder is in het verslagjaar de verplichtingenruimte die in 2007 niet volledig is vastgelegd overgeheveld naar 2008 en is een verschuiving uit latere jaren naar 2008 aangebracht ten behoeve van de Maasroute, fase 2 (vastlegging Born, Heel en Maasbracht).
2. Voor de uitvoering van het basispakket Beheer en Onderhoud is een kasschuif van € 180 mln. vanuit latere jaren naar 2008 noodzakelijk geweest. Deze kasschuif is enerzijds ingezet voor het versneld inlopen van achterstallig onderhoud (€ 60 mln.) en anderzijds voor regulier onderhoud dat voor latere jaren gepland stond (€ 120 mln.).
3. Het verschil wordt veroorzaakt door meevallers bij de projecten «Noordzeekanaal baggeren» en «Rotterdam-Duitsland, baggeren en oevers» (meevallende kwaliteit te bergen baggerspecie, goedkopere wijze van renovatie oevers).
4. De lagere kasrealisatie wordt grotendeels veroorzaakt door vertraging in zowel procedures als aanbestedingen. Nadere informatie op project-niveau is te vinden in het «Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen».
5. De lagere kasrealisatie wordt verklaard door een overboeking naar het realisatieonderdeel in verband met de fasewijziging van het project Wilhelminakanaal Tilburg.
6. De lagere kasrealisatie wordt deels verklaard door een overboeking naar het realisatieonderdeel in verband met de fasewijziging van het project Burgemeester Delenkanaal Oss. Anderzijds zijn door vertraging als gevolg van complexe regelgeving (MER) niet alle gelden besteed voor het project Waal, toekomstvisie.
7. Er zijn minder ontvangsten gerealiseerd voor de Zuid-Willemsvaart als gevolg van vertraging in de tracéwetprocedure. Verder vielen de ontvangsten voor het project Schelde Radarketen en de overige ontvangsten lager uit dan begroot.

### c. Het gerealiseerde programma

#### 15.01 Basispakket verkeersmanagement

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

Bij verkeersmanagement gaat het met name om de volgende activiteiten:

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

Ten aanzien van verkeersmanagement is er het volgende areaal:

	Areaaleenheid	Waarde 1/1/2008	Waarde 31/12/2008
Verkeersmanagement	Begeleide vaarweg in km	1 372,5	1 372,5
	Bediende objecten in aantallen	117	117

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

Het aantal km begeleide vaarweg en bediende objecten in beheer bij Verkeer en Waterstaat is in 2008 niet gewijzigd. In de begroting 2008 (uitgebracht in september 2007) was een aantal bediende objecten van 108 opgenomen maar uit de later bekend geworden cijfers (jaarverslag 2007, uitgebracht in mei 2008) volgde dat het feitelijke aantal bediende objecten 117 is.



Voor het jaar 2008 geldt de volgende nieuwe prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid % waarop dit wordt gerealiseerd op een	Streefwaarde 2008	Realisatie 2008
Verkeersmanagement	De passeertijd, betreft de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren. Het IVS (Informatie en Volgsysteem Scheepvaart) registreert deze tijd. De passeertijd, betreft een vastgesteld aantal minuten per sluis of brug dat voor een hoofdroute in 99% in de toekomst gerealiseerd moet gaan worden. Voor een alternatieve route 90% moet gaan worden gerealiseerd Voor aantakkingen/verbindingen in 85% moet gaan worden gerealiseerd.	Hoofdroute	80%	63%
		Een alternatieve route	75%	84%
		Op aantakkingen/verbindingen	70%	92%

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

De lagere score op de hoofdroutes (hoofdtransportassen) wordt voornamelijk veroorzaakt door vier sluiscomplexen: Prins Bernardsluis, Volkeraksluisen, Krammersluisen en Sluis Terneuzen.

Bij de Prins Bernardsluis was door de noodzakelijke renovatie van vier maanden de duwvaartkolk gestremd, waardoor de passeertijd voor de andere kolk fors toenam. Ook bij de Krammersluis en de sluis van Terneuzen is de passeertijd negatief beïnvloed door noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. Bij de sluis Terneuzen geldt, evenals bij de Volkeraksluisen mogelijk een capaciteitsprobleem. Hier wordt in 2009 nader onderzoek naar verricht.

## 15.02 Beheer en Onderhoud

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

### 15.02.01 Basispakket Beheer en onderhoud

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

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

Rijkswaterstaat voert dit beheer en onderhoud uit op basis van het Beheersplan Rijkswateren 2005–2008. De activiteiten richten zich op het onderhoud qua diepte en breedte van de vaarweg om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed als mogelijk te faciliteren. Naast dit onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken en de vaarwegmarkeringen.

## Productartikel 15

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

	Areaal- eenheid	Waarde 1/1/-2008	Waarde 31/12/2008
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Vaarweg (in km)	4 378	4 378

Bron: Rijkswaterstaat

Voor het jaar 2008 geldt de volgende prestatieafspraken:

Basispakket	Prestatie indicator	Eenheid % van de tijd dat vaarbak op orde is	Streef- waarde 2008	Realisatie 2008
Beheer en Onderhoud	De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en- breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn. Voor de hoofdroudedient dit voor 100% van de tijd het geval te zijn.	Hoofdroute	60%	82%
	Voor de alternatieve route dient dit voor 90% van de tijd het geval te zijn.	Een alternatieve route	50%	78%
	Voor aantakkingen dient dit voor 80% van de tijd het geval te zijn.	Op aantakkingen	50%	77%

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

De in de begroting 2008 opgenomen streefwaarden voor de vaarbak zijn ruim gehaald. Dit is het gevolg van het versneld inlopen van de aanwezige achterstanden op het vaarwegennet en de hiertoe uitgegeven middelen. In de loop van 2008 zijn de te behalen prestaties opnieuw onderzocht en vastgelegd in een meerjarige Prestatieafspraken, waardoor de te behalen prestaties nu meer in lijn liggen met het beschikbare budget en staat van het areaal.

### 15.02.02 Servicepakket Beheer en onderhoud

- Overdracht Brox-Nat

In 2008 heeft een gering aantal overdrachten plaatsgevonden. Uitgaven betreffen de overdracht van de haven van Oudeschild aan de gemeente Texel en de jaarlijkse subsidie betaling van het Rijk aan de provincies Groningen en Friesland ten behoeve van het onderhoud van de Fries-Groningsekanalen.

- Fries-Groningse kanalen

De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. De bijdrage betreft de vaarweg Lemmer-Delfzijl alsmede het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep. In 2008 is gewerkt aan het helder krijgen onder welke voorwaarden de overdracht van het van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep kan plaatsvinden. Het betreft hier o.a. een inventarisatie van de kosten voor onderhoud, exploitatie, vervanging van kunstwerken en achterstallig onderhoud.

