
Vergaderjaar 2016–2017

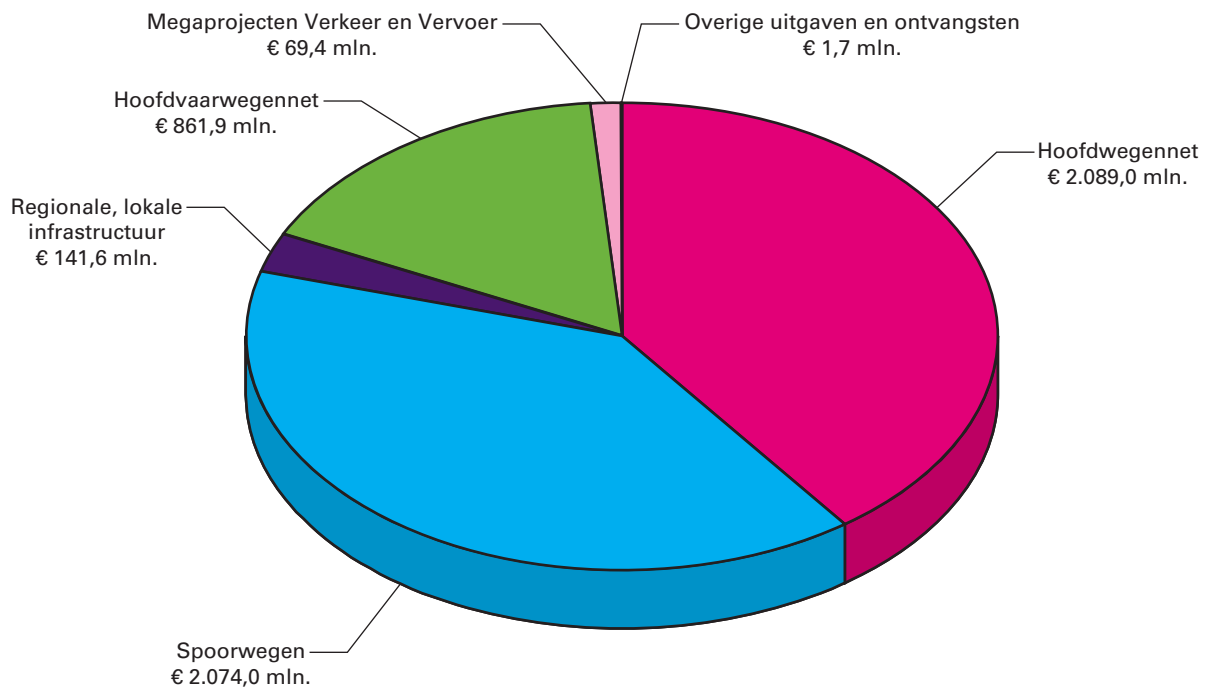
34 725 A

Jaarverslag en Slotwet Infrastructuurfonds 2016

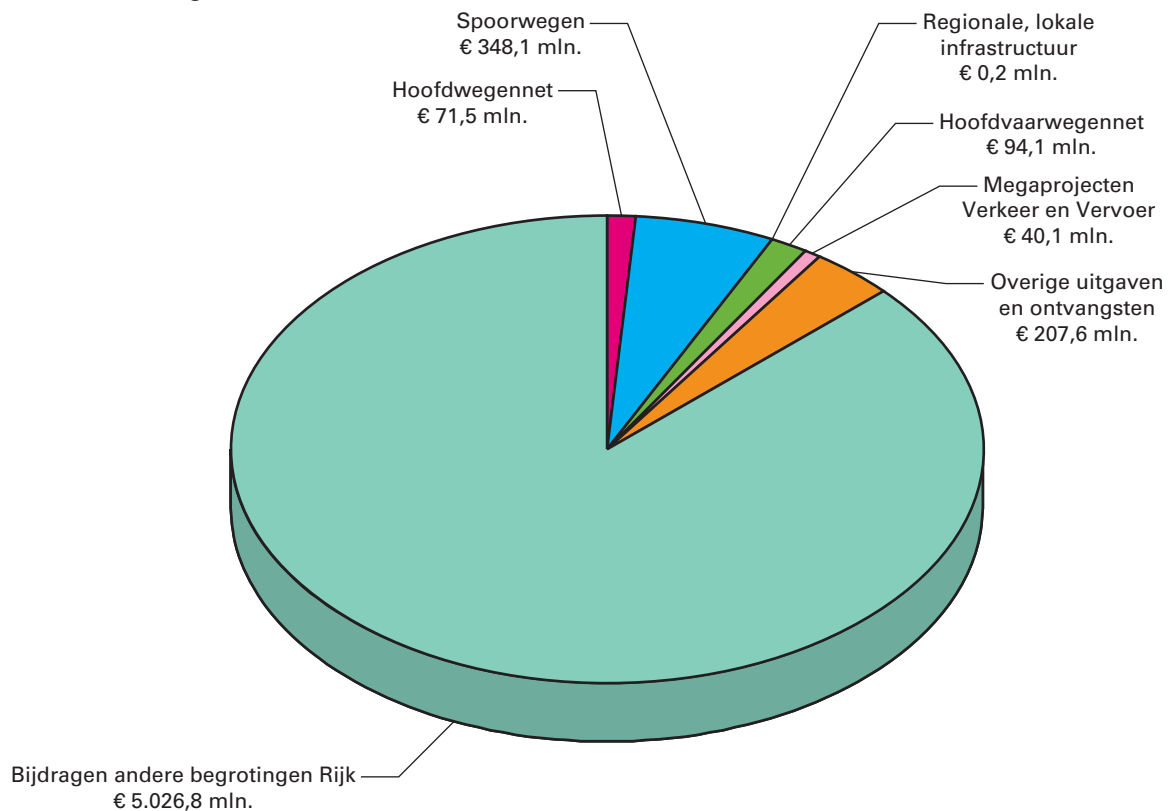
Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2016 (A)
Aangeboden 17 mei 2017

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2016 (€ 5.237,6 mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2016 (€ 5.788,4 mln.)



INHOUDSOPGAVE

	blz.
A. Algemeen	4
1. Aanbieding en dechargeverlening	4
2. Leeswijzer	6
B. Beleidsverslag	9
3. Het Infrastructuurfondsverslag 2016	9
4. De productartikelen	12
Artikel 12 Hoofdwegennet	12
Artikel 13 Spoorwegen	33
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	54
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	60
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	76
Artikel 18 Overige uitgaven	84
Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	87
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	88
C. Jaarrekening	89
6. Verantwoordingsstaat 2016 van het Infrastructuurfonds	89
7. Saldibalans	90
D. Bijlagen	96
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	96
Lijst van afkortingen	104

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 Infrastructuur en Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2016 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2016 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2016;
- b. het voorstel van de slotwetten over het jaar 2016 die met het onderhavige jaarverslag samenhangen;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2016 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 2016 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2016, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2016 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

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 JAARVERSLAG INFRASTRUCTUURFONDS

Algemeen

Voor u ligt het jaarverslag van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk (A) van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds kent lenM ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

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

Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Infrastructuurfonds ([Staatsblad 1993, nr 319](#)), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Zo mag het fonds jaarlijkse saldi (meer of minder uitgaven in enig jaar) overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van lenM – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de beleidsbegroting van lenM (artikelonderdeel 26.01). Daarnaast worden voor een aantal projecten uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2016 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit
 - het Infrastructuurfondsverslag 2016, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2016.
 - de productartikelen van het Infrastructuurfonds
 - de bedrijfsvoeringparagraaf
- C. De Jaarrekening 2016 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
- D. De volgende twee bijlagen:
 - de toelichting op artikel 13 Spoorwegen
 - de afkortingenlijst

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenM (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). 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.

De opzet van de productartikelen op de fondsen wijken af van de beleidsartikelen op Hoofdstuk XII van lenM. De productartikelen bevatten operationele doelstellingen en geen financiële instrumenten.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011–2012, [32 707, nr. 16](#)) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan is met betrekking tot het productartikel 13 Spoorwegen vanaf 2014 een aparte bijlage aan het Jaarverslag toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de suppletoire begrotingen gepresenteerd.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van uitvoering». Hierin worden opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar toegelicht. De opzet en structuur van de onderliggende begroting voor het Infrastructuurfonds is gebaseerd op de Rijksbegrotingvoorschriften van het Ministerie van Financiën. In aanvulling daarop is naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015–2016 [34 475 XII, nr. 12](#)) de normering aangescherpt. Bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard, worden de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen. De norm voor het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is als volgt:

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1.000	5	5
=> 1.000	5	5

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat lenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar 2016 ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Groeiparaagraaf

Kwaliteit informatievoorziening via de begrotingcyclus

Zoals besproken in het wetgevingsoverleg van 30 juni 2016 vind ik het belangrijk dat de Tweede Kamer en regering met elkaar discussiëren op welk niveau er informatie met elkaar wordt uitgewisseld. Het moet praktisch zijn voor de Kamer om haar controlerende rol waar te maken en ook praktisch voor ministeries om te zorgen dat we dingen efficiënt en effectief doen. In 2015 heeft de vaste Kamercommissie de leden mw. Visser en dhr. Hoogland als rapporteurs aangewezen voor de begrotingscyclus. De rapporteurs hebben met de medewerking van het ministerie een traject ingezet om de kwaliteit van de informatievoorziening richting het Jaarverslag 2016 en de Ontwerpbegroting 2018 te verbeteren. In de

begroting 2017 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijzigingen in de informatievoorziening die uit dit traject voortvloeien. Voor een deel van deze wijzigingen is aangekondigd dat deze volgen bij jaarverslag 2016 en/of Ontwerpbegroting 2018. Om aan deze aankondiging gevolg te geven treft uw Kamer in het jaarverslag 2016 van het Infrastructuurfonds bij artikelonderdeel 12.04 (Hoofdwegennet) en artikelonderdeel 15.04 (Hoofdvaarwegennet) aanvullende informatie over DBFM.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

In dit jaarverslag wordt op de IF artikelen 12 Hoofdwegen en 15 Hoofdvaarwegen inzicht geboden in het volume aan uitgesteld en eventueel achterstallig onderhoud aan het einde van 2016. Deze informatie zal met ingang van dit jaarverslag 2016, jaarlijks in de desbetreffende jaarverslagen worden vermeld.

B. BELEIDSVERSLAG

3. INFRASTRUCTUURFONDSVERSLAG 2016

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging zijn uitgevoerd, welke projecten in 2016 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2016 is gestart.

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2016 heeft het Ministerie van IenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	– Verkeersmanagement waaronder inzet weginsecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis en route-informatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility.
	– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Hoofdvaarwegen	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.
	– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder NoMo achterstallig onderhoud vaarwegen programma «NoMo AOV»

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het [MIRT projectenoverzicht](#).

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenM in 2016 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	– N 18 Varsseveld–Enschede
	– A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen
	– Zuidelijke Ringweg Groningen
Openstelling	– A2 Passage Maastricht
	– N50 Ens–Emmeloord
	– A12 Ede–Grijsoord
	– A59 Brug Drongelens Kanaal

Spoorwegennet	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	– Fietsparkeren bij Stations: Diverse deelprojecten – Programma Toegankelijkheid Stations: Diverse projecten binnen de deelprogramma's Bereikbaarheid perron, Aanpassen perronhoogte en Kleine maatregelen) – Programma Kleine functiewijzingen: Diverse projecten binnen de verschillende deelprogramma's – LVO: Aanpassen overweg Telgterweg – Programma Be- en Bijsturing Toekomst – Programma Verbeteraanpak Trein corridor Amsterdam–Eindhoven – Programma Verbeteraanpak stations – PHS Meteren–Boxtel (voorinv) – PHS Spooromgeving Geldermalsen – PHS Ede – LVO: Landelijke uitrol Afteller – LVO: Diemen – Schiphol: maatregelen KT – Sporendriehoek NN Sporen in Assen – Externe veiligheid Drechtsteden (ontsporingseleiding) – Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNOV): Borne
Openstelling	– OV SAAL korte termijn Cluster C en A – OV Terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP) – NSP Breda OVT – PHS Doorstroomstaion Utrecht (DSSU) – Traject oost Bunnik: onderdoorgang voor langzaamverkeer – Eindhoven nieuwe stationspassage (onderdeel programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) – Zwolle Spoort (onderdeel programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) – Fietsenstalling Amsterdam CS (deel Noord West) – Fietsparkeren bij Stations: Diverse deelprojecten op 30 locaties (waarvan 3 nieuwe en 27 zogenoemde bijplaatsingen). – Programma Toegankelijkheid Stations: Diverse projecten binnen de deelprogramma's Bereikbaarheid perron, Aanpassen perronhoogte en Kleine maatregelen) – Programma Kleine functiewijzingen: Diverse projecten binnen de verschillende deelprogramma's – LVO: Aanpassen overweg Telgterweg – Sporendriehoek Noord Nederland: Onderdoorgang Wolvega om den Noort en Optimalisatie brugbediening Van Harinxmakanaal – BOR Regionet: Maatregelen Beverwijk

Mijlpaal	Project
	– Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen locatie Almelo (geluidschermen) en locatie Zwolle (gevelisolatie) – Robuustheidsvergrotenende maatregelen Valleilijn (onderdeel Regionale lijnen) – Snelheidsverhoging Zutphen–Vorden – Zevenaar: opheffen systeemeiland (realisatie ERTMS, 25 kV en robuust spoor) – Utrecht CS–Utrecht Lunetten Houten (onderdeel Vleuten–Geldermalsen) – Station Utrecht Vaartsche Rijn (onderdeel Vleuten–Geldermalsen)

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	– Lekkanaal: 3^e kolk Beatrixsluis – Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee
Openstelling	– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn–Scheldeverbinding – Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens – Breeddiep (onderdeel Project Mainportontwikkeling Rotterdam) – Ligplaatsen Amsterdam–Rijnkanaal Zuid

4. DE PRODUCTARTIKELEN

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelen en -instrumenten zoals beschreven in het jaarverslag van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)							
12. Hoofdwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016
Verplichtingen	4.219.392	1.698.213	3.407.686	2.108.154	2.998.493	2.917.637	80.856 1)
Uitgaven	2.659.773	2.481.851	2.568.873	2.393.669	2.089.020	2.011.120	77.900
12.01 Verkeersmanagement	30.768	21.794	21.589	14.510	10.502	9.691	811
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	567.308	544.354	665.071	662.460	636.513	678.756	- 42.243
12.02.01 Beheer en onderhoud	474.922	456.913	533.514	433.574	512.618	498.217	14.401 2)
12.02.02 Servicepakket B&O	56.993	0	0	0	0	0	0
12.02.04 Vervanging	35.393	87.441	131.557	228.886	123.895	180.539	- 56.644 3)
12.03 Aanleg	1.254.029	1.065.903	873.067	618.288	528.355	443.676	84.679
12.03.01 Realisatie	1.254.021	1.060.444	863.803	600.289	475.612	351.349	124.263 4)
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	8	5.459	9.264	17.999	52.743	92.327	- 39.584 5)
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	335.772	412.956	601.189	655.822	333.509	371.932	- 38.423 6)
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	438.842	436.844	407.957	442.589	580.141	567.712	12.429
12.06.01 Apparaatskosten RWS	383.570	381.576	355.573	345.456	459.269	446.542	12.727 7)
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	55.272	55.268	52.384	97.133	120.872	121.170	- 298
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	- 60.647	60.647 8)
12.09 Ontvangsten	165.700	150.887	132.430	592.926	71.523	55.525	15.998 9)

Financiële toelichting

Ad 1) Per saldo is meer verplicht. De hogere verplichtingen zijn het gevolg van onder andere de contract close op de DBFM-projecten A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere) (€ 142,5 miljoen), A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten (€ 110,4 miljoen) en N18 Varsseveld-Enschede (€ 71,5 miljoen). Het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 is gegund (€ 391,5 miljoen). De verplichtingen zijn hiermee in lijn

gebracht. Daar tegenover staan lagere verplichtingen voornamelijk veroorzaakt door het aansluiten van de verplichtingen bij de actuele planning van het project A12/A15 Ressen–Oudbroeken (excl. tologpave) (€ – 455,2 miljoen). De planning voor openstelling in het najaar 2015 is bij het Ontwerp Tracébesluit bijgesteld naar 2021–2023 (Kamerstukken II, 2015–2016, [34 300 A nr. 17](#)). Daarnaast vallen de verplichtingen lager uit op het project het project ZSM Spoedwet Wegverbreding (€ – 37,7 miljoen) en het project A15 Maasvlakte–Vaanplein (€ – 72,7 miljoen) vanwege het doorschuiven van verplichtingenruimte voor nadeelcompensatie, resterende werkzaamheden na de voltooiing en risicoreservering. Op de Aflossing tunnels (€ – 38,2 miljoen) is de aangegane verplichting met betrekking tot tunnel de Noord en de Wijkertunnel bijgesteld als gevolg van tariefswijziging voertuigpassages. Tot slot zijn er diverse kleinere afwijkingen optellend tot € – 31,2 miljoen.

- Ad 2) De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van hogere kosten voor het herstel van schade (€ 16,0 miljoen). De bedragen die RWS ontvangt van automobilisten en hun verzekeringsmaatschappijen voor schades die zij veroorzaken aan wegen, zijn niet toereikend om de kosten van deze schades te dekken. Daar tegenover staat een overboeking naar begrotingshoofdstuk XII van € 2,5 miljoen in het kader van een opdracht aan de ILT voor uitvoering van het toezicht op overbelading.
- Ad 3) In 2015 zijn meeruitgaven gemaakt (€ 23,0 miljoen) hoofdzakelijk bij het project Galecopperbrug, vanwege het opvullen van het wegdek met hogesterktebeton, is de eerste termijn van de vaststellingsovereenkomst Ewijk al in 2015 betaald (€ 8,0 miljoen) en vanwege de langere sluiting Velsertunnel (€ 32,6 miljoen). Deze hogere uitgaven zijn opgevangen binnen het beschikbare budget van 2016.
- Ad 4 Door de overgang van projecten van planuitwerking naar realisatiefase neemt het budget op het planuitwerkingsartikel 12.03.02 af.
- + 5) Dit bedrag is overgeboekt naar 12.03.01 en zorgt daar voor een ophoging. Voor een specifieke toelichting per project wordt verwezen naar het projectenoverzicht behorende bij artikel 12.03.01. Ook wordt het verschil verklaard door overboekingen naar decentrale overheden (via gemeente- of provinciefonds) en de omzetting van DBFM-contracten. Ten slotte is een deel van de beschikbare middelen van Beter Benutten doorgeschoven naar 2017.
- Ad 6) De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door A15 Maasvlakte–Vaanplein, A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A9 Gaasperdammerweg (deel 3) en A12 Ede–Grijsoord. Voor een specifieke toelichting per project wordt verwezen naar het projectenoverzicht behorende bij artikel 12.04.
- Ad 7) De hogere apparaatskosten worden veroorzaakt door de structurele verwerking van het loonruimteakkoord 2015 en de loon-/prijsbijstelling 2016.
- Ad 8) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.
- Ad 9) De hogere ontvangsten hebben diverse oorzaken. Er zijn hogere ontvangsten op het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (€ 24,8 miljoen) voornamelijk door eerdere ontvangsten van gemeenten, het project N35 Nijverdal–Wierden (€ 10,8 miljoen) doordat de uitvoering in 2016 is gestart in plaats van 2015 waardoor de bijdrage van de provincie Overijssel naar 2016 is verschoven. De vertraging is veroorzaakt doordat meer tijd nodig was voor het

maken van afspraken met de regio over de uit te voeren maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op dit tracé. De ontvangsten op het project A4 Delft–Schiedam (€ 7,9 miljoen) vallen hoger uit door de indexering van de bijdrage van de regio. Tegenover de hogere ontvangsten staan lagere ontvangsten op het project A9 Badhoevedorp (€ – 28,9 miljoen). Op verzoek van de Stadsregio en de provincie Noord-Holland vinden de regionale projectbijdragen niet in 2016 maar in 2017 plaats.

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft lenM naar een optimaal en veilig gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Dit draagt bij aan het realiseren van de beleidsdoelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Nederland.

Producten

De uitgaven voor verkeersmanagement betreffen onder andere de inzet van weginspecteurs bij incidenten, toeritdosering, gebruik van spitsstroken, maar ook verkeersinformatie op panelen boven de weg. De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. Ook in 2016 zijn deze reguliere beheertaken uitgevoerd.

Sinds 1 januari 2014 werkt het uitvoeringsprogramma Connecting Mobility als katalysator aan de realisatie van de Routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg (looptijd t/m 2023). Deze opdracht is destijds door DGB verstrekt aan RWS, en wordt in de praktijk uitgevoerd door Connecting Mobility. In eerste instantie is Connecting Mobility gestart met een driejarenplan dat eind 2016 is afgelopen. Medio 2016 is Connecting Mobility en het proces rond de Routekaart geëvalueerd middels een Gateway Review in opdracht van DGB. De twee belangrijkste conclusies over Connecting Mobility zijn dat:

- Het programma Connecting Mobility een waardevolle bijdrage geleverd heeft aan het mobiliseren van stakeholders en het mogelijk maken van een publiek-private dialoog op basis van de Routekaart.
- Het programma Connecting Mobility dient te evolueren van aanjager naar gezaghebbende coördinator. lenM en RWS dienen daarvoor de onafhankelijke positie van het programma Connecting Mobility te bewaken. Met speciale aandacht voor (1) Nadere concretisering van de Routekaart, (2) Verkenning inrichting/vereenvoudiging ecosysteem Smart Mobility, (3) Invulling van de onafhankelijke rol (onder andere wat betreft sturing en mogelijk ook huisvesting) en (4) Verder brengen van de transitie bij wegbeheerders door empowerment.

In 2016 is ook uitvoering gegeven aan de internationale ITS-corridor (Intelligent Transportation Systems) Rotterdam–Frankfurt–Wenen, met als doel coöperatieve diensten te ontwikkelen en te realiseren. Deze diensten zijn gebaseerd op draadloze communicatie tussen voertuigen en wegkantsystemen. Daarbij gaat het concreet om het waarschuwen bij wegwerkzaamheden en het verzamelen van data uit voertuigen ten behoeve van meer veiligheid voor weggebruikers en wegwerkers.

De uitgaven voor verkeersmanagement op artikel 12.01 en 12.02 hebben directe samenhang met uitgaven voor verkeersmanagement op het realisatieartikel (12.03) in het kader van programma's zoals beter benutten.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Begroting 2016	Realisatie 2016	
Verkeerssignalering op rijbanen	km rijbaan	2.637	2.675	2.674	2.716	1)
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	
Spits- en plusstroken	km	336	338	347	324	2)

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

- Ad 1) De verkeerssignalering is met name toegenomen door de «A2 Passage Maastricht» en daarnaast door de versnelde oplevering van de parallelbanen op de A6 (A1/A6 Diemen–Almere Havendreef).
- Ad 2) De in de begroting 2016 genoemde netto toename van de lengte spits- en plusstroken is conform planning gerealiseerd. De afname van de lengte spits- en plusstroken komt doordat in 2016 een drietal spitsstroken is vervallen door de start van twee projecten: op de A9 (Holendrecht–Diemen Gaasperdammerweg) en op de A6 (A1/A6 Diemen–Almere Havendreef). Deze afname was niet in de begroting verwerkt.

Indicator verkeersmanagement	Eenheid	2014	2015	Streefwaarde 2016	Realisatie 2016
Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis- en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders.	% van bemeten rijbaanlengte	89%	94%	89%	96%

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft en het tijdig doorgeeft aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). In 2016 ligt de realisatie net als in 2015 ruim boven de streefwaarde. Daar waar in 2013 en 2014 nog software problemen voorkwamen, kent Rijkswaterstaat nu een vrij stabiele levering van de verkeersgegevens.

12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Met het budget voor beheer, onderhoud en vervanging zijn in 2016 uitgaven gedaan die nodig zijn om het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in de staat te houden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie. Deze functie is het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

Het regulier beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken (zoals bruggen, tunnels en viaducten), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement (zoals signalering en verkeerscentrales). Binnen het beschikbare onderhoudsbudget worden daartoe de noodzakelijke maatregelen opgenomen in de onderhoudsprogrammering.

Vervanging en renovatie (VenR) betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en wegen, waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende is. Voornamelijk in de eerste helft en vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw zijn veel kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is. Vervolgens worden deze opgenomen in het programma VenR.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

De in de bijlage instandhouding bij de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 2](#)) geschetste aanpak voor het in stand houden van de infrastructuur leidt er toe dat de planning van onderhoudswerkzaamheden flexibel van aard is. Met uitstel en vervroegen van onderhoud wordt beoogd om efficiënter en met minder hinder te werken. Doordat er minder afsluitingen nodig zijn bij combineren van werkzaamheden wordt de hinder voor de gebruiker beperkt en is het in de meeste gevallen goedkoper doordat de kosten hiervan voor een deel worden vermeden.

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari 2017 een geadviseerd onderhoudsmoment hadden in 2016 of eerder. De omvang van het uitgesteld onderhoud belooft voor het hoofdwegennet: € 226 miljoen per 1 januari 2017. Er is sprake van uitgesteld onderhoud, omdat er in veel gevallen mogelijkheden zijn om werkzaamheden te combineren met andere onderhouds- en aanlegmaatregelen, waardoor een deel later wordt uitgevoerd. De keuze tot uitstel van onderhoud wordt gebaseerd op informatie uit risicogestuurde inspecties waarmee de werkelijke staat van objecten wordt bijgehouden. Uitgangspunt is dat de assets blijven voldoen aan geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.

De komende jaren wordt de omvang van het uitgesteld onderhoud jaarlijks gemonitord. Na een aantal jaren kan dan worden bezien of er een norm uit af te leiden valt hoeveel uitgesteld onderhoud acceptabel is. Dit past in de lijn die is uitgedragen in de bestuurlijke reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer over de Instandhouding van het Hoofdwatersysteem dat eerst ervaring wordt opgedaan en dat inzichtelijke informatie werkende weg zal worden aangescherpt.

Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. De omvang van het achterstallig onderhoud belooft per 1 januari 2017 voor het hoofdwegennet: € 15 miljoen. Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

Het uitgestelde en achterstallige onderhoud loopt mee in de programmering van de noodzakelijke werkzaamheden in de opeenvolgende service level agreements.

De in 2016 gerealiseerde uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan vooral uit uitgaven voor het:

- onderhoud van verhardingen
- herstel van schade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan
- onderhoud van kunstwerken
- onderhoud aan dynamisch verkeersmanagementsystemen zoals matrixborden
- vast/klein variabel onderhoud (zoals onderhoud aan berm, geleide-rail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting)

De uitgaven betreffen zowel preventief als correctief onderhoud.

Meetbare gegevens

Areaal rijkswegen						
		Eenheid	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Begroting 2016	Realisatie 2016
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.801	5.800	5.805	5.803 1)
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en open afritten	km	1.587	1.616	1.605	1.650 2)
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	76	76	76 1)
Areaal asfalt	Verbindingswegen en open afritten	km ²	13	13	13	14 2)
Groen areaal		km ²	201	199	201	182 3)

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

- Ad 1) De rijbaanlengte (hoofdrijbaan) is met name toegenomen door de tunnel in «A2 Passage Maastricht». De rijbaanlengte is minder toegenomen dan bij begroting 2016 was voorzien door de versnelde verlegging van de A1 bij A1/A6 Diemen–Almere Havendreef. Dit tracé is iets korter dan het oude.
- Het areaal asfalt (hoofdrijbaan) is enigszins toegenomen, met name door de verbredingen van de A12 Ede–Grijsoord, A1/A6 Diemen–Almere Havendreef, en de gedeeltelijke openstelling van A9 Omlegging Badhoevedorp. Dit valt echter binnen de afronding.
- Ad 2) De grootste toename in 2016 is ten gevolge van de nieuwe parallelbanen op de A6 in het kader van A1/A6 Diemen–Almere Havendreef. Deze versnelde deelopenstelling was bij het opstellen van de begroting nog niet meegenomen, evenals de versnelde deelopenstelling van A9 Omlegging Badhoevedorp. Daarnaast hebben met name de projecten A59 Brug Drongelens Kanaal en de A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop bijgedragen aan de toename.
- Ad 3) De oppervlakte groen is feitelijk nauwelijks gewijzigd, het is nu alleen beter administratief geïnventariseerd. Van een aantal groenoppervlakken was in het bronbestand niet goed ingevuld wie de beheerder was. Daardoor kwam de optelling van alle groenoppervlakken in beheer van Rijkswaterstaat te hoog uit. Afgelopen jaar is een verbeteringslag uitgevoerd waarbij de beheerder beter is

ingevuld, conform uniforme definities. Hierdoor is het door RWS beheerde groenoppervlak administratief afgenomen van 201 km² (jan-2016) naar 182 km² (jan-2017). Het nieuwe getal geeft nauwkeuriger de fysieke oppervlakte weer.

Omvang Areaal						
	Areaal	Eenheid	Begroting 2016	Omvang 2016	Budget x € 1.000 2016	Realisatie x € 1.000 2016
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek ¹	km ²	89	90	497.155	512.618

¹ exclusief verzorgingsbanen

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

Het oppervlakte wegdek is meer toegenomen dan bij begroting 2016 was voorzien. Dit komt met name doordat voor een tweetal projecten onderdelen versneld zijn opengesteld, te weten A1/A6 Diemen–Almere Havendreef, en A9 Omlegging Badhoevedorp. De exacte fasering was bij het opstellen van de begroting 2016 nog niet bekend.

Indicatoren Beheer en Onderhoud				
	2014	2015	streefwaarde 2016	Realisatie 2016
De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen (1)	4%	4%	10%	3%
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement (2)	99%	98%	90%	99%
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding en neemt tijdig, na constatering, maatregelen bij het (tijdelijk) niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels (eenheid: % van de gevallen) (3)	96%	99%	98%	99%

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

- Ad 1) De verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud worden als percentage van de totale filezwaarte uitgedrukt. Een toename van de totale filezwaarte, bij een ongeveer gelijkblijvende absolute omvang van files door werk in uitvoering, drukt het percentage omlaag. Het hinderpercentage blijft dan ook fors onder de 10%.
- Ad 2) De technische beschikbaarheid van de weg is met 99% ruim boven de gestelde norm. Dit komt doordat de berekeningen en het referentiejaar (2012), die aan de basis hebben gestaan voor de gekozen streefwaarde, relatief laag waren.
- Ad 3) De gerealiseerde waarde (99%) is iets hoger dan de streefwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding. De gerealiseerde waarde (99%) is iets hoger dan de streefwaarde, dit komt met name door de prestatie op het tijdig preventief gladheid bestrijden. Hiermee wordt voldaan aan de norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding.

12.02.04 Vervanging

Onder de categorie Vervanging vallen uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op renovatie- en vervangingsinvesteringen. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij ontwerp was voorzien, zal geïnvesteerd moeten worden in de vervanging dan wel renovatie hiervan. Het MIRT-projectenoverzicht bevat een uitgebreid overzicht van de projecten binnen dit programma. Onderstaande tabel geeft een geactualiseerd overzicht van de in de begroting 2016 opgenomen tabel.