15.02.04 Groot variabel onderhoud

In 2008 is gewerkt aan een programma van groot variabel onderhoud-activiteiten voortvloeiend uit de Nota Mobiliteit. Dit programma was oorspronkelijk gepland vanaf 2011 en volgde op het plan van aanpak dat tot en met 2010 loopt. De uitwerking van het programma heeft geleid tot reallocatie van de onderhoudsmiddelen. Het uitgewerkte programma is als onderdeel van de begroting 2009 meegestuurd. Met dit programma wordt beoogd het geheel van de achterstanden op het hoofdvaarwegen-netwerk in 2016 in te lopen.

In het plan van aanpak voor het inlopen van achterstallig onderhoud zijn voor de Hoofdvaarwegen de volgende projecten in uitvoering:

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

Bron: Rijkswaterstaat

**Toelichting:**

1. Er dient fors meer gebaggerd te worden dan tot nu toe was aangenomen. Bovendien valt de verontreiniging op diverse locaties tegen, waardoor een complexer vergunningen traject nodig is.
2. De bouw van de vaartuigen loopt sneller dan eerder verwacht. Verwachting is dat het laatste (7e) vaartuig hierdoor al in 2009 opgeleverd zal worden.
3. Van één deelproject (bewegingswerken west- en middensluis) wordt verwacht dat dit pas in 2011 wordt opgeleverd. Dit als gevolg van capaciteitsgebrek binnen het project, waardoor de voorbereiding langer heeft geduurd dan gepland.
4. Om de hinder voor de scheepvaart door stremmingen te beperken is de uitvoering van het onderdeel «renovatie sluizen Maasbracht en Born» gekoppeld aan Maaswerken. Dit deel loopt hierdoor door naar 2012.
5. Om te voorkomen dat gelijktijdige aanpak van de geplande bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal voor de omgeving onacceptabele verkeershinder zal opleveren, is ervoor gekozen alle bruggen in één project te renoveren. Hierin zijn ook de bruggen die in de periode 2011–2020 waren gepland, meegenomen. Dit gehele project is uiterlijk in 2016 gereed.

**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 2008.

Productartikel 15

Realisatieprogramma Vaarwegen realisatie (IF art. 15.03.01)					
Projectomschrijving	uitgaven 2008 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	10	5	- 5	2012	2013 <sup>1</sup>
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	2	0	- 2	2010	2010 <sup>2</sup>
Walradarsystemen	6	2	- 4	n.v.t.	2013 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>					
Verruiming Twentekanal	9	12	3	2010	2009 <sup>4</sup>
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	3	16	13	2009	2009 <sup>5</sup>
<b>Projecten landsdeel West</b>					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	3	0	- 3	2009	2012 <sup>6</sup>
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	3	2	- 1	2007	2007
Walradar Noordzeekanaal	4	1	- 3	2009	2010 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>					
Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt	0	1	1	2007	2007 <sup>7</sup>
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	0	0	0	2004	2004
Tweede Sluis Lith	0	0	0	2002	2002
Zuid-Willemsvaart Maas-Berlicum	0	11	11	2014	2014 <sup>8</sup>
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	5	3	- 2	2008	2008
<b>Overig</b>					
Kleine projecten (incl. ligplaatsen)	2	5	3	n.v.t.	n.v.t. <sup>9</sup>
TBBV/SBV	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
Maasroute 2e fase	21	14	- 7	na 2012	na 2012 <sup>10</sup>
Zuid-Willemsvaart; vervangen sluis 4,5,6	17	9	- 8	2010	2010 <sup>11</sup>
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>85</b>	<b>81</b>	<b>- 4</b>		
<b>Amendement Anker</b>	<b>7</b>		<b>- 7</b>		<b>12</b>
<b>Amendement v.d. Staaij Begroting (IF 15.03.01)</b>	<b>1</b>		<b>- 1</b>		<b>13</b>
	<b>93</b>				

**Toelichting**

1. Vaarweg Lemmer-Delfzijl: Uitstel werkzaamheden en subsidieverlening in verband met door actiegroep gewonnen procedure bij de Raad van State. Hierdoor is er in 2008 minder uitgegeven en is het project vertraagd. De verwachting is dat het nu in 2013 gereed zal zijn.
2. Vaarweg Amsterdam-Lemmer: VenW voert nader onderzoek uit hoe verder te gaan met dit project. Met het nog beschikbare budget kan het beoogde eindresultaat namelijk niet bereikt worden. Daardoor heeft de productie in 2008 grotendeels stil gelegen. Derhalve zijn in 2008 nagenoeg geen uitgaven gedaan.
3. Walradarsystemen en walradar Noordzeekanaal: door tegenvallende aanbestedingsresultaten kon de aanbesteding niet cf. de planning plaatsvinden. Het taakstellend budget is na heroverweging aangevuld en de aanbesteding zal begin 2009 plaatsvinden. De vertraging naar 2013 wordt veroorzaakt doordat bij het deelproject Scheldradarketen nader onderzoek wordt gedaan naar de optimale lokatie waardoor de oplevering vertraagt.
4. Verruiming Twentekanal: De hogere realisatie is het gevolg van de voor RWS negatief uitgevallen uitspraak van de arbitragecommissie inzake de claim m.b.t. de kwaliteit van de uitvoering van werkzaamheden.
5. Het verschil met de begroting 2008 wordt verklaard doordat een deel van de sanering van Ketelmeer-West ook is meegenomen bij dit project (synergie, beperken administratieve lasten) en door een versnelling van het project. Hiertoe is bij Voorjaarsnota, Najaarsnota en voor de versnelling in totaal bijna € 13 mln. overgeheveld van Hoofdwatersystemen naar Hoofdvaarwegennet.
6. Als gevolg van capaciteitsgebrek is het project getemporeerd. Derhalve zijn er in 2008 geen uitgaven gedaan en is het project vertraagd. De verwachte realisatie is in 2012.
7. Maasroute 1 (brugverhogingen Roosteren en Echt): De in 2008 gerealiseerde uitgaven betreffen de laatste kosten voor de afronding van het project.
8. Dit project is nieuw toegevoegd in de realisatietabel. Het betreffen voorbereidingskosten. In 2009 zal het uitvoeringsbesluit worden genomen en zullen de voorbereidingen voor de aanbesteding worden gestart. Voor het project Zuid-Willemsvaart Maas-Berlicum is een bedrag van ca. € 11 mln. gerealiseerd. Dit project was ten tijde van het opstellen van de begroting 2008 nog niet in de realisatietabel opgenomen. Het betreffen hier uitgaven voor voorbereidende werkzaamheden, zoals grondverwerving.