Weg. nr.	Object	Begroting	Huidig	
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2016	2016	
div.	Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord-Holland	2016	2018	1)
A27	Renovatie A27 Stichtse brug-Knooppunt Almere	2016	2016	
N3	Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht	2017	2020	2)
N15	Suurhoffbrug tussen Europoort en Oostvoorne	2017	2020	2)
A59	Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde / Drunen	2017	2016	
A22	Velsertunnel	2017	2017	
N200	Rijnlandse Boezemwaterbruggen	2018	2018	
A44	Kunstwerken A44 / zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen / Hoofdvaart / Lissersweg	2018	2018	
N3	Dordrecht Zuid-Papendrecht, vervanging wegfundering	2019	2019	
A6	Lelystad Noord-Ketelbrug, vervanging wegfundering	2020	2020	
A16	Brienenoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein	2020	2020	
A76	Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth	2020	2020	

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting:

- Ad 1) De vervanging van tunneltechnische installaties wordt gefaseerd uitgevoerd. Fase 1 is inmiddels afgerond. Inmiddels is de scope van de tweede fase van het project uitgebreid en vastgesteld en in uitvoering genomen. De uitvoeringsperiode loopt tot en met 2018.
- Ad 2) De wijzigingen in de planning zijn het gevolg van een langere voorbereidingstijd, alsmede door wijzigingen in de scope van deze projecten. Bij onderzoeken naar de technische staat van deze bruggen is gebleken dat een andere/grootschaliger aanpak nodig was dan voorzien.

12.03 Aanleg

Motivering

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

12.03.01 Realisatie**Mijlpalen Realisatieprojecten**

In 2016 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd, die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	– N 18 Varsseveld–Enschede
	– A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen
	– Zuidelijke Ringweg Groningen 1)
Openstelling	– A2 Passage Maastricht
	– N50 Ens–Emmeloord
	– A12 Ede–Grijsoord
	– A59 Brug Drongelens Kanaal

Toelichting:

Ad 1) Nieuw ten opzichte van de begroting. Voorbereidende werkzaamheden zijn gestart en het project is gegund aan de aannemer. Na besluitvorming tussen Rijk en regio over aanvullende werkzaamheden wordt begin 2017 gestart met de realisatie van het hoofdbouwcontract wordt begin 2017 gestart.

Overige maatregelen**Meer veilig**

In 2015 is gestart met de realisatie van het programma Meer Veilig 3 met een uitvoeringsperiode van 2015–2018. Het programma bevat naast kosteneffectieve maatregelen voor het oplossen van verkeersonveilige locaties ook maatregelen voor het oplossen van onveilige situaties op routes. In 2014 is een eerste tranche maatregelen vastgesteld en is gestart met de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen. In 2016 was een groot aantal van deze maatregelen in uitvoering. Op 31 december 2016 zijn van deze tranche 13 maatregelen gerealiseerd. In 2015 is de tweede tranche maatregelen vastgesteld. In 2016 is vooral gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen. Het totaal aantal maatregelen in Meer Veilig 3 is momenteel 75.

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Dit pakket is gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter-)nationale vrachtcorridors. Binnen dit pakket worden landelijk ruim 300 extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens gecreëerd en nog eens ruim 400 parkeerplaatsen meerjarig gehuurd. Daarnaast wordt ingezet op een structurele kwaliteitsverbetering van naar verwachting 35 tot 40 verzorgingsplaatsen. Het totaal hiervoor beschikbare budget bedraagt € 25 miljoen. Het pakket is thans in uitvoering. In 2016 zijn op een groot aantal locaties de geplande capaciteitsuitbreidingen reeds gerealiseerd en is gestart met de uitvoering van de maatregelen gericht op kwaliteitsverbetering.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het deel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) dat betrekking heeft op het hoofdwegennet. In 2016 zijn in het kader van het MJPO 9 knelpunten geheel opgelost. Zoals een kleine faunatunnel onder de A27 bij Dorst, zodat amfibieën en dassen zich vrijer tussen de oostkant en westkant van de weg kunnen begeven. Onder het spoor en de A13 in Midden-Delfland zijn meerdere duikers met doorlopende oevers gerealiseerd. Hierdoor kunnen zoogdieren en amfibieën zich heen en weer bewegen tussen de Akerdijkse Plassen en de Vlaardingse Vlietlanden. Ook hebben er meerdere aanbestedingen plaatsgevonden van een aantal MJPO-ecoducten, die in de komende jaren worden gerealiseerd. Het jaarverslag MJPO 2016, dat uitgebreide informatie bevat over de voortgang van het MJPO zal, halverwege 2017 aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Projectoverzicht realisatieprogramma Hoofdwegennet (12.03.01) (bedragen x € 1 mln)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Projecten Nationaal								
Kleine projecten / Afronding projecten	5	2	– 3	61	62	nvt	nvt	
Programma 130 km	0	4	4	56	56	–	–	
Programma aansluitingen	25	1	– 24	99	113	nvt	nvt	1)
Quick Wins Wegen	0	0	0	37	12	–	–	
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	8	9	1	1.752	1.543	2016	2016	
Projecten Noordwest-Nederland								
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	6	3	– 3	51	51	2015–2018	2018	
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	11	61	50	1.673	1.587	2024	2024–2026	2)
A9 Badhoevedorp	39	70	31	340	340	2018	2018	3)
A2 Holendrecht–Oudenrijn	5	3	– 2	1.219	1.216	2012	2012	
A28 Utrecht–Amersfoort	3	0	– 3	224	202	2013	2013	
A28 Knooppunt Hoevelaken	7	24	17	741	743	2022–2024	2023–2025	4)
A1 Bunschoten–Knooppunt Hoevelaken	1	1	0	24	24	2015	2015	
N50 Ens–Emmeloord	3	15	12	16	16	2016	2016	5)
A7/A8 Purmerend–Zaandam–Coenplein	3	7	4	21	21	2015–2018	2015	
A27/A1 Utrecht.N.–knp. Eemnes–asl.Bunschoten	18	6	– 12	261	261	2018–2020	2018–2020	6)

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel		3	3		297		2028	
Projecten Zuidwest-Nederland								
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologgave)		14	14		774		2022–2024	7)
A4 Burgerveen–Leiden	2	1	– 1	548	547	2015	2015	
A4-A44 Rijnlandroute	36	30	– 6	551	552	Regio	Regio	8)
A4 Delft–Schiedam	38	54	16	658	658	2015	2015	9)
A4 Vlietland–N14		0	0		14		Regio	
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	2	0	– 2	11	11	2020	2020	
N61 Hoek-Schoondijke	2	2	0	118	119	2015	2015	
Projecten Zuid-Nederland								
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom	8	1	– 7	275	258	2014	2014	10)
A67 Aanpak toerit Someren	1	0	– 1	6	6	2015	2015	
A2 Maasbracht–Geleen, 1e fase		0	0	154	154	2013	2013	
A2 Passage Maastricht	2	2	0	678	678	2016	2016	
A76 Aansluiting Nuth	1	0	– 1	64	59	Regio	Regio	
Projecten Oost-Nederland								
A50 Ewijk–Valburg	3	0	– 3	270	270	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal		3	3	321	321	2015	2015	
N18 Varsseveld–Enschede	55	20	– 35	337	337	2019–2021	2019–2021	11)
N35 Wijthmen–Nijverdal		0	0	15	15	2018	2018	
A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen	14	6	– 8	31	31	2016–2018	2017	12)
N35 Zwolle–Wijthmen		4	4		48		2018	
Projecten Noord-Nederland								
N31 Leeuwarden (De Haak)	4	7	3	217	217	2014	2014	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	29	35	6	666	670	2019–2021	2019–2021	13)
Overige maatregelen								

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Meer kwaliteit leefomgeving	16	16	0	109	176			
Meer veilig 3	10	10	0	37	37			
Verzorgingsplaatsen	10	10	0	25	25			
Reservering snelfietsroutes	19	0	- 19	19	19			
Afrondingen		2	2					
Totaal uitvoeringsprogramma	386	426	40	11.685	12.540			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	65	50	- 15					
Programma Realisatie (IF 12.03.01)	451	476	25					
Budget Realisatie (IF 12.03.01)	351	476	125					
Overprogrammering (-)	- 100	0	100					14)

Toelichting:

- Ad 1) Met de provincie Zuid Holland en de Gemeente Dordrecht zijn aanvullende afspraken gemaakt over de verbetering van de aansluiting A16/N3 op het bedrijventerrein Dortse Kil. Dit heeft er toe geleid dat het project later start dan was gepland, met als gevolg dat in 2016 minder is uitgegeven.
- Ad 2) De gunning van deelproject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 voorspoedig verlopen. Voor de voortgang van het project is budget uit latere jaren naar voren gehaald. Hierdoor is in 2016 meer gerealiseerd door vastgoedaankopen en andere centrale projectuitgaven.
- Ad 3) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een versnelling van de uitvoering door de aannemer, uitgaven voor het verwijderen van niet gesprongen explosieven en door hogere grondprijzen in enkele onteigeningszaken.
- Ad 4) De hogere uitgaven worden veroorzaakt doordat dit jaar al voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd door de opdrachtnemer.
- Ad 5) Technische tegenvallers in de uitvoering en doorgeschoven budget uit 2015 leiden tot hogere uitgaven in 2016. Met de financiers van het project, vindt overleg plaats over de kostenstijgingen. De tegenvallers worden onder andere veroorzaakt door de (extra) kosten van verkeersmaatregelen, extra teerhoudend asfalt, niet actuele areaalgegevens en hogere uitgaven voor het verleggen van kabels en leidingen.
- Ad 6) De aanbesteding is later voorzien door de langere voorbereiding van het DBFM-contract. De uitgaven zijn daardoor in 2016 lager uitgevallen. Dit heeft geen effect op de openstelling.

- Ad 7) Dit project is overgeheveld van de planuitwerkingsfase artikel 12.03.02 naar de realisatiefase artikel 12.03.01.
- Ad 8) De onderuitputting in 2016 wordt veroorzaakt doordat de afdracht aan het BTW-compensatiefonds pas in 2017 zal plaatsvinden.
- Ad 9) Om de tunnel eind 2015 veilig te kunnen openstellen, is er meerwerk verricht en zijn er aanvullende beheersmaatregelen getroffen. Na de openstelling zijn de restpunten aan de tunneltechnische installatie en de aansluiting op de verkeerscentrale Rhooen opgepakt.
- Ad 10) Er heeft een meevaller plaatsgevonden, doordat er minder risico's zijn opgetreden.
- Ad 11) De DBFM-conversie van de N18 Varsseveld–Enschede wordt pas in het voorjaar 2017 verwerkt, in plaats van het najaar 2016. Als gevolg hiervan schuift het aanlegbudget 2016 door naar 2017.
- Ad 12) Het project is in 2016 gegund. De planning is hier op aangepast.
- Ad 13) De hogere realisatie is het gevolg van sneller dan verwachte afwikkeling van grondverwerving en facturering van kabels en leidingen.
- Ad 14) De vooraf ingeschatte autonome vertraging heeft zich voorgedaan, waardoor de realisatie in lijn met het budget is uitgekomen.

12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

Hieronder is het Projectoverzicht behorende bij 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen opgenomen.

Projectoverzicht verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (12.03.02) (bedragen x € 1 mln)							
Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	TB	Huidig	Begroting	Huidig	
			2016	2016	2016	2016	
Verplicht							
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 285	– 256			nvt		
Projecten Nationaal							
Beter Benutten	304	464			nvt		1)
Geluidsaneringprogramma – weg	260	260			nvt		
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	212	196			nvt		
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	122	192			nvt		
Projecten Noordwest-Nederland							
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4)	596	709	2018	2017	2024–2026	2024–2026	2)
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	297		2016	2016	2028	2028	
A12/A27 Ring Utrecht	1.138	1.141	2017	2017	2024–2026	2024–2026	

	Projectbudget		Planning		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	TB				
			Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
			2016		2016		
Projectomschrijving							
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	166	166	nvt		Regio	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	26	26	nvt		nvt		
Projecten Zuidwest-Nederland							
A16 Rotterdam (excl. tolopbrengsten)	979	974	2016	2016	2021–2023	2021–2023	
A4 Vlietland–N14	14		2014	2014	2020–2022	2020–2022	
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologpave)	857		2016	2016	2022–2024	2022–2024	
A58 Aansluiting Goes	9	0	nvt		nvt		
A15 Papendrecht–Sliedrecht		6		2017		2018–2020	
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding		26					
Projecten Zuid-Nederland							
A2 't Vonderen–Kerensheide	261	262	2017	2017	2025–2027	2025–2027	
A27 Houten–Hooipolder	810	860	2017	2017	2023–2025	2023–2025	3)
N65 Vught–Haaren	46	46					
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: InnovA58		401					
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: ITS en Smart Mobility		30					
Projecten Oost-Nederland							
A12/A15 Ressen–Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	555	541	2016	2017	2019–2021	2021–2023	4)
Terugbetaling regiobijdrage ViA15 (maatregelen OWN)		35					
N35 Zwolle–Wijthmen	48		2015	2015	2017–2018	2017–2018	
N35 Nijverdal–Wierden	122	104	nbn	2018	nbn	2022–2024	5)
A1 Apeldoorn–Azelo	421	424	2017	2017	fase 1: 2019–2021	2020–2022	
					fase 2: 2026–2028	2026–2028	
A1/A30 Barneveld		10	–				
Projecten Noord-Nederland							
N33 Zuidbroek–Appingedam	11	96		2018		2021–2023	6)
Gebonden							

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Openstelling		Toelichting
			TB				
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016		2016		2016		
Projecten Nationaal							
Reserveringen voor LCC	127	150			nvt		7)
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	108	108			nvt		
Reservering Nalevingskosten SWUNG		79					
Projecten Noordwest-Nederland							
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	300	300					
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport	51	49					
Reservering BenO A6 aansluiting Lelystad		1					
Projecten Zuidwest-Nederland							
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprickers)	447	448					
Reservering BenO A4 Vlietland-N14	2				nvt		
Reservering BenO Rijnlandroute	15				nvt		
Reservering BenO Blankenburgverbinding	79	0			nvt		
Reservering BenO A15 Papendrecht-Sliedrecht		2					
Projecten Zuid-Nederland							
A58 Eindhoven-Tilburg	318						
A58 Sint Annabosch-Galder	117						
Reservering BenO A58 Sint Annabosch-Galder		11					
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5					
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25	25					
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: A67 Leenderheide-Zaarderheiken		150					
Projecten Oost-Nederland							
Reservering BenO N35 Wijthem-Nijverdal	1				nvt		
Reservering BenO A1 Apeldoorn-Azelo	19	19			nvt		
Reservering BenO N35 Nijverdal-Wierden	1	1			nvt		

	Projectbudget		Planning				Toelichting
			TB		Openstelling		
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016		2016		2016		
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn–Azelo	29	29			nvt		
Projecten Noord-Nederland							
Reservering BenO N33 Zuidbroek–Appingedam	4	4			nvt		
Bestemd	355	324					
Projecten in voorbereiding							
Projecten Nationaal							
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken							
Projecten Zuidwest-Nederland							
A20 Nieuwerkerk–Gouwe							
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde Risico's							
Afrondingsverschillen		1					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	8.972	8.418					
Begroting (IF 12.03.02)	8.972	8.418					

Toelichting:

- Ad 1) Op artikel 18 stonden budgetten voor Beter Benutten. IF Artikel 18 is zoveel mogelijk toebedeeld over de modaliteiten. Voor meer samenhang is het budget voor Beter Benutten overgeboekt van artikel 18.02 naar artikel 12.03 Verkenningen en Planuitwerkingen, omdat bij Wegen het zwaartepunt ligt.
- Ad 2) Een overschot binnen het programma A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere in realisatie wordt ingezet voor het deeltraject A9 Amstelveen. Daarnaast is er een scopewijzigingen verwerkt van € 23 miljoen (toevoeging budget).
- Ad 3) Het taakstellend budget van de A27 Houten–Hooipolder is met € 48,3 miljoen opgehoogd. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering teveel impact heeft gehad, en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.
- Ad 4) In het najaar 2015 zijn bij vaststelling van het ontwerp-tracébesluit nadere afspraken gemaakt voor het project A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15). Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie Gelderland aan het project met € 35 miljoen verlaagd om maatregelen te nemen op het onderliggend wegennet nabij het project ViA15. Daarnaast is de meevaller van € 20 miljoen

bij het project A12 Ede–Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project.