Productartikel 15

9. Kleine projecten (incl. ligplaatsen): De hogere realisatie komt doordat in de post Kleine projecten ook de uitgaven voor ligplaatsen (Amendement Gerkens 2) zijn meegenomen.
10. Bij het project Maasroute, 2e fase is in 2007 bij de afronding van het Ontwerp Tracébesluit-aanvulling III een vertraging opgetreden waardoor het luchtkwaliteitonderzoek later beschikbaar is gekomen. Hierdoor konden geplande uitgaven geen doorgang vinden, waardoor ook in 2008 lagere uitgaven zijn gerealiseerd.
11. Zuid-Willemsvaart vervangen sluis 4, 5, 6: door vertraging in de totstandkoming bestuurlijke overeenkomst heeft contractvoorbereiding en dus start uitvoering vertraging opgelopen, waardoor minder uitgaven in 2008 zijn verricht. Dit heeft echter geen gevolgen voor de einddatum van het project.
12. Amendement van het lid Anker c.s. (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200A, nr. 25). Het budget uit dit amendement is gekoppeld aan de quick win regeling binnenhavens. In de 1e tranche daarvan is eind 2008 € 35 mln. toegekend aan quick win projecten, maar het budget wordt pas uitgegeven als de regionale plannen klaar zijn voor uitvoering. Dat zal zijn in de periode tussen 2009 en 2011.
13. Amendement van het lid Van der Staaij (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200A, nr. 20). De tijdelijke noodstroomvoorziening Kreekrak is per november 2008 operationeel. De definitieve oplevering zal in 2009 plaatsvinden en daarmee ook de restantbetaling van circa € 0,6 mln.

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 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 1 (na tracébesluit)</b>		
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	uo	2009 <sup>1</sup>
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Juliana-kanaal	uo	2010 <sup>2</sup>
Wilhelminakanaal Tilburg	uo	uo
<b>CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)</b>		
<b>Projecten landsdeel Noord</b>		
Verdieping vaarweg Eemshaven–Noordzee		2009 <sup>3</sup>
<b>Projecten landsdeel Oost</b>		
Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)	pb	pb
Bovenloop IJssel	pn	2010 <sup>4</sup>
<b>Projecten landsdeel Randstad</b>		
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	tb	2010 <sup>5</sup>
<b>Projecten landsdeel Zuid</b>		
Burgemeester Delenkanaal Oss	uo	uo
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen + afbouw Den Dungen–Veghel		tb <sup>6</sup>
<b>Projecten landsdeel West – overig</b>		
Vaarweg IJsselmeer–Meppel	pn	2010 <sup>7</sup>

**Toelichting**

1. De MER is later dan verwacht opgeleverd door Wallonië en de vergunningaanvragen zijn nu met vertraging gestart.
2. Door vertraging in de uitvoering van de Grensmaas, is vanwege de samenhang (en houdbaarheid) ook het tracébesluit van dit deelproject vertraagd.
3. De planstudie loopt, maar de MER heeft vanwege de grote complexiteit vertraging opgelopen.
4. Door capaciteitsproblemen bij VenW en schaarste bij marktpartijen alsmede het feit dat de grootste diepte-bepalingen via groot onderhoud worden opgelost, is deze planstudie vertraagd.
5. Door een scopewijziging in 2008 dienen enkele (deel)studies te worden aangepast, waardoor het tracébesluit vertraagd is.
6. Het tracébesluit is genomen.
7. Deze planstudie is vertraagd door capaciteitsproblemen bij VenW en schaarste bij marktpartijen.

Productartikel 15

15.05.01 Verkenningen

Verkenningenprogramma hoofdvaarwegen (IF artikel 15.05.01)					
Lokatie	Referentiekader	Verantwoordelijk	Gereed		
			Begroting 2008	Realisatie 2008	
<b>Nationaal</b> Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent- Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	3e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Neder- land	VenW en Vlaanderen	2008	2009 <sup>1</sup>	
<b>Landsdeel Noord</b> Verdieping vaarweg Eemshaven-Noordzee Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer- Delfzijl	Nota Zeehavens	VenW	2007	2008 <sup>2</sup>	
	Nota mobiliteit	VenW	2007	2009 <sup>3</sup>	
<b>Landsdeel Oost</b> Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Nota mobiliteit	VenW	2007	2008 <sup>4</sup>	
<b>Landsdeel Randstad</b> Julianasluis Gouda Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam- Rijnkanaal	Nota mobiliteit	Provincie Zuid-Holland	2007	2008 <sup>4</sup>	
	Nota mobiliteit Havenmeesterconvenant 2003	VenW	2007	2009 <sup>5</sup>	
Verbreiding Maasgeul Optimalisatie voor- haven IJmuiden: Lichter en bulkcarriers Zeetoeegang IJmond	Nota Zeehavens Nota Zeehavens	VenW VenW	2007	2009 <sup>6</sup> 2008 <sup>2</sup> 2008 <sup>7</sup>	
<b>Landsdeel West - overig</b> Capaciteitsuitbreiding overnachtungs- plaatsen Merwedens			2008	2009 <sup>9</sup>	
<b>Landsdeel Zuid</b> Capaciteitsknelpunten bruggen Born-België Capaciteit sluizen Oost-Westtak Maas- route	Nota mobiliteit	VenW	2007	2008 <sup>4</sup>	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldever- binding	Nota mobiliteit	VenW	2007	2008 <sup>4</sup> 2009 <sup>9</sup>	

**Toelichting**

1. Wegens verbreding van de verkenning is enige vertraging ontstaan.
2. De verkenning is afgerond en de planstudie loopt.
3. De verkenning is nog niet afgerond door capaciteitsproblemen bij de verantwoordelijke provincie Groningen.
4. De verkenning is afgerond.
5. De verkenning is vertraagd doordat er een koppeling wenselijk bleek met ligplaatsenproblematiek Amsterdam en Lekkanaal.
6. De verkenning is 2008 gestart en wordt in 2009 opgeleverd.
7. De verkenning is afgerond. De discussie met de regio over het vervolg loopt.
8. De verkenning is licht vertraagd en vrijwel afgerond.
9. De verkenning is door samenhang met een andere studie vertraagd en wordt in maart 2009 afgerond.

## *Productartikel 15*

Ten behoeve van de verdieping van de regionale vaarweg de Boontjes is door middel van een amendement van het lid Cramer (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474 A, nr. 7) € 5 mln. aan de begroting van het Hoofdvaarwegennet toegevoegd.

Op basis van dit amendement zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de planstudie en de uitvoering van de Boontjes. Die afspraken worden verder uitgewerkt in een medio 2009 door VenW en regio te ondertekenen bestuursovereenkomst. Verdere planuitwerking en uitvoering kan daarna plaatsvinden.

### *15.05.02 Planstudieprogramma voor tracébesluit*

Ten behoeve van de ombouw van de keersluis in Zwartsluis naar een schutsluis en de vervanging van het huidige sluishoofd is door middel van een amendement van de leden Cramer en Van Hijum (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474A, nr. 9) € 10 mln. aan de begroting van het Hoofdvaarwegennet toegevoegd. Op basis van dit amendement is op 13 november 2008 een bestuursovereenkomst ondertekend, waarmee de staatssecretaris en de bestuurders van de provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland ingestemd hebben met één oplossingsvariant en de bijbehorende kostenverdeling. Daarmee kan in 2009 de voorbereiding van de uitvoering starten. Oplevering is voorzien in 2013.

**16 Megaprojecten niet-Verkeer en vervoer****a. Relatie producten en beleid**

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

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);
- Ruimte voor de Rivier;
- Maaswerken. De verantwoording van het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2008 van Verkeer en Waterstaat (XII).

Het project PMR is gerelateerd aan beleidsartikel 35: Mainports en logistiek.

De projecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken zijn gerelateerd aan beleidsartikel 31: Integraal Waterbeleid.