- Ad 5) Het taakstellend budget van het project N35 Nijverdal–Wierden is gecorrigeerd (€ 18 miljoen) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdal–Wierden. In de gemelde € 122 miljoen zitten verschillende posten die geen onderdeel zijn van het taakstellend budget, waaronder de kosten voor de verkenning en de bijdrage voor N35 Salland–Twentetunnel. Het taakstellend budget voor het project bedraagt € 104 miljoen.
- Ad 6) Het taakstellend budget voor het project N33 Zuidbroek–Appingedam is opgenomen inclusief de bijdrage van de regio. In de bestuurlijke afspraken is vastgelegd dat de provincie Groningen € 88 miljoen bijdraagt aan het project.
- Ad 7) De reservering voor LCC (kosten BenO door nieuwe aanlegprojecten) is opgehoogd vanwege de vrijval bij reserveringen voor Beheer en Onderhoud voor specifieke projecten (A24 Blankenburgverbinding).

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen en huisvestingsprojecten boven de € 25 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na oplevering van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht.

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). Pas aan het einde van de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en

geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven. Het eerste DBFM-contract loopt af in 2022: de N31 Leeuwarden–Drachten.

Inmiddels is wel duidelijk dat mijlpalen rond tijdige beschikbaarheid bij deze projecten gehaald zijn. Zo zijn in 2016 conform planning voltooiings-certificaten afgegeven voor de A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord en de A15 Maasvlakte–Vaanplein. Ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwfase is beperkt gebleven. In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 zijn indicatoren opgenomen om de prestaties van (het contractmanagement van) DBFM te monitoren. Het gaat daarbij om prestatie indicatoren zoals tijdigheid (openstelling van het project), beschikbaarheid, wijzigingen en kortingen. Het kabinet heeft daarbij de ambitie geformuleerd om de KPI's verder uit te breiden en te ontwikkelen, de komende jaren te monitoren en de trendontwikkeling te analyseren.

In de Voortgangsrapportage is ook aangegeven dat de risicoverdeling in het standaardcontract mogelijk op een aantal punten zal worden bijgesteld ten aanzien van enkele specifieke risico's, zoals het management van stakeholders, waarmee marktpartijen in het verleden op moeilijkheden stuiten. Eerder was al besloten om niet langer gebruik te maken van lijstrisico's. Op deze wijze wordt proactief gezocht naar een betere verdeling van de risico's, waarbij alle betrokkenen hun mogelijkheden inbrengen om risico's zo veel mogelijk te beperken.

Producten

Bij de projecten N31 Leeuwarden Drachten, A12 Lunetten–Veenendaal, 2^e Coentunnel en N33 Assen–Zuidbroek, A15 Maasvlakte–Vaanplein en A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Het afgelopen jaar zijn de aanbestedingen van de A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten, de A6 Almere en de N18 Varsseveld–Enschede afgerond met de Financial Close mijlpaal. De projecten A1/A6 Diemen–Almere Havendreef en de A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Het afgelopen jaar zijn verder de aanbestedingen gestart van de projecten A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na de «financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij verlenging van de periode van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Hoofdwegennet (12.04) (bedragen x € 1 mln)

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Eind contract	Toe-lichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
	2016			2016		2016			
Projecten Noordwest-Nederland									
Aflossing tunnels	54	46	– 8	1.237	1.239	–	–		1)
A10 Tweede Coentunnel	54	59	5	2.221	2.224	2013	2013	2037	2)
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A1/A6)	36	35	– 1	1.731	1.737	2019	2019	2042	
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	30	22	– 8	1.066	1.068	2021	2021	nmb	3)
A12 Lunetten–Veenendaal	24	26	2	641	642	2012	2012	2033	
Projecten Zuidwest-Nederland									
A15 Maasvlakte–Vaanplein	142	119	– 23	2.058	2.060	2015	2015	2035	4)
Projecten Zuid-Nederland									
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	0	0	0	288	288	2005	2005		
Projecten Oost-Nederland									
A12 Ede–Grijsoord	12	7	– 5	166	166	2016	2016	2032	5)
Projecten Noord-Nederland									
N31 Leeuwarden–Drachten	6	6	0	166	166	2007	2007	2022	

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Eind contract	Toe-lichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
Projectomschrijving	2016			2016		2016			
N33 Assen–Zuidbroek	13	15	2	350	350	2014	2014	2034	
Tolgefinancierde uitgaven (NCW)									
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburg-tunnel		0	0		316		nvt		
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)		0	0		286		nvt		
Afrondingen	1	– 1	– 2						
Totaal	372	334	– 38	9.924	10.542				
Begroting (IF 12.04)	372	334	– 38						

Toelichting

- Ad 1) De jaarlijks aflossing van de Wijkertunnel wordt bepaald op basis van het tarief en de passerende voertuigen. Als gevolg van minder voertuigpassages vallen de uitgaven voor de aflossing van de Tunnel de Noord en de Wijkertunnel lager uit dan geraamd. Daarnaast is de aflossing Wijkertunnel bijgesteld. De nieuwe (lagere) tarieven gelden voor de laatste 10 jaar van het contract.
- Ad 2) De hogere uitgaven voor A10 Tweede Coentunnel / Westrandweg hebben betrekking op vastgoeduitgaven, en meerwerk voornamelijk op het gebied van tunneltechnische installaties.
- Ad 3) In 2016 was minder budget nodig als gevolg van het opschuiven van watercompensatie Bijlmerweide en het later afrekenen van het verleggen van kabels en leidingen.
- Ad 4) De lagere realisatie is het gevolg van een opgelegde korting op de beschikbaarheidsvergoeding door mechanische storingen aan de omloopwielen van de Botlekbrug, alsmede niet gerealiseerde nadeelcompensatie, grondruil gemeente Rotterdam en het niet (tijdig) indienen van eindafrekeningen van kabels en keidingen van beheerders.
- Ad 5) Doordat geen overeenstemming is bereikt met derden, is in 2016 minder uitgegeven voor Nadeelcompensatie en Boscompensatie. Daarnaast zijn in 2016 minder onvoorziene kosten gemaakt. De post onvoorzien / risicoreservering is naar latere jaren verschoven.

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van RWS en de overige netwerkgebonden kosten verantwoord

12.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Zie toelichting bij Ad 8) onder Tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering.

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII over 2016 bij beleidsartikel 16 Spoor.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)							
13. Spoorwegen					Realisatie	Begroting	Vershil
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016
Verplichtingen	2.050.436	2.727.691	1.635.883	2.727.356	1.842.244	2.244.286	- 402.042 1)
Uitgaven	2.185.220	2.384.292	2.241.221	1.999.985	2.074.004	2.447.262	- 373.258
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.463.595	1.346.811	1.304.521	1.225.522	1.214.109	1.291.436	- 77.327 2)
13.03 Aanleg	540.608	886.190	784.844	625.037	708.115	963.385	- 255.270
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	527.978	801.687	710.202	540.437	540.172	671.883	- 131.711 3)
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	12.630	64.829	51.621	57.291	21.073	52.643	- 31.570 4)
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	0	18.360	17.307	22.441	29.841	115.134	- 85.293 5)
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	0	1.314	5.714	4.868	117.029	123.725	- 6.696 6)
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	129.943	134.675	135.279	132.285	134.760	157.384	- 22.624 7)
13.07 Rente en aflossing	0	16.616	16.577	17.141	17.020	17.020	0
13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	18.037	- 18.037 8)
13.09 Ontvangsten	72.526	202.042	117.966	240.852	348.132	299.796	48.336 9)

Financiële toelichting

Garanties

Op artikel 13 Spoorwegen zijn garanties verstrekt aan het Ministerie van Financiën en aan banken ten behoeve van de leningen en kredieten die aan ProRail zijn verstrekt. Ultimo 2016 bedroegen de uitstaande garanties respectievelijk € 331 miljoen en € 72,6 miljoen.

Ad 1) Binnen artikel 13 Spoorwegen zijn veel mutaties die van invloed zijn op de uiteindelijke verplichtingenrealisatie op artikel 13 Spoorwegen. Deze mutaties worden veroorzaakt door saldo mutaties vanuit 2015, desalderingen in 2016, door bijstellingen als gevolg van (aanbestedings)meevallers en stortingen in Provinciefonds, Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds. Daarnaast zijn er verschuivingen als gevolg van herziene projectplanningen. De realisatie op de verplichtingen is per saldo € 402 miljoen lager dan begroot. De grootste verschuivingen betreffen de projecten Zwolle-Herfte (- € 157 miljoen), waarvan de uitwerking meer tijd kostte dan aangenomen waardoor de subsidiebeschikking is vertraagd naar begin 2017, en PHS (- € 155 miljoen) als gevolg van een langere planuitwerking voor de PHS-deelprojecten waardoor in 2016 minder subsidiebeschikkingen zijn afgegeven dan gepland.

Binnen het project OV SAAL hebben diverse overboekingen plaatsgevonden naar zowel Provinciefonds, Gemeentefonds als het BTW-compensatiefonds en zijn tevens diverse aanbestedingsmeevallers gerealiseerd (– € 112 miljoen). Tot slot zijn diverse discrepanties opgetreden van per saldo € 22 miljoen.

- Ad 2) De realisatie voor beheer, onderhoud en vervanging is € 77 miljoen lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het doorschuiven van vervangingsinvesteringen. Voor verdere details wordt verwezen naar de toelichting bij artikelonderdeel 13.02.
- Ad 3) De realisatie op de realisatieprogramma's personenvervoer en en 4) goederenvervoer is € 163 miljoen lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat werkzaamheden zijn verschoven naar latere jaren. De specifieke redenen verschillen per project. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
- Ad 5) De realisatie op planuitwerkingsprogramma personenvervoer was in 2016 € 85 miljoen lager dan begroot. Voor 2016 was rekening gehouden met de toezegging voor het project Hengelo-Bielefeld. Pas in 2017 wordt duidelijk of aan de door IenM gestelde voorwaarden wordt voldaan (– € 9 miljoen). Op het programma Beter Benutten worden gereserveerdere middelen aan de medeoverheden beschikbaar gesteld op basis van getekende plannen van aanpak. In 2016 zijn minder plannen van aanpak getekend dan verwacht (– € 19 miljoen). Voorts zijn voor het programma LVO (– € 9 miljoen) zijn minder subsidieaanvragen ingediend dan verwacht. Daarnaast was de realisatie op het programma OV SAAL lager dan begroot vanwege onder meer overboekingen naar het Provinciefonds, Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds (– € 21 miljoen). Voorts zijn naar aanleiding van de uitgevoerde Herijking diverse lopende PHS planstudies vertraagd (– € 16 miljoen). Tot slot zijn diverse discrepanties opgetreden van per saldo – € 11 miljoen.
- Ad 6) De lagere uitgaven 2016 worden verklaard door lagere uitgaven op de planstudie externe veiligheid Drechtsteden (– € 2 miljoen), minder benodigd budget in 2016 voor kleine spoorgerelateerde uitgaven (– € 1 miljoen) en het verschuiven van een betaling aan NS van 2016 naar 2017 voor de ombouw van ICE3 materieel.
- Ad 7) De realisatie voor geïntegreerde contractvormen is € 23 miljoen lager dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door de lage rentestand. Voor verdere details wordt verwezen naar het betreffende artikelonderdeel.
- Ad 8) Per saldo is in 2016 € 5 miljoen vanuit de investeringsruimte aan diverse projecten en programma's toegevoegd. Bij de Tweede suppletoire begroting 2016 werd geen nieuwe dekking vanuit de investeringsruimte voorzien en is de resterende € 13 miljoen via het voordelig saldo 2016 afgeboekt.
- Ad 9) De ontvangsten waren € 48 miljoen hoger dan begroot. Dit komt voornamelijk doordat terug ontvangen voorschotten met ingang van het boekjaar 2016 bruto worden geboekt (€ 65 miljoen). Daarnaast zijn de bijdragen van Noord-Brabant en Vught ten behoeve van het PHS-project (€ 127 miljoen) doorgeschoven naar het jaar 2018. Voorts heeft de subsidievaststelling ProRail 2015 voor kapitaallasten en onderhoud geleid tot extra ontvangsten (€ 114 miljoen). Zie artikelonderdeel 13.09 voor een nadere toelichting.

13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur. Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Met ingang van de Beheerconcessie 2015–2025 worden voor de kernprestatie indicatoren (KPI's) bodemwaarden afgesproken. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenM moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

De in de bijlage Instandhouding bij de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2016–2017, [34 550 A, nr. 2](#)) geschetste aanpak voor het in stand houden van de infrastructuur leidt er toe dat de planning van onderhoudswerkzaamheden flexibel van aard is. Met het uitstellen en vervroegen van onderhoud wordt beoogd efficiënter en met minder hinder te werken.

In de brief van 16 juni 2016 is aangegeven dat met de spoorsector een proces is gestart om de werkzaamheden aan het spoor op een andere wijze te gaan plannen en organiseren, teneinde te optimaliseren in de driehoek van (1) de hinder voor de gebruikers van het spoor, (2) de onderhouds- en vervangingsbehoefte om de kwaliteit van het spoorwegnetwerk op de lange termijn te waarborgen en (3) de beschikbare financiële middelen. In dat kader wordt ook gekeken op welke wijze zinvol binnen de toegepaste onderhoudsfilosofie gerapporteerd kan worden over het eventuele volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud. De stand van zaken ten aanzien van het beheer, onderhoud en de vervangingen is aan de Kamer gemeld in de brief van 19 december 2016.

Producten

Verleende subsidie aan ProRail

In 2016 is € 1.214 miljoen (inclusief BTW) aan subsidie aan ProRail betaald. Dit is € 77 miljoen minder dan oorspronkelijk was begroot. Hieronder wordt inzicht gegeven in de belangrijkste afwijkingen:

Verleende subsidie aan ProRail	Begrote subsidie (prijsspeil 2013)	Indexatie naar prijspeil 2014–2016	Correcties BOV-audit PwC	Taakstelling verwerken op aanleg	Pandens Utrecht in eigendom verkregen	Insourcing en overige beheerplanmutaties	Effect onderbesteding 2015		Verleende subsidie (prijsspeil 2016)
							Subsidieverlening 2016	Subsidievaststelling 2015	
Uitbesteed werk beheer en onderhoud	656	12	– 9			– 8			651
Gebruiksvergoeding vervoerders	– 335	– 6				2			– 339
Saldo beheer en onderhoud	321	6	– 9	0	0	– 6	0	0	312
Compensatie BTW	142	3	– 2			– 2			141
Subsidie beheer en onderhoud	463	9	– 11	0	0	– 8	0	0	453
Vervangingsinvesteringen	428	8	– 14		109	– 9	– 157	– 27	338
Compensatie BTW	90	2	– 3		23	– 2	– 33	– 6	71
Subsidie vervanging	518	10	– 17	0	132	– 11	– 190	– 33	409
Apparaatskosten	372	7	2		– 6	16			391
Doorbelaast aan projecten	– 116			16					– 100
Saldo apparaatskosten	256	7	2	16	– 6	16	0	0	291
Compensatie BTW	54	2		3	– 1	3			61
Subsidie apparaat	310	9	2	19	– 7	19	0	0	352
Totaal	1.291	28	– 26	19	125	0	– 190	– 33	1.214
Toelichting nummer:		1	2	3	4	5	6	6	

Bron: jaarrapportage ProRail 2016

Toelichting:

- Ad 1) De bedragen in de Ontwerpbegroting 2016 waren nog op prijspeil 2013. De prijscompensaties 2014 en 2015 waren gereserveerd in de investeringsruimte spoor, in afwachting van de uitkomsten van de audit door PwC op de reeksen van ProRail.
- Ad 2) Uit de audit door PwC (Kamerstukken II, 2015–2016, [29 984, nr. 621](#)) is gebleken dat een aantal mutaties op de reeksen van ProRail moesten plaatsvinden.
- Ad 3) De volledige apparaatstaakstelling voor ProRail is verwerkt op BOV. Een deel hiervan wordt ingevuld op aanleg.
- Ad 4) In 2016 liepen de huurovereenkomsten (tussen ProRail en het Spoorwegpensioenfonds) voor de panden in Utrecht af en heeft ProRail deze panden in eigendom verkregen. Hiervoor is eenmalig € 132 miljoen (inclusief BTW) betaald. Dit leidt bij ProRail tot

structureel lagere apparaatskosten en daarmee ook tot een lagere subsidie van lenM, circa € 150 miljoen in de periode tot en met 2030.

Ad 5) De overige beheerplanmutaties 2016 zijn per saldo nihil. Het betreft met name verschuivingen tussen uitbesteed werk en apparaat (insourcing Keyrail, Nedrail/NCBG) en verschuivingen tussen vervanging en grootschalig onderhoud.

Ad 6) Als gevolg van de onderbesteding in 2015 (met name het doorschuiven van vervangingsinvesteringen) heeft ProRail de subsidieaanvraag voor 2016 naar beneden bijgesteld. Zie ook de Kamerbrieven van 26 november 2015 en van 16 juni 2016 (Kamerstukken II, 2015–2016, [29 984](#), nr. [637](#) en nr. [669](#)). Op basis van de subsidieaanvraag 2016 bedroeg dit € 190 miljoen (inclusief BTW). Op basis van de verantwoording en subsidievaststelling 2015 is bij de wijzigingsbeschikking 2016 € 33 miljoen minder beschikbaar aan ProRail.

Besteding door ProRail

ProRail heeft in 2016 € 27 miljoen (exclusief BTW) meer besteed dan aan subsidie voor 2016 is verleend. Hiervan heeft € 23 miljoen betrekking op naar voren gehaalde vervangingsinvesteringen (tijdmutatie) en € 4 miljoen op mee- en tegenvallers zoals vertraging invoering PGO (€ 19 miljoen +), niet geplande ICT projecten (€ 5 miljoen +), hogere advies- en automatiseringskosten (€ 9 miljoen +), vrijval voorzieningen (€ 12 miljoen –), hogere gebruiksvergoeding (€ 9 miljoen –), hogere overige opbrengsten (€ 6 miljoen –) en overige meevallers (€ 2 miljoen –). Voor nadere informatie over de bestedingen van ProRail in 2016 wordt verwezen naar de spoorbijlage bij dit jaarverslag (bijlage 1).

Bedragen x € mln	BOV, 13.02	Rente, 13.07	Totaal
Betaalde subsidie 2016, inclusief BTW	1.214	17	1.231
BTW subsidie	198	3	201
BTW gebruiksvergoeding	75	0	75
BTW totaal	273	3	276
Verleende subsidie 2016, excl. BTW	941	14	955
Overlopende subsidie uit 2015	54	0	54
Overlopende subsidie naar 2017	- 37	0	- 37
Mutatie overlopende subsidie 2016, excl. BTW	17	0	17
Totaal beschikbaar voor ProRail in 2016, excl. BTW	958	14	972
Besteding ProRail in 2016, excl. BTW	986	13	999
Overbesteding ProRail in 2016, excl. BTW	28	- 1	27

Bron: jaarrapportage ProRail 2016

13.03 Aanleg spoor

Motivering

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

- uitvoering van nieuwbouwprojecten spoor
- voorbereiding van de uitvoering van deze projecten
- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen
- door lenM uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen.

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Projectoverzicht realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Projectomschrijving								
Projecten nationaal								
Benutten, betrouwbaarheid en capaciteit								

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en expertise-centrum	1	0	– 1	9	9	2012–2015	2012–2015	
Geluidsanering Spoorwegen	12	6	– 6	628	629	divers	divers	1)
Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	8	0	– 8	29	29	divers	divers	2)
Be- en bijsturing toekomst		5	5		15		2019	3)
Verbeteraanpak trein		10	10		54		2019	4)
Verbeteraanpak stations		2	2		13		2019	5)
Opstellen Reizigerstreinen Korte termijn		0	0		45		2020	6)
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit		0	0		32		divers	7)
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer								
PHS Meteren–Boxtel		2	2		10		2017	8)
PHS DSSU (incl. voorinvestering)	90	59	– 31	316	314	2016	2017	9)
PHS Overweg Klompersteeg Veenendaal		0	0		9		2019	10)
PHS Rijswijk–Rotterdam		2	2		9		2023	11)
PHS Spooromgeving Geldermalsen		0	0		56		2021	12)
PHS Diezebrug		0	0		2		2013	13)
Stations en stationsaanpassingen								
Cameratoezicht op stations	9	4	– 5	13	13	2017	2017	14)
Kleine stations	4	0	– 4	78	17	divers	divers	15)
Toegankelijkheid stations	35	28	– 7	504	488	divers	divers	16)
Overige projecten/ programma's /lijndelen etc.								
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	16	5	– 11	392	392	divers	divers	17)
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NaBo's)		0	0		10		divers	18)
Fietsparkeren bij stations	14	18	4	222	222	divers	divers	

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	6	3	– 3	38	36	divers	divers	19)
Ontsnippering	12	4	– 8	82	79	divers	divers	20)
Programma Kleine Functiewijzigingen	46	31	– 15	506	374	divers	divers	21)
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	28	12	– 16	252	179	divers	divers	22)
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	6	4	– 2	19	20	2017	2017	
Kleine projecten personen-vervoer	4	3	– 1	18	24	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland								
Amsterdam–Almere–Lelystad								
OV SAAL korte termijn	145	113	– 32	777	742	2016	2016	23)
OV SAAL Naarden Bussum		1	1		24		2019	24)
Stations en stationsaanpassingen								
Amsterdam CS, Cuypershal	6	2	– 4	26	26	2014–2016	2014–2018	25)
Amsterdam CS, Fietsenstalling	29	2	– 27	35	11	2016–2019	2016–2019	26)
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	65	27	– 38	412	411	2016	2016	27)
Overige projecten/lijdelen etc.								
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	8	8	0	189	189	divers	divers	
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	1	0	– 1	31	30	2013–2015	2013–2015	
Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	66	39	– 27	933	925	2005 e.v.	2005 e.v.	28)
Projecten Zuidwest-Nederland								
Stations en stationsaanpassingen								
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	1	2	1	38	38	2020–2021	2020–2022	

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016			2016		2016		
Overige projecten/lijdelen etc.								
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	0	30	30	553	606	2015-2017	2015-2017	29)
Projecten Zuid-Nederland								
Stations en stationsaanpassingen								
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	0	5	5	75	88	2016-2017	2016-2017	30)
Projecten Oost Nederland								
Utrecht-Arnhem-Zevenaar								
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	4	2	- 2	108	108	2011-2015	2011-2015	
Traject Oost uitv. convenant DMB	26	15	- 11	233	234	divers	divers	31)
Overige projecten/lijdelen etc.								
Regionale lijnen Gelderland	6	3	- 3	18	17	divers	divers	
Projecten Noord Nederland								
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	0	6	6	11	49	divers	divers	32)
Sporendriehoek Noord-Nederland	17	5	- 12	135	135	divers	divers	33)
Afrondingen	1	1	0					
Totaal ProRail projecten	666	459	- 207	6.680	6.713			
Overige (niet ProRail) projecten			0					
Intensivering Spoor in steden (I)	15	4	- 11	244	244			34)
Spoorzone Ede	24	24	0	42	42			
Totaal overige (niet ProRail) projecten	39	28	- 11	286	286			
Totaal uitvoeringsprogramma	705	487	- 218	6.966	6.999			
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	3	3	0					
Afrekening voorschotten		50	50					
Programma Realisatie (IF 13.03.01)	708	540	- 168					

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016			2016		2016		
Budget Realisatie (IF 13.03.01)	672	540	- 132					
Overprogrammering (-)	- 36	0	36					

Toelichting:

- Ad 1) Geluidsanering Spoorwegen
Om beter aan te sluiten bij de mogelijke prioritering binnen het programma is besloten om de engineering in twee fasen uit te voeren. Hierdoor verschuift een deel van de geplande uitgaven naar 2019 en verder. Daarnaast is er, als gevolg van wijzigingen in de regelgeving, sprake van een vertraging in de werkzaamheden van het akoestisch onderzoek waardoor werkzaamheden en uitgaven verschuiven van 2016 naar 2017.
- Ad 2) Uitvoeringsprogramma geluid emplacements
Als gevolg van vertragingen bij het verkrijgen van onherroepelijke milieuvergunningen in Maastricht en Dordrecht en een hoger beroep bij het verkrijgen van de vergunning voor Heerlen zijn de voor 2016 geplande (bouw)kosten van deze locaties verschoven naar 2017 en verder.
- Ad 3) Be- en Bijsturing Toekomst
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 4) Verbeteraanpak Trein
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 5) Verbeteraanpak Stations
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 6) Opstellen Reizigerstreinen Korte Termijn
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 7) Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 8) PHS Meteren-Boxtel
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma in verband met een faseovergang.
- Ad 9) PHS DSSU
In de uitgavenraming 2016 was rekening gehouden met een aantal risico's in de uitvoering vanwege de krappe planning en het grote aantal buitendienststellingen. Deze risicoreservering is slechts deels nodig geweest. Daarnaast bleek de (uitgaven)planning van de ondergrondse trillingsconstructie voor de Seringsstraat te optimistisch ingeschat en is tevens sprake geweest van (aanbestedings)meevallers.
- Ad 10) PHS Overweg Klompersteeg Veenendaal
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma in verband met een faseovergang.
- Ad 11) PHS Rijswijk-Rotterdam

- Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma in verband met een faseovergang.
- Ad 12) PHS Spooromgeving Geldermalsen
Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma in verband met een faseovergang.
- Ad 13) PHS Diezebrug
Dit project is in 2013 opgeleverd. Het budget was voorheen onderdeel van PHS DSSU.
- Ad 14) Cameratoezicht op stations
Als gevolg van een vertraagde aanbesteding en een capaciteitstekort bij de uiteindelijke opdrachtnemer is een deel van de uitgaven verschoven van 2016 naar 2017 en 2018.
- Ad 15) Kleine Stations
In het kader van de Herijking (Kamerstukken II, 2015–2016, [34 300 A nr. 17](#), bijlage 6) zijn de voor dit programma gereserveerde gelden deels anders ingezet en zijn de resterende middelen verschoven in de tijd.
- Ad 16) Toegankelijkheid Stations
Diverse bestemmingsplannen moesten worden aangepast en daarnaast worden op meerdere locaties de werkzaamheden gecombineerd met andere activiteiten op deze locaties waardoor de geplande uitgaven deels verschuiven naar latere jaren. De verlaging van het projectbudget betreft het saldo van een verwachte meevaller van € 31 miljoen en goedgekeurde scopeaanpassingen van € 14 miljoen. Zie voor verdere toelichting de Ontwerpbegroting 2017.
- Ad 17) AKI plan en veiligheidsknelpunten
Als gevolg van het niet tijdig verkrijgen van Trein Vrije Perioden (TVP's) benodigd voor de uitvoering van de projecten Diemen, Haren en Alkmaar en een moeizame grondverwerving bij de projecten Velsen en Sittard–Geleen (waarbij mogelijk onteigend gaat worden) zijn de uitgaven deels verschoven van 2016 naar 2017 en verder.
- Ad 18) Niet actief beveiligde overwegen
Programma is nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.
- Ad 19) Nazorg gereed gekomen lijnen en halten
Uitgaven op de post Nazorg zijn in hun aard onzeker en hierdoor lastig te prognosticeren in een specifiek kasjaar. Het betreft een reservering voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken en geluidsanering.
- Ad 20) Ontsnippering
Zowel planologische- als aanbestedingsprocedures en de hiermee samenhangende bestuurlijke besluitvorming duren langer dan eerder aangenomen waardoor de geplande uitgaven deels verschuiven naar latere jaren.
- Ad 21) Programma Kleine Functiewijzigingen
Dit programma bestaat uit meerdere deelprogramma's. De start van het deelprogramma «Emplacementen op orde» is verschoven van 2015 naar 2016 in verband met het niet verkrijgen van een geplande Trein Vrije Periode waardoor ook de geplande uitgaven verschuiven. Het deelproject «Watergraafsmeer» is on hold gezet in verband met enerzijds te dure en anderzijds te beperkt bruikbare uitvoeringsvarianten. Daarnaast is sprake geweest van gunstige aanbestedingsresultaten op diverse deelprojecten binnen dit programma.
- Ad 22) Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Naar aanleiding van het besluit de geografische afbakening van het OTB (Ontwerp Tracébesluit) voor het deelproject «Vrijleggen MerwedeLingelijn Geldermalsen» te verruimen verschoof de publicatie van het OTB en hiermee ook de grondverwerving en komt het project later in de realisatiefase. Daarnaast was in de uitgavenplanning rekening gehouden met uitgaven voor de deelprojecten Spooruitbreiding Amersfoort en Sporen in Den Bosch. Deze projecten zijn inclusief de voor nazorg benodigde budgetten (per 1 januari 2016) ondergebracht binnen de post Nazorg. De uitgaven voor deze projecten worden verantwoord op deze post.

- Ad 23) OV SAAL KT
Het project is in zijn geheel in december 2016 in dienst gesteld. Nu alle grote werkzaamheden zijn afgerond, is het op basis van het resterende risicoprofiel mogelijk gebleken de uiteindelijk te verwachten kosten naar beneden bij te stellen. Binnen het projectdeel OV SAAL KT Cluster A loopt daarnaast het plaatsen van de geluidschermen in Almere vertraging op, waardoor uitgaven verschuiven naar 2017.
- Ad 24) OV SAAL Naarden–Bussum
In 2016 is dit project overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
- Ad 25) Amsterdam CS Cuypershal
De business case voor de renovatie van het Cuypersgebouw (hal) en de Oostvleugel plus voor het aanbrengen van rijtuigkappen aan de voorgevel van station Amsterdam Centraal was niet sluitend. Om de scope van het Masterplan Stationseiland te kunnen realiseren is de business case sluitend gemaakt door versoeringen en aanvullende bijdragen vanuit ProRail (onder andere via beheer en instandhouding voor de renovatie). De aanbesteding is daarbij verschoven naar 2017.
- Ad 26) Amsterdam CS Fietsenstalling
In 2015 is met Prorail, stadsregio en gemeente Amsterdam overeengekomen dat Prorail twee kleinere stallingen (ver)bouwt op spoorground en de gemeente één grote stalling op gemeentegrond. Er is daarom een bestuursovereenkomst gesloten met de stadsregio en de gemeente om overheveling van het voor deze stalling gereserveerde budget (€ 23,6 miljoen, inclusief BTW, prijspeil 2016) vanuit het Infrastructuurfonds naar de BDU mogelijk te maken. De overeenkomst is in december 2015 afgerond. Het was daarom niet meer mogelijk de procedure geheel af te handelen in 2015. In 2016 is de BDU-beschikking verleend en het toegekende budget wordt in 2017 uitgekeerd. Prorail heeft inmiddels een stalling gerealiseerd en de andere stalling wordt momenteel verbouwd; deze stalling zal in 2017 gerealiseerd zijn.
- Ad 27) OV Terminal stationsgebied Utrecht
Onderdeel van de geplande uitgaven betreffen de gelden die door ProRail worden overgemaakt aan de gemeente Utrecht (zoals opgenomen in het addendum behorende bij de Uitvoeringsovereenkomst). Deze uitgaven zijn gekoppeld aan de voortgang/planning van het deel van het project dat door de gemeente wordt uitgevoerd. Bij dit gemeentelijke deel is vertraging ontstaan waardoor de gemeente minder geld bij ProRail heeft opgevraagd dan eerder aangenomen.
- Ad 28) Vleuten–Geldermalsen

Dit project bestaat uit meerdere deelprojecten welke door ProRail worden uitgevoerd alsmede een reservering voor aanvragen vanuit de Regio. De aannemer heeft het termijnschema van het deelproject Utrecht–Amsterdam Rijnkanaal geactualiseerd waardoor geplande uitgaven zijn verschoven. Daarnaast is sprake van gunstig verlopen werkzaamheden op een aantal deelprojecten waardoor het ingeplande onvoorzien niet nodig bleek. In 2016 zijn minder aanvragen vanuit de regio gekomen dan gepland.