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>923 593</b>	<b>149 527</b>	<b>249 389</b>	<b>130 356</b>	<b>119 033<sup>1</sup></b>	<b>- 287 178</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>87 962</b>	<b>78 786</b>	<b>125 857</b>	<b>186 390</b>	<b>177 783</b>	<b>8 607</b>	<b>- 5 943</b>
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>							
16.01.01 Planstudie PMR	5 406	36 123	3 143	42 199	15 152	27 047	- 6 984
16.01.02 Realisatieprogramma PMR		0	0	0	0	0	0
16.02 Ruimte voor de Rivier	5 406	36 123	3 143	42 199	15 152	27 047 <sup>2</sup>	- 6 984
16.03 Maaswerken	57 784	16 160	76 270	100 640	101 786	- 1 146	- 2 813
	24 772	26 503	46 444	43 551	60 845	- 17 294 <sup>3</sup>	3 813
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Bijdrage aan baten-lastendienst		19 910	24 430	20 932	20 909	23	
- Restant		58 876	101 427	165 458	156 874	8 584	
<b>Ontvangsten</b>		<b>1 629</b>	<b>13 478</b>	<b>26 202</b>	<b>7 000</b>	<b>19 202<sup>4</sup></b>	<b>19 202</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

1. De hogere verplichtingenrealisatie is met name het gevolg van het aangaan van verplichtingen voor de aanleg van openbare infrastructuur op de Maasvlakte II ingevolge artikel 4.7 van de UWV Landaanwinning alsmede de aanleg van de Duincompensatie Delfland. Voorts zijn de vastgelegde verplichtingen geïndexeerd.
2. De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door de sneller dan geplande start van de aanleg van de duincompensatie, de betaling in één keer van de gelden bestemd voor de stimuleringsregeling Zeeland/Zuid-Holland en de niet geplande aanleg van openbare infrastructuur op de Maasvlakte II ingevolge artikel 4.7 van de UWV Landaanwinning.
3. Verwezen wordt naar de toelichting onder 16.03 Maaswerken.
4. De hogere realisatie op de ontvangsten is voor een groot deel het gevolg van een uitvoering van de gemaakte afspraken van de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning artikel 4.7 die wordt gematerialiseerd als bijdrage in de aanleg van openbare infrastructuur op de Maasvlakte II. De resterende hogere inkomsten betreffen bijdragen van derden (waaronder de Europese Unie) in de kosten van de projecten Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken.



**c. Het gerealiseerde programma****16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)**

Realisatieprogramma PMR					
Projectomschrijving	Uitgaven 2008 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Uitvoeringsorganisatie	4	2	- 2	pm	pm <sup>1</sup>
Groene verbinding	7	7	0	2011	2011
<b>Landaanwinning</b>					
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	4	17	13	pm	pm <sup>2</sup>
Landaanwinning	0	16	16	2013	2013 <sup>3</sup>
<b>Totaal categorie 0 realisatieprogramma</b>	<b>15</b>	<b>42</b>	<b>27</b>		

**Toelichting**

1. De met de gemeente Rotterdam overeengekomen compensatie voor extra werkzaamheden als gevolg van het vervallen van de CBB's uit de PKB en de afgelasting van de festiviteiten rondom de eerste plons (in verband met de nog lopende juridische procedures) hebben in sterke mate bijgedragen aan de onderuitputting op dit projectdeel.
2. De hogere uitgaven zijn het gevolg van de sneller dan geplande start van de duincompensatie en de betaling in één keer van € 9 mln voor de stimuleringsregeling Zeeland/Zuid-Holland.
3. Het hier opgenomen verschil heeft betrekking op een betaling ten behoeve van de aanleg van openbare infrastructuur op de Maasvlakte II ingevolge artikel 4.7 van de UWO Landaanwinning Het bedrag is via het ontvangstenartikel terugontvangen.

**16.02 Ruimte voor de rivier**

De Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier is vastgesteld in 2006. De PKB bestaat uit ca. 39 samenhangende maatregelen langs de IJssel, Neder-Rijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas. Doel van de maatregelen is het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het riviereengebied tegen overstromingen en daarnaast een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het riviereengebied. Het programma Ruimte voor de Rivier is door de Tweede Kamer benoemd als Groot Project Conform de procedureregeling uitvoering grote projecten ontvangt de Tweede Kamer daarom ieder jaar twee voortgangsrapportages. De meeste maatregelen bevinden zich nog in de planstudiefase.

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

Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier realisatie					
Projectomschrijving	Uitgaven 2008 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
Ruimte voor de Rivier 16.02					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
uitvoeringskosten	75	70	- 5	2015	2015
planstudiekosten	17	20	3	2010	2010
projectorganisatie en projectmanagement	10	10	0	2015	2015
ontvangsten	0	0	0		
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>102</b>	<b>100</b>	<b>- 2</b>		

**Toelichting**

De realisatie is nagenoeg in lijn met de begroting.

**16.03 Maaswerken**

De doelstelling om in 2015 een beschermingsniveau te hebben van 1:250 voor de Zandmaas en in 2017 voor de Grensmaas ligt op schema.

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

Bron: DGW

*Zandmaas*

Voor 70% van de bewoners langs de Zandmaas wordt de hoogwaterbescherming met voorrang gerealiseerd. Over een totale lengte van ca. 40 km worden daartoe kaden in de stedelijke gebieden van Roermond, Venlo, Gennep en Mook en Middelaar aangelegd en verhoogd. Eind 2007 was circa 90% van de betreffende kaden op hoogte. Het streven was om de resterende 10% kaden in 2008 te realiseren, bij voorkeur voor de start van het hoogwaterseizoen 2008/2009. Dit is gelukt, met uitzondering van een viertal kadevakken. De afronding van deze kadevakken (met een totale lengte van ca. 1 km) schuift door naar volgend jaar. Voor deze kadevakken zal in de toegezegde hoogwaterbescherming worden voorzien met behulp van tijdelijke voorzieningen, zoals ook het afgelopen hoogwaterseizoen is gebeurd.

*Grensmaas*

In 2005 is er voor de uitvoering van het Grensmaasproject een overeenkomst gesloten tussen de Staat (VenW en LNV) en de provincie Limburg enerzijds en de private partij Consortium Grensmaas BV anderzijds. In dit

Productartikel 16

Consortium hebben aannemers, grindproducenten (die in het projectgebied veel gronden in bezit hebben) en de vereniging Natuurmonumenten zich verenigd.

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

Realisatieprogramma Maaswerken realisatie (IF art. 16.03.01 en 16.03.02)					
Projectomschrijving	Uitgaven 2008 in € mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Projecten (inter)nationaal</b>					
Zandmaas	52	40	- 12	2017	2017 <sup>1</sup>
Grensmaas	9	3	- 6	2022	2022 <sup>2</sup>
<b>Begroting (IF 16.03)</b>	<b>61</b>	<b>43</b>	<b>- 18</b>		

**Toelichting**

1. De planning van de individuele maatregelen in de projectscope Zandmaas vormt de basis voor de integrale Masterplanning van het project. Op basis van de masterplanning worden de totaal benodigde (meerjarige) middelen in de begroting opgenomen. De masterplanning wordt vervolgens periodiek geactualiseerd op grond van actuele inzichten op maatregelniveau, hetgeen kan leiden tot bijstellingen in de begroting in enig jaar. Op grond van de in het najaar 2007 geactualiseerde Masterplanning is bij Voorjaarsnota 2008 de begroting naar beneden bijgesteld. De realisatie ultimo 2008 is in lijn met die stand.
2. De lagere realisatie op het Grensmaasbudget wordt veroorzaakt door de minnelijke verwerving van Bosscherveld en het doorschuiven van de betalingen aan Vlaanderen in verband met de realisatie van de zogenoemde Boertien locaties.

**17 Megaprojecten verkeer en vervoer****a. Relatie producten en beleid**

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

Onder het artikel Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting 2008 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen:

- Artikel 32: Bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit;
- Artikel 34: Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijd;
- Artikel 35: Mainports en logistiek.

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
17. Megaprojecten verkeer en vervoer	Realisatie			Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>315 069</b>	<b>213 388</b>	<b>116 126</b>	<b>34 454</b>	<b>81 672<sup>1</sup></b>	<b>- 36 204</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>882 646</b>	<b>705 924</b>	<b>341 871</b>	<b>275 348</b>	<b>132 988</b>	<b>142 360</b>	<b>- 516</b>
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	242	72	123	614	0	614 <sup>2</sup>	614
<i>17.02 Betuweroute</i>	347 831	377 496	154 260	124 180	96 186	27 994 <sup>3</sup>	- 9 996
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	530 227	318 444	178 436	135 536	5 784	129 752	14 892
<i>17.03.01 Realisatie HSL-Zuid</i>	523 307	288 461	166 378	135 536	5 784	129 752 <sup>4</sup>	22 285
<i>17.03.02 Realisatie HSL-Zuid spoorwegen</i>		2 932	1 421	0	0	0	- 2 168
<i>17.03.03 Realisatie HSL-Zuid hoofdwegen</i>	6 920	27 051	10 637	0	0	0	- 5 225
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>		3 414	7 468	14 832	0	14 832 <sup>5</sup>	- 6 212
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	4 346	6 498	1 584	186	31 018	- 30 832 <sup>6</sup>	186
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Bijdrage aan baten-lastendienst		1 569	17 125	55 302	2	55 300	
- Restant			324 746	220 046	132 986	87 060	
<b>17.09 Ontvangsten</b>		<b>45 252</b>	<b>8 347</b>	<b>45 851</b>	<b>0</b>	<b>45 851<sup>7</sup></b>	<b>23 587</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

1. De hogere verplichtingenrealisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat voor aangegane verplichtingen voor Anders Betalen voor Mobiliteit en Betuweroute in de begroting geen verplichtingenbudget was geraamd. Voor de Zuiderzeelijn zijn in 2008 geen verplichtingen aangegaan.
2. Dit betreft de afhandeling van schadeclaims.
3. De hogere uitgaven worden voornamelijk verklaard door een overboeking vanuit artikel 13.03 (risicoreservering) voor de migratie van Haven-spoorlijn (€ 14 mln.) alsmede om de toevoeging van BTW door Financiën.
4. Naast de toevoeging van BTW door Financiën (€ 23 mln.) gaat het om het aanpassen van de kasuitgaven aan de planning van het project.
5. Dit betreft de voorbereidingskosten voor ABvM. Deze waren oorspronkelijk op het FES geraamd en zijn in 2008 aan de begroting van het IF toegevoegd.
6. Zie hiervoor de verklaring onder 17.05 bij dit artikel.
7. Dit betreft bijdragen van derden voor HSL en BR.

**c. Het gerealiseerde programma**

Voor een nadere toelichting bij deze projecten wordt tevens verwezen naar de reguliere voortgangsrapportages die in het kader van de procedure Grote Projecten aan de Kamer wordt gezonden.

**17.02 Betuweroute**

Uitgaven 2008 in € mln					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>Betuweroute</b>				2007	2007
- Regulier SVV middelen	92	124	32		
- FES-middelen			0		
- Privaat	4		- 4		
- Financiering ProRail			0		
- Bijdrage Gelderland			0		
- Bijdrage VROM			0		
- EU-ontvangsten			0		
<b>Totaal Categorie 0 (17.02)</b>	<b>96</b>	<b>124</b>	<b>28</b>		

**Toelichting**

Voor de toelichting op de afwijkingen wordt verwezen naar de Financiële toelichting bij de tabel budgettaire gevolgen van uitvoering.

**17.03 Hogesnelheidslijn**

Uitgaven 2008 in € mln					
Projectomschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
<b>CATEGORIE 0</b>					
<b>HSL Zuid (17.03.01) incl. FES/BOR</b>	<b>6</b>	<b>136</b>	<b>130</b>	<b>2006/2007</b>	<b>2008/2009</b>
- Regulier SVV middelen	6	136	130		
- FES regulier					
- Privaat					
- EU-ontvangsten					
- Ontvangsten derden					
- Risicoreservering					
<b>HSL Zuid spoorwegen (17.03.02)</b>					
<b>HSL Zuid Hoofdwegen (17.03.03)</b>					
<b>Totaal Categorie 0 (17.03)</b>	<b>6</b>	<b>136</b>	<b>130</b>		

**Toelichting**

Voor de toelichting op de afwijkingen wordt verwezen naar de Financiële toelichting bij de tabel budgettaire gevolgen van uitvoering.

#### **17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit**

De uitgaven voor ABvM bestaan voornamelijk uit apparaatskosten; inhuur van deskundigheid en uitbesteding van onderzoek in de voorbereidingsfase van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit.

#### **17.05 Zuiderzeelijn (ZZL)**

Het Kabinet is tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren. Daarom kiest het Kabinet conform het Coalitie-accord voor een alternatief samenhangend pakket voor Noord-Nederland, waarvan infrastructurele een substantieel deel uitmaken (Kamerstuk 2007–2008, 27 658, nr. 42) De voor de ZZL gereserveerde middelen zijn overgeboekt naar artikel 13 Spoorwegen (OV-SAAL; ad € 1 350 mln.), artikel 14 Regionale, lokale infra (Pakket Regionale bereikbaarheid; ad € 1 500 mln.). Naar de begroting van EZ (Ruimtelijk Economisch Programma) wordt € 300 mln. overgeboekt.

De uitgaven betreffen na-ijling van kosten van onderzoek en voorbereiding Zuiderzeelijn van vóór de conclusie/beslissing van het Kabinet dat een snelle treinverbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

**18. Overige uitgaven****a. Relatie producten en beleid**

Artikel 18 bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Bij elk onderdeel zal het verband met het artikel uit de begroting van Hoofdstuk XII worden vermeld. Met de aan Railinfrabeheer (18.5) verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor, zoals beschreven in artikel 34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden van de begroting van V&W (Hoofdstuk XII), uit te voeren.

De doelstelling van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in Hoofdstuk XII van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het product-artikel heeft betrekking op beleidsartikel 35, Mainports en logistiek.