Ad 29) Rijswijk–Schiedam

In 2016 is een aanvullende beschikking verleend als gevolg van extra kosten voor het oplossen van de luchtdrukproblematiek, het uitblijven van afdoende rente-inkomsten uit het treasurybeleid van gemeente Delft, het sneller stijgen van de prijzen in de markt ten opzichte van de gebruikelijke prijsindexatie (IBOI) die het ministerie jaarlijks ontvangt en verstrekt aan ProRail en een aanvullende reservering voor onvoorziene risico's tot einde werk. Een deel van deze aanvulling is gerealiseerd in 2016. Zie voor meer informatie de brief die is verstuurd aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2015–2016 [34 300 A nr. 71](#)).

Ad 30) NSP Breda

In 2016 is een aanvullende beschikking verleend in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en verdragingskosten, extra bouwkosten en het aanvullen van de post onvoorzien voor risico's tot het einde van het project. Zie voor meer informatie de brief die is verstuurd aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2015–2016, [29 984 A, nr. 624](#)).

Ad 31) Traject Oost

Dit project bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie wordt voornamelijk verklaard doordat er sprake was van het al in 2016 kunnen starten met de uitvoering van het deelproject Driebergen–Zeist. Uiteindelijk bleek dit niet mogelijk omdat niet kon worden voldaan aan de startvoorwaarden voor de aanbesteding (goede kwaliteit aanbestedingsdossier, conditionering tijdig gereed, gronden tijdig verworven en voldoende voorbereidingstijd voor de aannemer), waardoor moest worden teruggevallen op de oorspronkelijke indienststellingsdatum en de uitgavenplanning hierop moest worden aangepast.

Ad 32) Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden

In de Ontwerpbegroting 2016 was voor het realisatieproject nog geen budget opgenomen. Het budget voor het realisatieproject was geraamd onder artikel 14.03.01 als onderdeel van het RSP programma. In verband met het afgeven van de eerste realisatiebeschikking is bij Eerste suppletoire begroting 2016 in totaal € 37,4 miljoen overgeboekt naar IF 13.03.01 waar de uitgaven voor dit project worden verantwoord.

Ad 33) Sporendriehoek Noord Nederland

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie 2016 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de uitvoeringsbeslissing voor de overweg Heerenveen Rotstergaatseweg later is genomen dan eerder aangenomen en de in 2016 geprognosticeerde uitgaven voor het deelproject Sporen in Assen voornamelijk ten laste van de Provincie zijn gebracht (via het Provinciefonds).

Ad 34) Intensivering Spoor in Steden

lenM is voor de uitputting van het budget volledig afhankelijk van gemeenten die, om voor een uitkering in aanmerking te komen, eerst een startverklaring moeten indienen. In 2016 is een

uitkering tijdig aangevraagd en zijn drie aanvragen te laat in december binnengekomen om nog in 2016 financieel afgehandeld te kunnen worden waardoor de betaling verschuift naar begin 2017.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Projectoverzicht realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02) (bedragen x € 1 mln)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
ProRail Projecten								
Projecten nationaal								
PAGE risico reductie	3	0	– 3	18	19	divers	divers	1)
Optimalisering Goederen-corridor Rotterdam–Genua	34	9	– 25	173	175	2014 e.v.	2014 e.v.	2)
Programma Emplacementen op orde		0	0		58		2020	3)
Kleine projecten goederenvervoer		1	1		4		divers	4)
Projecten Zuidwest-Nederland								
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	7	1	– 6	27	27	2014–2017	2014–2017	5)
Spooraansluiting 2 ^e Maasvlakte achterlandverbinding	6	1	– 5	217	218	2014 e.v.	2014 e.v.	6)
Projecten Zuid-Nederland								
Venlo Logistiek multimodaal knooppunt		0	0		30		2019	7)
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov)	11	3	– 8	138	138	divers	2020	8)
Overige projecten								
Nazorg gereedgekomen projecten	0	0	0	2	1	divers	divers	
Afrondingen		1	1					
Totaal ProRail Projecten	61	16	– 45	575	670			
Overige (niet ProRail) Projecten	0	0	0					
Programma Realisatie (IF 13.03.02)	61	16	– 45					

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016			2016		2016		
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. IF 13.03.02	- 8	- 4	4					
Afrekening voorschotten		9	9					
Programma Realisatie (IF 13.03.02)	53	21	- 32					
Budget Realisatie (IF 13.03.02)	53	21	- 32					
Overprogrammering (-)		0	0					

Toelichting:

Ad 1) Page risico reductie

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. In de planning voor 2016 was rekening gehouden met uitgaven voor het deelproject Sittard Chemelot. De provincie Limburg heeft echter geen subsidieaanvraag ingediend, omdat het in 2016 duidelijk werd dat de gemeenten en de provincie het nut en de noodzaak van dit project (en hun financiële bijdrage hieraan) willen heroverwegen.

Ad 2) Corridor Rotterdam–Genua

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie wordt voornamelijk verklaard door vertraging op het deelproject Zevenaar–Grens derde spoor. Met de aanleg van het derde spoor is later begonnen in verband met de latere oplevering dan gepland van de 25 kV. Ook de zetting van het bed kost meer tijd dan aangenomen. De oplevering van het derde spoor vertraagt hierdoor van 2017 naar 2018.

Ad 3) Programma Emplacementen op orde

Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.

Ad 4) Kleine Projecten Goederenvervoer

In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking ontsporingsgeleiding Zwijndrecht–Dordrecht is het project overgeboekt vanuit planstudieprogramma naar het realisatieprogramma en gelet op de omvang ondergebracht onder de post Kleine Projecten.

Ad 5) Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn

De lagere realisatie in 2016 wordt veroorzaakt door vertraging in de aanleg van de geluidschermen. Voor het plaatsen van de geluidschermen bleek meer grondverwerving nodig dan eerder aangenomen. Daarnaast was er sprake van aanvullende welstandeisen tijdens de behandeling van de omgevingsvergunningen waardoor de omgevingsvergunningen later zijn verkregen dan gepland.

Ad 6) Spooraansluiting Maasvlakte

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Het deelproject Emplacement Maasvlakte West is afgerond en het in 2016 geplande onvoorzien bleek niet meer nodig. Daarnaast heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de definitieve scope voor het deelproject Spooraansluiting Tweede Maasvlakte achterlandverbin-

ding waardoor de geplande uitgaven verschuiven. Zo kost de uitwerking van de herinrichting emplacement Waalhaven Zuid vanwege de complexe problematiek meer tijd.

Ad 7) Venlo Logistiek Multimodaal Knooppunt

Programma is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.

Ad 8) Uitvoeringsprogramma Goederenroute–Elst–Deventer–Twente (NaNOV)

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Binnen het deelproject Nanov tweede fase bleek het mogelijk nog in 2015 meerwerk af te wikkelen en is voor het onderdeel Zutphen nog een buitendienststelling in november 2016 nodig gebleken waardoor de financiële afhandeling verschuift naar 2017. Met betrekking tot het deelproject Deventer Oostriklaan bleken een aantal zaken, welke nog voor de aanbesteding geregeld dienden te zijn, niet op orde (nog niet alle gronden waren in bezit, het fiat voor de onttrekking van de overwegen aan de openbaarheid ontbrak en de definitieve overeenkomst tussen ProRail en de gemeente nam meer tijd in beslag) waardoor de geplande uitgaven naar achteren zijn verschoven in de tijd.

13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04) (bedragen x € 1 mln)						
	Projectbudget		Planning			
	Begroting	Huidig	PB of TB		Indienststelling	
			Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
Projectomschrijving	2016		2016		2016	
Verplicht						
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 33	- 14				
Projecten Nationaal						
Kleine projecten Personenvervoer	5	8			divers	divers 1)
Reservering opbouw compensatie NS	158	159			divers	divers
Reizigersfonds		1				nvt 2)
Projecten Oost-Nederland						
Quick scan decentraal spoor Gelderland	15	18			2011-2017	2011-2018 3)
Zwolle-Herfte	190	197			2017-2021	2017-2021 4)
Gebonden						
Projecten Nationaal						
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	61	61			divers	divers
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	85	64			divers	divers 5)
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	2.437	2.440			divers	divers 6)
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	203	193			divers	divers 7)
Projecten Noordwest-Nederland						
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	404	341				divers 8)
Bestemd	10	23				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>						
<i>Gesignaleerde risico's</i>						
Totaal planuitwerkingsprogramma	3.535	3.491				
Begroting (IF 13.03.04)	3.535	3.491				

Toelichting:

Ad 1) Kleine projecten personenvervoer

In het Notaoeverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten om € 2,6 miljoen vrij te maken voor een aantal specifiek benoemde

studies en is het budget opgehoogd met € 3,8 miljoen ter dekking van overige spoorgelateerde studieopdrachten voor de komende jaren (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 58](#)).

Ad 2) Reizigersfonds

Dit project is in 2016 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.

Ad 3) Quick scan decentraal spoor oost Nederland

Het planstudiebudget is verhoogd met € 2 miljoen in verband met de bijdrage van de Provincie Gelderland voor de Valleilijn. Daarnaast is € 1 miljoen toegevoegd vanuit het realisatieprogramma in verband met meevallende kosten.

Ad 4) Zwolle–Herfte

Het projectbudget is verhoogd in verband met de bijdragen vanuit Beter Benutten (€ 3,7 miljoen) en de provincie Overijssel (€ 3,7 miljoen) voor de aanleg van een extra perronspoor.

Ad 5) Beter Benutten Decentraal Spoorvervoer

Vanuit dit projectbudget is € 15,2 miljoen uitgekeerd via het Provincie- en BTW compensatiefonds. Daarnaast is € 3,7 miljoen overgeboekt naar project Zwolle–Herfte ten behoeve van de aanleg van een extra perronspoor en is conform de toezegging in het AO spoor van 19 november 2015 € 3 miljoen overgeboekt ten behoeve van de financiering van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS).

Ad 6) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Op het projectbudget PHS hebben meerdere mutaties plaatsgevonden; het projectbudget is verhoogd met € 22 miljoen vanuit het programma Kleine functiewijzigingen gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag–Rotterdam te realiseren (Kamerstukken II, 2015–2016, [34 300 A nr. 17](#), bijlage 6). Daarnaast is het budget verhoogd met € 3,5 miljoen zijnde de bijdrage van de gemeente Geldermalsen (naar aanleiding van de op 17 februari 2016 gesloten Bestuursovereenkomst Spooromgeving Geldermalsen) en met € 4 miljoen als gevolg van de prijsindexatie. Bovendien is € 42 miljoen overgeboekt naar het realisatieprogramma in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking PHS Ede, € 9,4 miljoen in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking Rijswijk Delft Zuid, € 8,7 miljoen voor de realisatiebeschikking PHS Overweg Veenendaal de Klomp en € 9,9 miljoen voor de realisatiebeschikking PHS Meteren-Boxtel. Zie voor meer informatie de brief aan de Tweede Kamer met de Twaalfde Voortgangsrapportage PHS (Kamerstukken II 2016–2017, [32 404, nr. 79](#)).

Ad 7) Programma Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

Op het programmabudget is € 10 miljoen overgeboekt naar het realisatieprogramma ter financiering van de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen (programma NABO).

Ad 8) OV SAAL MLT

De binnen dit projectbudget gereserveerde gelden voor beheer, onderhoud en vervanging OV SAAL KT van € 29 miljoen zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast is € 7,5 miljoen via de BDU overgemaakt aan de (per 1 januari 2017) Vervoerregio Amsterdam voor de overweg Ouddiemerlaan in Diemen, € 9 miljoen aan de Provincie Noord Holland, waarmee de regio zelf kan bepalen hoe de gelden zo efficiënt en kosteneffectief mogelijk worden ingezet voor maatregelen op de SAAL corridor ten behoeve van de hoogfrequente dienstregeling, € 0,3 miljoen via het Gemeentefonds aan de gemeente Weesp om vooruitlopend op de uitvoering van OV SAAL maatregelen, maatregelen te realiseren in het stationsgebied voor

de hoogfrequente SAAL dienstregeling. Tot slot is naar aanleiding van genoemde mutaties € 3,5 miljoen gestort in het BTW-compensatiefonds.

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05) (bedragen x € 1 mln)							
Projectomschrijving	Projectbudget		Planning				Toelichting
			PB of TB		Indienststelling		
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016		2016		2016		
Verplicht							
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	13	9					
Projecten Nationaal							
Kleine projecten Goederenvervoer	17	12			divers	divers	1)
Gebonden							
Projecten Zuidwest-Nederland							
Calandbrug	158	159			2020	2020	
Bestemd							
Projecten in voorbereiding							
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde Risico's							
Totaal planuitwerkingsprogramma	188	180					
Begroting (IF 13.03.05)	188	180					

Toelichting:

Ad 1) Kleine projecten Goederenvervoer

In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking Ontsporingseleiding Zwijndrecht–Dordrecht is € 4,4 miljoen overgeboekt vanuit het planstudiebudget Externe Veiligheid Drechtsteden (onderdeel van de post Kleine Projecten) naar het realisatieprogramma.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04) (bedragen x € 1 mln)					
	Kasbudget 2016			Projectbudget	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Huidig	Vorig
Beschikbaarheidsvergoeding	150	150	0	3.626	3.626
Belastingaanpassingen	3	0	- 3	62	62
Renteanpassingen	0	- 19	- 19	- 118	- 118
Wijzigingsopdrachten en diverse afrekeningen	4	4	0	66	66
Totaal	157	135	- 22	3.636	3.636

Als gevolg van de lage rentestand zijn de uitgaven in 2016 € 19 miljoen lager uitgevallen dan begroot. De afwikkeling van de belastingaanpassingen tussen IenM, Infrasppeed en de Belastingdienst is doorgeschoven naar 2017.

13.07 Rente en Aflossing

Motivering

Onder deze categorie uitgaven vallen de rente en aflossing van de bij ProRail uitstaande leningen, waarmee in het verleden spoorinfrastructuur gefinancierd is.

Producten

Rente en aflossing (13.07) (bedragen x € 1 mln)			
	Kasbudget 2016		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Rente	17	17	0
Aflossing	0	0	0
Totaal	17	17	0

13.08 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. Per saldo is in 2016 € 5 miljoen vanuit de investeringsruimte aan diverse projecten en programma's toegevoegd. Bij de Tweede suppletoire begroting 2016 werd geen nieuwe dekking vanuit de investeringsruimte voorzien en is de resterende € 13 miljoen via het voordelig saldo 2016 afgeboekt.

13.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derdepartijen voor spooruitgaven verantwoord. De gebruiksvergoeding die vervoerders betalen wordt door ProRail vastgesteld en geïnd (zie artikelonderdeel 13.02) en wordt daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting.

Ontvangsten Spoorwegen (13.09) (bedragen x € 1 mln)			
	Kasbudget 2016		
	Begroting	Realisatie	Vershil
Concessievergodingen NS (incl. prestatie-boete)	173	170	- 3
Afrekeningen ProRail	0	178	178
Projectbijdragen decentrale overheden	127	0	- 127
Totaal	300	348	48

De subsidievaststelling ProRail 2015 voor kapitaallasten en onderhoud heeft geleid tot een afrekening van € 114 miljoen. Daarnaast is er voor € 64 miljoen met ProRail afgerekend met betrekking tot MIRT-projecten. Van deze € 178 miljoen is € 136 miljoen toegevoegd aan de betreffende budgetten (nog uit te voeren werkzaamheden BOV en MIRT-projecten) en is € 42 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen (vervallen werkzaamheden en meevallers).

De bijdragen van Noord-Brabant en Vught ten behoeve van het PHS-project (€ 127 miljoen) zijn doorgeschoven naar het jaar 2018.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting Hoofdstuk XII 2016 bij beleidsartikel 15 OV-keten.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)								
14. Regionaal, lokale infrastructuur					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016	
Verplichtingen	65.062	602.679	240.876	2.994	113.677	182.873	- 69.196	1)
Uitgaven	238.852	215.678	163.374	134.964	141.544	278.714	- 137.170	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	142.033	58.664	149.178	128.685	100.603	133.159	- 32.556	
14.01.02 Planuitw.progr. Reg/lok	0	0	11.159	25	0	22.868	- 22.868	2)
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	142.033	58.664	138.019	128.633	100.603	113.210	- 12.607	3)
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	- 2.919	2.919	
14.02 Regionale Mob. Fondsen	41.580	45.185	9.334	0	0	0	0	
14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid	55.239	111.829	4.862	6.306	40.941	145.555	- 104.614	
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	2.539	3.432	4.862	6.306	4.891	93.298	- 88.407	4)
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen	52.700	108.397	0	0	36.050	36.050	0	
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	0	0	0	16.207	- 16.207	5)
14.09 Ontvangsten	0	0	1.210	844	175	0	175	

Financiële toelichting

- Ad 1) In 2016 is gelet op de voortgang van het RSP-programma het verplichtingenbudget met € 80 miljoen verhoogd. Daarnaast heeft op het RSP-programma in 2016 budgetoverheveling plaatsgevonden naar het Provinciefonds, Gemeentefonds en BTW-compensatiefonds waardoor zowel de kas als de verplichting in 2016 is verlaagd (- € 148 miljoen). Tot slot zijn diverse discrepanties opgetreden van per saldo - € 1 miljoen.
- Ad 2) Op dit artikelonderdeel is in 2016 sprake van een onderprogrammering van € 18 miljoen. Daarnaast zijn in verband met de fase overgang van de Amstelveenlijn de voor dit project geraamde uitgaven (€ 5 miljoen) overgeboekt van het planstudieartikel (artikelonderdeel 14.01.02) naar het realisatieartikel (artikelonderdeel 14.01.03).
- Ad 3) In verband met de fase overgang van de Amstelveenlijn zijn de voor dit project geraamde uitgaven (€ 5 miljoen) overgeboekt van het planstudieartikel (artikelonderdeel 14.01.02) naar het realisatieartikel

(artikelonderdeel 14.01.03). Door de voorspoedige realisatie van het project A12/A20 Parallelstructuur Gouwe zijn in 2016 meer mijlpaalbetalingen gerealiseerd dan geprognosticeerd (€ 12 miljoen). Tot slot is het project HOV NET vertraagd waardoor de voor 2016 geplande mijlpaal niet gerealiseerd (€ 29 miljoen).

Ad 4) In 2016 is gelet op de voortgang van het RSP-programma € 80 miljoen aan uitgaven verschoven van 2017 naar 2016. Daarnaast heeft in 2016 budgetoverheveling plaatsgevonden naar het Provinciefonds (€ 102 miljoen), Gemeentefonds (€ 23 miljoen) en BTW-compensatiefonds (€ 6 miljoen). Voorts is in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor Groningen-Leeuwarden in 2016 € 26 miljoen overgeboekt naar artikel 13 Spoorwegen. Tot slot is er sprake van lagere uitgaven bij de projecten Sporen in Assen (€ 8 miljoen) en Leeuwarden Werpsterhoek (€ 5 miljoen).

Ad 5) Voor een toelichting op deze verschillen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden voor de ontvangers buiten de G3 (de drie grote steden) en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 miljoen en € 225 miljoen) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2016 bij beleidsartikelen 14 Wegen en verkeersveiligheid en 15 OV-keten.

Producten

Algemeen

Regionale/lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de regionale overheid. IenM levert een bijdrage in de aanlegkosten van die projecten. Dit betekent ook dat de uitvoeringsperiode van een project niet gelijk hoeft te lopen met de periode waarin de rijksbijdrage beschikbaar komt in het MIRT.

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma regionaal/lokaal

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (14.01.02) (bedragen x € 1 mln)						
Projectomschrijving	Projectbudget		Planning			
			PB of TB		Openstelling	
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2016		2016		2016	
Verplicht						
Gebonden						
Projecten Noordwest-Nederland						
Ombouw Amstelveenlijn	77				2020	1)
Projecten Zuid-Nederland						
Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)	272					2)
Bestemd	51	48				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>						
<i>Gesignaleerde risico's</i>						
Afronding						
Programma	400	48				
Begroting (IF 14.01.02)	400	48				

Toelichting:

Ad 1) Ombouw Amstelveenlijn

Het project Ombouw Amstelveenlijn is in 2016 overgegaan van planuitwerkingsprogramma (14.01.02) naar realisatieprogramma (14.01.03).

Ad 2) Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)

Zoals gemeld in de begroting 2017 is het project Verkeersruit Eindhoven niet voortgezet (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 16](#)).

14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Projectoverzicht realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (14.01.03) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016			2016		2016		
Projecten Noordwest-Nederland								
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	44	43	– 1	1.186	1.186	2017	2017	
Utrecht Tram naar De Uithof	4	4	0	110	110	2018	2018	
Ombouw Amstelveenlijn		5	5		77		2020	1)
Projecten Zuidwest-Nederland								
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	27	39	12	112	101	Regio	Regio	2)
HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn)	29		– 29	203	203	2018	2020	3)
Rotterdamsebaan	0		0	305	306	Regio	Regio	
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	9	9	0	894	894	2006–2016	2016	
Afronding	0	1	1					
Programma Realisatie (IF 14.01.03)	113	101	– 12	2.810	2.877			
Budget Realisatie (IF 14.01.03)	113	101	– 12					
Overprogrammering (–)	0	0	0					

Toelichting:

Ad 1) Ombouw Amstelveenlijn

Het project Ombouw Amstelveenlijn is in 2016 overgegaan van planuitwerkingsprogramma (14.01.02) naar realisatieprogramma (14.01.03).

Ad 2) A12/A20 Parallelstructuur Gouwe

Door de voorspoedige realisatie van het project A12/A20 Parallelstructuur Gouwe zijn in 2016 meer mijlpaalbetalingen gerealiseerd dan geprognosticeerd. Daarnaast is in verband met de (met de realisatie samenhangende) storting in het BTW compensatiefonds het projectbudget verlaagd.

Ad 3) HOV Net Zuid Holland Noord

Dit project bestaat uit drie onderdelen (Leiden–Katwijk, Leiden–Utrecht en Gouda–Alphen aan den Rijn). Het project heeft vertraging opgelopen in de uitvoering waardoor geen mijlpalen in 2016 zijn gedeclareerd. De realisatie van Leiden–Katwijk hangt samen met het project Rijnlandroute waarvoor onlangs de aannemer is geselecteerd. De Provincie, NS en Prorail voeren nog overleg over de

bedieningsgarantie op Leiden–Utrecht en de daarmee gepaarde exploitatiekosten, die nu hoger worden geraamd dan aanvankelijk was geprognosticeerd. Daarmee loopt het project vertraging op. De realisatie van Leiden–Utrecht is vertraagd vanwege onduidelijkheid over de bedieningsgarantie. Hierover vindt afstemming plaats tussen de provincie Zuid-Holland, Prorail en NS. De realisatie van Gouda–Alphen aan den Rijn is vertraagd, maar is inmiddels gestart.

14.01.04 Investeringsruimte

Motivering

In 2016 is besloten om de resterende Investeringsruimte Regionaal/Lokaal over te hevelen naar de Investeringsruimte Spoorwegen en de Investeringsruimte Hoofdwegennet zodat men beter in staat is een integrale afweging te maken. Indien een regio aanspraak wil maken op een subsidie voor een groot regionaal/lokaal project zal dit worden afgewogen tegenover andere investeringen vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 13 Spoorwegen. Zie ook Ontwerpbegroting 2017 voor een nadere toelichting.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

In 2016 zijn conform de begroting geen uitgaven gedaan op dit artikelonderdeel.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II 2007–2008 [27 658, nr. 43](#))². Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk Economisch Programma (REP).

² Bijdrage regio zijn prijspeil 2007.

Producten

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (bedragen x € 1 mln)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Projecten Noord-Nederland								
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1 2}	93	5	– 88	417	249			1)
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	36	36	0	534	535			
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	16	0	– 16	82	65			2)
Afronding	1		– 1		– 1			
Begroting (IF 14.03)	146	41	– 105	1.033	848			
LMCA Spoor: spoordriehoek ³	17	5	– 12	135	135			3)
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland	162	46	– 117	1.168	983			

¹ Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 miljoen uit het MIRT ten behoeve van de A7 ZRG fase 2.

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

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

Toelichting:

Ad 1) Concrete bereikbaarheidsprojecten

De lagere realisatie 2016 wordt veroorzaakt doordat het binnen het RSP geraamde project Assen wordt gefinancierd via de gemeente Assen. Daarnaast hebben uitkeringen plaatsgevonden in 2016 via zowel Provincie-, Gemeente- en het BTW compensatiefonds waarvoor uitgaven weliswaar geraamd worden op dit artikelonderdeel maar de verantwoording plaatsvindt via de genoemde fondsen.

Ad 2) Ruimtelijk economisch programma

De REP-middelen worden via het Provinciefonds uitgekeerd.

Ad 3) LMCA Spoor: spoordriehoek

Zie toelichting bij artikelonderdeel 13.03.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2016 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004–2005 29 644, nr. 6). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)								
15. Hoofdvaarwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016	
Verplichtingen	679.932	818.272	468.336	1.660.126	1.392.685	1.131.208	261.477	1)
Uitgaven	823.026	864.431	894.465	871.615	861.930	854.411	7.519	
15.01 Verkeersmanagement	19.525	13.722	13.986	7.545	8.428	8.412	16	
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	308.851	304.567	363.939	401.328	410.159	411.347	– 1.188	
15.02.01 Beheer en onderhoud	136.650	183.968	202.742	208.340	310.851	288.426	22.425	2)
15.02.02 Servicepakket B&O	110.847	0	0	0	0	0	0	
15.02.04 Vervanging	61.354	120.599	161.197	192.988	99.308	122.921	– 23.613	3)
15.03 Aanleg	226.954	290.785	269.264	210.556	124.309	141.226	– 16.917	
15.03.01 Realisatie	226.954	287.424	264.018	196.320	119.948	122.646	– 2.698	
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	0	3.361	5.246	14.236	4.361	18.580	– 14.219	4)
15.04 Geïntegreerde Contractvormen/PPS	0	0	0	679	11.565	6.184	5.381	5)
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	256.760	255.357	247.276	251.507	307.469	301.578	5.891	
15.06.01 Apparaatskosten RWS	244.421	242.391	233.811	225.493	278.244	271.463	6.781	6)
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	12.339	12.966	13.465	26.014	29.225	30.115	– 890	
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	– 14.336	14.336	7)
15.09 Ontvangsten	51.704	10.853	48.344	213.179	94.081	32.620	61.461	8)

Financiële toelichting

- Ad 1) De hogere verplichtingen worden voornamelijk veroorzaakt door:
- Contract close op de projecten Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen (€ 197,5 miljoen) en Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde (€ 144,6 miljoen)
 - Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegennet (€ 23,6 miljoen) voornamelijk als gevolg van schadevaren waarvan de kosten niet volledig door verzekeraars worden gedekt.

- Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 21,1 miljoen) voornamelijk als gevolg van een administratieve correctie.
- Zeetoegang IJmond (€ 19,7 miljoen) door onder meer extra aangetroffen kabels, leidingen en andere obstakels in de grond zitten dan voorzien.
- Wilhelminakanaal Tilburg (€ 18,6 miljoen) onder meer als gevolg van de geohydrologische problemen.

Hier staan lagere verplichtingen tegenover op Vervanging en renovatie (€ – 123,4 miljoen) onder meer als gevolg van verschuiving van groot onderhoud van stuwen binnen het project RINK Limburg en de Toekomstvisie Waal (€ – 63,2 miljoen) door het aansluiten van de verplichtingen op de (geactualiseerde) planningen van de projecten.

- Ad 2) De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van hogere kosten voor schadevaren (€ 30 miljoen). De bedragen die RWS ontvangt van schippers en hun verzekeringsmaatschappijen voor schades die zij veroorzaken aan (objecten in) de vaarweg zijn niet toereikend om de kosten van deze schades te dekken. Hier staan lagere realisaties tegenover met betrekking tot het project 3e Kolk Beatrixsluis (€ – 2,3 miljoen). Dit project is budgettair overgeheveld naar het geïntegreerde contracten artikel voor DBFM-conversie. Daarnaast is een bijdrage overgeboekt aan het Ministerie van Defensie voor Kustwacht Noodsleephulp (€ – 3,4 miljoen). Tenslotte neemt het budget af door enkele kasschuiven (€ – 1,9 miljoen).
- Ad 3) De lagere uitgaven worden grotendeel verklaard door temporisering op het project Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK) Limburg (€ 14,4 miljoen) doordat de maatregelen voor Krabbersgat en Nijkerkerkersluis in 2017 worden opgestart en door vertraging binnen het project Modernisering Objecten Bediening Zeeland (MOBZ) (€ 3,1 miljoen).
- Ad 4) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging bij het project Lichteren IJmuiden en het feit dat de projecten Twentekanal fase 2, ligplaatsen Beneden-Lek en Toekomstvisie Waal/deelproject Tuindorp in 2016 naar realisatie zijn gegaan, waarbij de uitgaven op artikel 15.03.01 plaatsvinden. Ten slotte is is € 2,5 miljoen naar het Gemeentefonds overgeboekt voor een bijdrage aan de gemeente Nieuwegein voor de landschappelijke inpassing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op het bedrijvenpark «Het Klooster» in Nieuwegein. Hierin begrepen is de bijdrage vanuit de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed.
- Ad 5) De hogere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de afgeronde DBFM-aanbesteding Zeetoegang IJmond en 3^e Kolk Beatrixsluis waarvoor middelen aan geïntegreerde contractvormen zijn toegevoegd (€ 9,7 miljoen). Hiertegenover staat een lagere realisatie bij sluis Limmel door een kasschuif om de budgetten aan te laten sluiten bij de geactualiseerde planning (€ – 4,3 miljoen).
- Ad 6) De hogere apparaatskosten worden veroorzaakt door de structurele verwerking van het loonruimteakkoord 2015, de loon-/prijsbijstelling 2016 en de compensatie van herstelopslag werkgeverslasten ABP.
- Ad 7) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 is vanuit de Investeringsruimte in 2016 bij Miljoenennota ingevuld.
- Ad 8) De hogere ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op het project Nieuwe Sluis Terneuzen waarvoor een bijdrage van € 59,5 miljoen is ontvangen van Vlaanderen.