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
18. Overige uitgaven				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Verplichtingen</b>		<b>44 082</b>	<b>43 713</b>	<b>43 159</b>	<b>51 880</b>	<b>- 8 721<sup>1</sup></b>	<b>- 92</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>117 116</b>	<b>75 688</b>	<b>42 934</b>	<b>44 193</b>	<b>53 618</b>	<b>- 9 425</b>	<b>- 18 243</b>
18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen			0	0	0	0	0
18.02 Bodemsanering			0	0	0	0	0
18.03 Intermodaal vervoer	2 042	423	0	680	2 168	- 1 488 <sup>2</sup>	- 20
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	301	1 012	1 853	2 145	1 700	445	- 368
18.05 Railinfrabeheer	109 946	68 397	35 089	34 987	34 987	0	0
18.06 Externe veiligheid				0	8 430	- 8 430 <sup>1</sup>	0
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	4 827	5 856	5 992	6 381	6 333	48	- 17 855
18.07.01 Nationale basisinformatievoorziening en ov. uitgaven	4 827	5 856	5 992	6 381	6 333	48	- 217
18.07.02 Subsidies				0	0	0	- 17 638
<b>Van totale uitgaven:</b>							
- Apparaatsuitgaven		44	92	1 332	585	747	
- Baten-lastendiensten		5 856	5 992	6 380	6 221	159	
- Restant		69 788	36 850	36 481	46 812	- 10 331	
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>108 261</b>	<b>68 397</b>	<b>35 323</b>	<b>34 987</b>	<b>34 987</b>	<b>0</b>	<b>234</b>
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>0</b>	<b>231 178</b>	<b>469 655</b>	<b>783 542</b>	<b>0</b>	<b>783 542<sup>3</sup></b>	<b>- 1</b>

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

1. Er is nog geen overeenkomst met DSM voor een schadevergoeding voor het sluiten van fabrieken om de ammoniaktransporten te beëindigen.
2. De lagere uitgaven worden verklaard door aanpassing in de planning (doorschuiven naar latere jaren).
3. Dit betreft het saldo van de afgesloten rekeningen (een saldo van lagere/hogere uitgaven en ontvangsten). Dit bedrag is in het verslagjaar geheel toegevoegd aan de ontvangstenkant van artikel 18.10.

**c. Het gerealiseerde programma**

**18.03 Intermodaal vervoer**

Realisatieprogramma Intermodaal vervoer (art 18.03)					
Project	uitgaven 2008 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2008	Realisatie 2008
Beschrijving					
Regionale terminals	2	1	- 1	divers	divers
<b>Totaal categorie 0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>- 1</b>		
Ruimte voor planstudies					
<b>Totaal realisatieprogramma</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>- 1</b>		

**Toelichting**

Het merendeel van de betalingen voor regionale terminals is doorgeschoven naar latere jaren.



**19 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk****a. Relatie producten en beleid****19.09 Bijdragen ten laste van de begroting van VenW**

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 39 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

**19.10 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking**

Op dit artikel wordt de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

**b. Tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering**

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
<b>Ontvangsten</b>			<b>6 485 308</b>	<b>6 226 227</b>	<b>6 882 131</b>	<b>- 655 904</b>	<b>- 9 101</b>
19.09 Bijdragen t.l.v. de begroting van VenW			5 041 955	4 747 940	5 617 809	- 869 869 <sup>1</sup>	14 036
19.10 Bijdragen ten laste van het Fes			1 443 353	1 478 287	1 264 322	213 965 <sup>2</sup>	- 23 137

\* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

**Financiële toelichting**

- Het verschil is een saldo van verlagingen en verhogingen. De verlagingen betreffen hoofdzakelijk: het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur en toedeling van het voordelige saldo 2007 van de Infrastructuurbegroting aan verschillende jaren en een verlaging naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie. De verhoging betreft hoofdzakelijk de toevoeging van de loon-en prijsbijstelling voor het jaar 2008, alsmede de toevoeging BTW voor de HSL-Zuid en Betuweroute.
- Het verschil op artikel 19.10 is een saldo van verlagingen en verhogingen. Het verschil betreft hoofdzakelijk: de verhoging van de bijdrage FES met € 200 mln ten behoeve van het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet. Deze bijdrage was voorzien voor 2009 en is ingegeven door de wens van het kabinet om in 2009 budgettaire ruimte te creëren. Daarnaast hebben verhogingen plaatsgevonden ten behoeve van de projecten ABvM, Noordvleugel en Dynamisch Verkeersmanagement. Daarentegen is de bijdrage voor het project W4 Leiderdorp neerwaarts bijgesteld.

## **5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF**

### **Rechtmatigheid**

Met ingang van het verslagjaar 2006 is afgesproken dat in de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt gerapporteerd over de rechtmatigheid in termen van fouten en onzekerheden. Hiervoor gelden kwantitatieve rapportagegrenzen op artikel- en op totaalniveau. De financiële verantwoording over 2008 van het Infrastructuurfonds bevat geen rechtmatigheidsfouten dan wel -onzekerheden die deze grenzen overschrijden. Dit beeld is bevestigd door de controle van de financiële verantwoording door de Departementale Auditdienst.

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

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

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 6. VERANTWOORDINGSSTAAT 2008 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Bedragen in x € 1000										
		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
Art.	Omschrijving	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>7 190 679</b>	<b>7 188 075</b>		<b>7 074 238</b>	<b>7 322 961</b>		<b>- 116 441</b>	<b>134 886</b>
11	Hoofdwatersystemen	669 741	724 623	5 017	853 645	682 900	3 391	183 904	- 41 723	- 1 626
12	Hoofdwegennet	2 962 333	2 874 887	179 429	3 959 152	3 058 410	141 399	996 819	183 523	- 38 030
13	Spoorwegen	1 807 841	2 417 064	33 046	1 765 610	1 835 464	24 869	- 4 2231	- 581 600	- 8 177
14	Regionale, lokale infrastructuur	36 087	254 425	29 000	122 439	285 713	29 000	86 352	31 288	0
15	Hoofdvaarwegennet	519 472	555 291	17 465	838 121	705 820	7 493	318 649	150 529	- 9 972
16	Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	130 356	177 783	7 000	249 389	186 390	26 202	119 033	8 607	19 202
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	34 454	132 988		116 126	275 348	45 851	81 672	142 360	45 851
18	Overige uitgaven en ontvangsten	51 880	53 618	34 987	43 159	44 193	818 529	- 8 721	- 9 425	783 542
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			6 882 131			6 226 227			- 655 904

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

**7. SALDIBALANS PER 31 DECEMBER 2008 VAN HET INFRA-STRUCTUURFONDS EN DE BIJ DIE SALDIBALANS BEHORENDE TOELICHTING**

<b>Activa:</b>	
Begrotingsuitgaven	€ 7 074 236 629,22
Extra-comptabele vorderingen	€ 17 995 894,70
Deelnemingen	€ 159 875 354,00
Leningen u/g	€ 709 000 000,00
Voorschotten	€ 2 283 222 169,88
Tegenrekening leningen o/g	€ 709 000 000,00
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 17 548 062 742,11
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 1 104 753 432,33
Sluitrekening met VenW (XII)	€ 248 723 409,21
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 29 854 869 631,45</b>
<b>Passiva:</b>	
Begrotingsontvangsten	€ 7 322 960 038,43
Leningen o/g	€ 709 000 000,00
Openstaande verplichtingen	€ 17 548 062 742,11
Openstaande garantieverplichtingen	€ 1 104 753 432,33
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 17 995 894,70
Tegenrekening deelnemingen	€ 159 875 354,00
Tegenrekening leningen u/g	€ 709 000 000,00
Tegenrekening voorschotten	€ 2 283 222 169,88
<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 29 854 869 631,45</b>

**7.3.1 Inleiding**

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldi-balans opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

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

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

**7.3.2 Activa**

7.3.2.1 *Begrotingsuitgaven* € 7 074 236 629,22

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

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

## De Saldibalans

### 7.3.2.2 Extra-comptabele vorderingen

€ 17 995 894,70

#### De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 1 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2006 en 2007 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	25	11 642	45	39 199	50	25 181
posten > 1 jaar	30	6 354	60	5 776	65	2 595
<b>Totaal</b>	<b>55</b>	<b>17 996</b>	<b>105</b>	<b>44 975</b>	<b>115</b>	<b>27 776</b>

#### Toelichting

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

Een viertal vorderingen is vermeldenswaardig.

Op de gemeente Utrecht (circa € 5 mln.) voor de integratie Leidsche Rijnrijksweg A2, op TEN-T uit Brussel (ruim € 3 mln.) voor het Maasroute project, op de gemeente Emmen (circa € 2 mln.) voor de bouw van viaducten RW37 en tenslotte op de Dienst der Domeinen (circa € 2 mln.) voor de grondverkoop Lexkesveer.

### 7.3.2.3 Deelnemingen

€ 159 875 354,00

#### Grondslag

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

#### De cijfers

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

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

#### Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2007 heeft zich geen wijziging voorgedaan. In 2006 nam het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. toe door de aankoop van één aandeel met een nominale waarde van € 450. Daarop is voor circa € 60 mln. aan agio betaald. Het bedrag aan agio is destijds door Railinfratrust B.V. aangewend ter aflossing van uitstaande leningen.

## De Saldibalans

### 7.3.2.4 Leningen u/g

€ 709 000 000,00

#### Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) zijn afzonderlijk weergegeven. Deze leningen zijn, gezien het specifieke karakter, zowel op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen beschouwd.

#### De cijfers

Tabel 3 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
ProRail B.V.	709 000
Totaal	709 000

#### Toelichting

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

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

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

### 7.3.2.5 Voorschotten

€ 2 283 222 169,88

#### Grondslag

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

#### De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2008 en in voorgaande jaren zijn verstrekt en verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

De Saldibalans

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	260	1 209 043	102	877 815	150	848 498
posten > 1 jaar	270	1 074 179	283	1 221 368	425	888 380
<b>Totaal</b>	<b>530</b>	<b>2 283 222</b>	<b>385</b>	<b>2 099 183</b>	<b>575</b>	<b>1 736 878</b>

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2008 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	2 099 183
In 2008 vastgelegde voorschotten	2 475 338
	4 574 521
In 2008 afgerekende voorschotten	- 2 291 299
Openstaand per 31 december 2008	2 283 222

Toelichting

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 531 mln., zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (ruim € 134 mln.), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (circa € 81 mln.), de Stadsregio Rotterdam (ruim € 95 mln.), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 116 mln.), diverse provincies (circa € 64 mln.), de regio Twente (circa € 17 mln.), het samenwerkingsverband KAN (circa € 15 mln.) en de regio Eindhoven (ruim € 10 mln.). Deze subsidies worden grotendeels aan openbaar vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2011 verwacht.

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 € 631 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals voor het traject Hanzelijn (circa € 94 mln.), het traject Vleuten-Geldermalsen (ruim € 71 mln.), de spoorzone Delft (ruim € 49 mln.), de randweg Zaanstad (ruim € 35 mln.), schadevergoeding aan HSA wegens wijziging opleveringsdatum HSL (€ 33 mln.), een fiets- en voetgangers-tunnel te Tilburg (circa € 29 mln.), het AKI-plan (circa € 29 mln.), het project Sloelijn (circa € 27 mln.), voor de Nieuwe Sleutelprojecten Rotterdam (ruim € 22 mln.), Breda (circa € 8 mln.) en Utrecht (ruim € 5 mln.), het project Parkstad in Rotterdam (circa 20 mln.), het project Utrechtboog/station Bijlmer (ruim € 19 mln.), halte Hemboog (circa € 19 mln.), perrontunnel Arnhem Centraal (circa € 15 mln.), de randweg Den-Bosch-Vught (circa € 15 mln.), opheffen van het knelpunt Larenseweg

## *De Saldibalans*

(circa € 12 mln.), project ontvlechting spoorlijn Soest (circa € 11 mln.), de onderdoorgang Vaillantlaan (€ 8 mln.), de halte Holendrecht (circa € 7 mln.) de spooronderdoorgang Alphen aan de Rijn (ruim € 7 mln.), project Elst centraal (ruim € 7 mln.), de halte Krommenie Assendelft (ruim € 6 mln.), de pilot Fluistertrein (ruim € 6 mln.) en het spoorproject Augustapolder (circa € 6 mln.). Deze voorschotten worden naar verwachting in 2009 afgerekend.

Tot slot is voor een gezamenlijk bedrag van circa € 7 mln. aan ProRail voorschotten verstrekt voor het monitoringstelsel verkeersleiding welke naar verwachting in 2009 worden afgewikkeld.

In het kader van het realisatieprogramma waterbeheeren zijn in 2008 aan Senter Novem bedragen verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 30 mln. met als doel de waterproblematiek aan te pakken. De afwikkeling wordt in 2009 verwacht.

Aan de provincies Zuid Holland en Zeeland zijn in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam voorschotten verstrekt van respectievelijk circa € 8 mln. en € 9 mln. en zullen in 2014 worden afgewikkeld.

Voor het project Betuweroute worden per kwartaal voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2008 stond nog voor een bedrag van ruim € 674 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling vindt in 2009 plaats.

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

Daarnaast is op het gebied van de droge infrastructuur een aantal posten vermeldenswaardig, zoals aan de gemeente Den Haag (ruim € 20 mln.) voor de Hubertustunnel, aan de gemeente Amsterdam (circa € 13 mln.) voor het project Verlegde Noordzeeweg, aan de provincie Friesland (ruim € 7 mln.) voor de Staande Mastroute als onderdeel van de verdubbeling N31, aan de provincie Utrecht (circa € 8 mln.) voor wegverbreding in het kader van de Spoedwet en aan de provincie Zuid-Holland (ruim € 5 mln.) voor de verbreding van de Landscheidingsweg te Wassenaar en Den Haag. In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur is een subsidie verstrekt aan de gemeente Tilburg (€ 5 mln.) voor het project Noord-west-tangent.

Onder de hoofdproducten Waterkeren en -beheeren zijn diverse projecten opgenomen zoals rivierverschuifingsmaatregelen, het hoogwaterbeschermingsprogramma, het project Zwakke Schakels Kust en het Deltaplan Grote Rivieren.

Voor eerstgenoemde projecten zijn diverse bijdragen verstrekt, zoals in 2003 aan de gemeente Nijmegen (circa € 91 mln.) voor het project De Waalsprong dat naar verwachting in 2015 wordt afgewikkeld.

Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma aan het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (circa € 42 mln.) voor het project Nederlek en Krimpenerwaard, aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (circa € 31 mln.) voor onder meer de projecten Andijk en Petten (€ 14 mln.), Zuiderdijk-Drechterland (circa € 11 mln.) en de Hondsbossche Zeewering (circa € 6 mln.), aan het Waterschap Rivierenland



## De Saldibalans

(ruim € 16 mln.) voor onder andere de verbetering Waalkade Nijmegen en aan het Wetterskip Fryslân (ruim € 3 mln.) voor de waterkering Terschelling-Harlingen.

Tot slot is voor het project Zwakke Schakels Kust een aantal subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 68 mln. zoals aan het waterschap Zeeuwse Eilanden (circa € 25 mln.) voor het project Nolle-Westduin, aan het waterschap Hollandse Delta (ruim € 21 mln.) voor de projecten Voorne en Flauwe Werk, aan het Hoogheemraadschap Rijnland voor het project Noordwijk (ruim € 13 mln.) en aan het Hoogheemraadschap Delfland (ruim € 8 mln.) voor het project Delflandse kust.

In het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, waarvan de versnelling van de rivierdijkversterkingen een onderdeel vormt, zijn eveneens diverse voorschotten verstrekt. Een tweetal is vermeldenswaardig zoals aan het Waterschap Rivierenland (ruim € 8 mln.) voor dijkversterkingen voor onder meer de locaties Papendrecht-oost en Sliedrecht-west en aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (ruim € 5 mln.) voor de locatie Noord-Molendijk.

Ook noemenswaardig zijn de verstrekte voorschotten aan SenterNovem (ruim € 16 mln.) voor de regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied), aan de provincie Zeeland (ruim € 8 mln.) welk in 1999 is verstrekt voor natuurcompensatie Westerschelde, aan de gemeente Arnhem (circa € 5 mln.) voor de bodemsanering Malburger haven, aan de provincie Overijssel (ruim € 4 mln.) voor bodemsanering project Olst-Wijhe en aan de provincie Zuid-Holland (circa € 3 mln.) voor het project Haringvliet De Kier.

7.3.2.6 *Tegenrekeningen* € 19 361 816 174,44

Grondslag

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

7.3.2.7 *Sluitrekening met VenW (XII)* € 248 723 409,21

Grondslag

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

### 7.3.3 Passiva

7.3.3.1 *Begrotingsontvangsten* € 7 322 960 038,43

Grondslag

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

7.3.3.2 *Leningen o/g* € 709 000 000,00

Grondslag

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

## De cijfers

Tabel 6 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

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

## Toelichting

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

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

Op laatstgenoemde lening heeft ProRail in 2005 € 65 mln. vervroegd afgelost in het kader van de schuldreductie. In dat kader is in 2006, van het ontvangen agio ad. circa € 60 mln. (vermeld bij de balanspost Deelnemingen), circa € 35 mln. gebruikt om vervroegd af te lossen. Echter als gevolg van een door het ministerie van Financiën toegepaste marktcorrectie is de netto schuldreductie € 3 mln. lager, zodat op de lening in 2006 € 32 mln. is afgelost. Het saldo is conform de saldobestemming per 31 december 2008, welke met een brief (kenmerk BZ/2009/67 M van 5 februari 2009) aan VenW kenbaar is gemaakt.

7.3.3.3 Openstaande verplichtingen € 17 548 062 742,11

## Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2008 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2008 aangegane verplichtingen, en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2008 hebben geleid.

## De cijfers

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

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	16 676 394
Aangegaan in 2008	7 945 906
	<b>24 622 300</b>
Tot betaling gekomen in 2008	- 7 074 237
<b>Openstaand per 31 december 2008</b>	<b>17 548 063</b>

## De Saldibalans

### 7.3.3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 104 753 432,33

#### Grondslag

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

#### Toelichting

Een wijziging ten opzichte van de saldibalans 2007 is vermeldenswaardig. In 2008 heeft ProRail leningen ter waarde van ruim € 100 mln. afgelost waardoor het risicobedrag is gewijzigd. Deze afgeloste leningen worden in 2009 bij het ministerie van Financiën geherfinancierd.

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2008 heeft betrekking op 15 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 4 mln. tot met € 522 mln.

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

#### De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2008.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	1 205 039
Nieuw verstrekt in 2008	0
	<hr/>
	1 205 039
Afname van het risico in 2008	- 100 286
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2008	1 104 753

### 7.3.3.5 Tegenrekeningen € 3 170 093 418,58

#### Grondslag

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

**BIJLAGE**

**8. AFKORTINGENLIJST**

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

## Afkortingenlijst

<b>K.</b>	
KRW	= (Europese) Kaderrichtlijn Water
<b>L.</b>	
LCC	= Life Cycle Costs
LMCA	= Landelijke Markt en Capaciteits Analyse
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVNL	= Lucht Verkeersleiding Nederland
<b>M.</b>	
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIRT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MNP	= Milieu en Natuurplan
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MTR	= Midterm Review
<b>N.</b>	
NIS	= Netwerk Informatiesysteem
NLR	= Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NoMo	= Nota Mobiliteit
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSP	= Nieuwe Sleutel Projecten
NURG	= Nadere Uitwerking Rivieren Gebied
<b>O.</b>	
OLR	= Overeengekomen Lage Rivierafvoer
OTB	= Ontwerp Tracébesluit
<b>P.</b>	
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
POK	= Provinciaal Overleg Kustlijn­zorg
PPC	= Public Private Comparator
PPS	= Publiek-private samenwerking
PVVP	= Provinciaal Verkeers- en vervoersplan
PZH	= Provincie Zuid-Holland
<b>R.</b>	
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
ROA	= Regionaal Orgaan Amsterdam
RWS	= Rijkswaterstaat
<b>S.</b>	
SBB	= Staatsbosbeheer
SBV	= Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarweg-aansluitingen
SLA	= Service Level Agreement
SNIP	= Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten
SOIT	= Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SRE	= Stadsregio Eindhoven
SSZ	= Stil, Schoon en Zuinig
SUBBIED	= Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	= Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie

## *Afkortingenlijst*

### **T.**

- TB = Trace Besluit
- TBBV = Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarweg-aansluitingen
- TCI = Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten

### **U.**

- USZO = Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs

### **V.**

- VBS = Verkeersbegeleidingssysteem
- VenW = Ministerie van Verkeer en Waterstaat

### **W.**

- WAB = Wegaanpassingsbesluit
- WBR = Wet Beheer Rijkwaterstaatwerken
- WST = Westerschelde Tunnel
- WVO = Wet Verontreiniging Oppervlakte Wateren

### **Z.**

- Zoab = Zeer Open Asfalt Beton
- ZSM = Zichtbaar, Slim en Meetbaar