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Voor de periode 2013–2016 zijn met RWS ten behoeve van het verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud prestatieafspraken gemaakt en zijn indicatoren opgesteld om beter aan te sluiten op de beleidsdoelen.

Producten

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

- Verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering;
- Monitoring en informatieverstrekking;
- Vergunningverlening en handhaving;
- Crisisbeheersing en preventie.

Voor de bediening van sluizen en beweegbare bruggen wordt gewerkt aan de invulling van de rijksaankoopstelling op het apparaat (vanuit Rutte 1) van 17,5% zoals deze voor alle uitvoerende taken van RWS wordt ingevuld. In bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt die in 2014 zijn uitgewerkt en, waar nodig, in overleg met de sector aangepast. Doelstelling van het nieuwe bedieningsregime is voor alle vaarwegen tot een optimale invulling van de taakstelling te komen. In het «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 300, nr. A56) is opgenomen hoe er op de midden en lange termijn met bediening wordt omgegaan. Samenwerking met andere vaarwegbeheerders is hierin opgenomen. Uitgangspunt is dat de belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, prioriteit blijven houden.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	2014	2015	Begroot 2016	Realisatie 2016
Begeleide vaarweg (1)	km	594	594	594	592
Bediende objecten (2)	aantal	251	245	248	244

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

Ad 1) Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend.

Door met name kleine fysieke wijzigingen bij de Waddenzee en de Westerschelde is de lengte voor deze vaarwegen iets afgenomen.

Ad 2) In 2016 is de beweegbare brug bij de Volkeraksluizen overgegaan van nat beheer naar droog beheer. Daarmee is het aantal bediende objecten in 2016 met één afgenomen. De voorziene overdracht van de schutsluis op het Wilhelminakanaal Tilburg is uitgesteld tot 2017. Het aantal bediende objecten is meer afgenomen dan in de begroting 2016 was voorzien. Dit is met name door een grotere omvang van de overdracht van de bediening van de traverse van de

Zuid-Willemsvaart aan 's-Hertogenbosch, zoals vermeld in het jaarverslag 2015.

De indicator passeertijden sluizen is opgenomen in beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de begroting van Hoofdstuk XII.

15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden, die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en efficiënt vervoer van goederen. Wat betreft de vervanging voert RWS nader onderzoek uit, waarmee steeds concreter wordt, wanneer kunstwerken in aanmerking komen voor vervanging of renovatie en wat de precieze omvang van de problematiek is.

Producten

Met het budget voor beheer en onderhoud is het hoofdvaarwegennet en de directe omgeving daarvan, in 2016 op een niveau gehouden om de bedrijfszekerheid voldoende te waarborgen.

Dit heeft plaatsgevonden via preventief beheer en onderhoud. Daarnaast heeft correctief onderhoud plaatsgevonden, wanneer de beheerder geconfronteerd werd met onverwacht functieverlies en aan de gebruiker ongewild minder service kon worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder Beheer en Onderhoud.

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

15.02.01 Beheer en Onderhoud

De in de bijlage instandhouding bij de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 2](#)) geschetste aanpak voor het in stand houden van de infrastructuur leidt er toe dat de planning van onderhoudswerkzaamheden flexibel van aard is. Met uitstel en vervroegen van onderhoud wordt beoogd om efficiënter en met minder hinder te werken. Doordat er minder afsluitingen nodig zijn bij combineren van werkzaamheden wordt de hinder voor de gebruiker beperkt en is het in de meeste gevallen goedkoper doordat de kosten hiervan voor een deel worden vermeden.

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari 2017 een geadviseerd onderhoudsmoment hadden in 2016 of eerder. De omvang van het uitgesteld onderhoud belooft voor het hoofdvaarwegennet: € 244 miljoen per 1 januari 2017. Er is sprake van uitgesteld onderhoud, omdat:

- er in veel gevallen mogelijkheden zijn om werkzaamheden te combineren met andere onderhouds- en aanlegmaatregelen, waardoor een deel later wordt uitgevoerd.
- er als gevolg van de hoge gemiddelde leeftijd van het vaarwegenareaal na inspecties aanpassingen en optimalisaties aan de orde kunnen zijn en deze inspectieresultaten vervolgens moeten worden meegenomen in de planning van het onderhoud.

De keuze tot uitstel van onderhoud wordt gebaseerd op informatie uit risicogestuurde inspecties waarmee de werkelijke staat van objecten wordt bijgehouden. Uitgangspunt is dat de assets blijven voldoen aan geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. De komende jaren wordt de omvang van het uitgesteld onderhoud jaarlijks gemonitord. Na een aantal jaren kan dan worden bezien of er een norm uit af te leiden valt hoeveel uitgesteld onderhoud acceptabel is. Dit past in de lijn die is uitgedragen in de bestuurlijke reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer over de Instandhouding van het Hoofdwatersysteem dat eerst ervaring wordt opgedaan en dat inzichtelijke informatie werkende weg zal worden aangescherpt.

Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. De omvang van het achterstallig onderhoud belooft per 1 januari 2017 voor het hoofdvaarwegennet: € 24 miljoen. Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

Het uitgestelde en achterstallige onderhoud loopt mee in de programmering van de noodzakelijke werkzaamheden in de opeenvolgende service level agreements.

Kustwacht

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

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

De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en de begroting voor de Noordzee.

Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002–2003, [28 600 XII, nr. 17](#)). Nog slechts enkele kleinschalige verplichtingen resteren, die op dit artikel worden geboekt.

Meetbare gegevens

Beheer en onderhoud kent het volgende areaal:

Areaal	Eenheid	2014	2015	Begroot 2016	Realisatie 2016
Vaarwegen	km	6.975	7.004	6.972	7.004

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen (HTA), hoofdvaarwegen (HVW) en overige vaarwegen (OVW), die voor de binnenvaart in

beheer zijn bij RWS en die in totaal 3.460 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal 3.544 kilometer.

De lengte van vaarwegen is in 2016 toegenomen. Dit is met name het gevolg van de in 2015 doorgevoerde wijzigingen in de zeecorridors rond de Waddeneilanden.

Indicatoren Beheer en Onderhoud					
Indicator	2014	2015	streefwaarde 2016	Realisatie 2016 (%)	Gerealiseerd 2016 uren gestremd
Technische Beschikbaarheid (1) (gehele areaal)	99,3%	98,9%	99,0%	99,6%	n.v.t.
Geplande stremmingen (2) (gehele areaal)	0,2%	0,9%	0,8%	0,2%	1.271
Ongeplande stremmingen (3) (gehele areaal)	0,5%	0,2%	0,2%	0,1%	762

Bron: Rijkswaterstaat, 2016

Toelichting:

- Ad 1) De technische beschikbaarheid geeft aan in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik. In 2016 wordt met 99,6% beschikbaarheid een gunstige score behaald, die boven de streefwaarde van 99% ligt.
- Ad 2) De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op deze vaarwegen. De percentages zijn berekend door de stremmingen af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten. Voor de geplande stremmingen ligt de gerealiseerde score voor het gehele areaal onder, en daarmee gunstiger dan, de streefwaarde.
- Ad 3) De ongeplande stremmingen voor het gehele areaal liggen met 0,1% onder de streefwaarde.

15.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet. De projecten in het Programma verlengen de levensduur van de kunstwerken zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Het resterende deel van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls) en het programma NoMo achterstallig onderhoud vaarwegen (NoMo AOV), is in het programma vervangingen en renovaties opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

Meetbare gegevens

Vaarweg	Objecten/maatregel	Uitvoeringsperiode Begroting 2016	Uitvoeringsperiode Ultimo 2016
Rotterdam-België/ Zeeland (MOBZ)	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ): Rotterdam– België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls)	2019	2017 (1)
Utrecht	IMPULS/NoMo AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam–Rijnkanaal (KARGO)	2016	Gereed
Zeeland	NoMo AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2017	2017
Amsterdam-Rijnkanaal	NoMo AOV: Oevers Amsterdam–Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016	Gereed
Diverse	NoMo AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2016	Gereed (2)
Brabantse kanalen	NoMo AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2016	Gereed
Zuid-Holland	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2016	Gereed
Maasroute	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2016	Gereed (3)
Noord-Holland	NoMo AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2016	2017 (4)
Oost-Nederland	NoMo AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water	2018/2020	2018/2020
IJsselmeergebied	Nijkerkerbrug	2017	2018 (5)
IJsselmeergebied	Rink-maatregelen IJsselmeergebied	2018	2018
Utrecht	RINK-maatregelen Utrecht	2016	2017 (6)
Limburg	RINK-maatregelen Limburg	2018	2018
Zeeland	RINK-maatregelen Zeeland	2016	2017 (7)

Bron: Rijkswaterstaat

- Ad 1) Zoals gemeld bij begroting 2017 (MIRT overzicht) bestaat Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging & Renovatie, het beheer en onderhoud en NoMo AOV. Het eerste deel wordt opgeleverd in 2017.
- Ad 2) Scopeonderdelen zijn nog niet allemaal afgerond. De Voorsluis Eefde en de Sluizen Delden en Hengelo schuiven door naar programmaonderdeel Oost-Nederland.
- Ad 3) Zoals gemeld bij begroting 2017 worden op verzoek van onder andere de gemeente Stein onderhoudswerkzaamheden aan de brug Berg eerder uitgevoerd. De maatregelen aan de brug Urmond in het pakket van Limburgse maatregelen worden hiervoor getemporeerd.
- Ad 4) Zoals gemeld bij begroting 2017 leidt het verwerken van de nieuwe inzichten op het besturingssysteem van objecten in het Noordzeekanaal tot extra werkzaamheden. In combinatie met meerdere werkzaamheden rond de sluizen bij IJmuiden en een beperkt seizoen waarin werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, schuift de oplevering van de Noord-Hollandse maatregelen van 2016 naar 2017.

- Ad 5) Vertraging door meer tijd benodigd voor de uitvoering en een andere marktbenadering, conform kamervraagbeantwoording (zie vraagnummer [2016Z08844](#)).
- Ad 6) De Muntbrug is gereed (2016), de Koninginnesluis is vertraagd door extra herstelwerkzaamheden conform begroting 2017 (MIRT overzicht).
- Ad 7) Een deel van de RINK maatregelen in Zeeland is vanuit efficiency ondergebracht in contract Variabele Maatregelen Sluizencomplex Terneuzen dat een latere oplevering kent.

15.03 Aanleg

Motivering

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de aanleg- en planuitwerking activiteiten bij het hoofdvaarwegen netwerk.

15.03.01 Realisatie

Producten

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2016 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	– Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis
	– Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee
Openstelling	– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding
	– Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens
	– Breeddiep (onderdeel Project Mainportontwikkeling Rotterdam)
	– Ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid (nieuw)

Toelichting:

Ten opzichte van de begroting is op de volgende projecten vertraging opgetreden in de start realisatie/openstelling:

- De start realisatie Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek is een half jaar vertraagd tot 2017 door latere grondaankoop en doordat de gemeente nog geen besluit heeft genomen over het verplaatsen van de veerstoep.
- Openstelling De Zaan (Wilhelminasluis) is nog niet bereikt, door een geschil met de aannemer over onvoorziene zaken.
- Openstelling Wilhelminakanaal Tilburg is vertraagd. De oorspronkelijke scope wordt aangepast als gevolg van geohydrologische problemen. De hiermee samenhangende afbouw van het project wordt in 2017 gerealiseerd en kan de nieuwe sluis III in gebruik worden genomen.

Projectoverzicht realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (15.03.01)
(bedragen x € 1 mln.)

Projectoverzicht realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (15.03.01) (bedragen x € 1 mln)

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Projectomschrijving								
Projecten Nationaal								
Quick Wins Binnenhavens	2	1	– 1	63	61	2009–2016	2009–2016	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	6	7	1	99	97	2015	2015	
Subsidieprogr. Zeehaveninnovatieproj. voor Duurzaamheid (ZIP)		0	0	5	4	2015	2016	
Walradarsystemen		1	1	24	25	divers	2018	
Beter Benutten	1	0	– 1	20	20			
Projecten Noordwest-Nederland								
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg				14		2015		
De Zaan (Wilhelminasluis)		0	0	13	13	2016–2017	2017	
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	15			234		2020		1)
Projecten Zuidwest-Nederland								
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding		1	1	2	2	2016	2016	2)
Nieuwe Sluis Terneuzen		20	20		999		2022	3)
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek		0	0		12		2019	
Quick wins Volkeraksluizen		0	0	3	3	2016–2017	2017	
Projecten Zuid-Nederland								
Wilhelminakanaal Tilburg	5	17	12	81	82	2016	ntb	4)
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	3	11	8	454	430	2015	2015	5)
Maasroute, modernisering fase 2	34	24	– 10	636	628	2018	2018	6)
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien				10		2015		
Projecten Oost Nederland								

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016			2016		2016		
Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)								
Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)	10	11	1	64	64	2017	2017	
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde		5	5		83		2020	7)
Verruiming Twentekanalen fase 2		1	1		37		2019	8)
Projecten Noord-Nederland								
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va		2	2	284	284	2017	2017	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	21	5	– 16	30	30	2017	2017	9)
Overige projecten		0	0					
Amendement ligplaatsen (Lemmer–Delfzijl en ARK)				6		divers		
Kleine projecten / Afronding projecten	1	1	0	3	4			
Afronding		1	1					
Totaal uitvoeringsprogramma	98	108	10	2.045	2.878			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking	25	2	– 23					
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt geïntegreerde contractvormen		10	10					
Programma Realisatie (IF 15.03.01)	123	120	– 3					
Begroting Realisatie (IF 15.03.01)	123	120	– 3					
Overprogrammering (–)	0	0	0					

Ad 1) Dit project is in 2016 overgegaan naar de geïntegreerde contractvormen.

Ad 2) Door eerdere vertraging zijn betalingen uit 2015 doorgeschoven en betaald in 2016.

Ad 3) In 2016 is dit project overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

Ad 4) De scope is gewijzigd waardoor het werk tussentijds wordt afgebouwd op kanaalpeil –0,30m. De tussentijdse afbouw leidt tot

hogere kosten. De nieuwe sluis wordt medio 2017 in gebruik genomen.

- Ad 5) De hogere dan voorziene uitgaven zijn het gevolg van de afhandeling van de kosten die samenhangen met de afronding van het project.
- Ad 6) Als gevolg van een aangepaste planning en bijbehorend betalingsritme zijn er middelen naar latere jaren geschoven.
- Ad 7) Het budget is ter voorbereiding van een geïntegreerde contractvorm vanuit Maasroute modernisering fase 2 overgeboekt.
- Ad 8) In 2016 is een partieel uitvoeringsbesluit genomen waardoor dit projectgedeelte van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase is overgegaan.
- Ad 9) In het voorjaar van 2016 is het project gegund. Op basis van een geactualiseerde planning is vervolgens het budget via een kasschuif in de goede jaren gezet.

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Projectoverzicht Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (15.03.02) (bedragen x € 1 mln)							
Projectomschrijving	Projectbudget				Planning		
			TB		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016		2016		2016		
Verplicht							
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 75	- 23			nvt	nvt	1)
Projecten Noordwest-Nederland							
Zeetoegang IJmond	660		2015		2019		2)
Projecten Zuidwest-Nederland							
Nieuwe sluis Terneuzen	294		2016		2021		3)
Max. bijdr. Aan Vlaanderen kanaalaanp. tbv zeesluis	165		nvt		nnb		
Projecten Noord-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2015		2023	2023-2025	4)
Gebonden							
Projecten Nationaal							
Bijdrage aan agentschap tbv planuitwerkingen	19	14					
Projecten Noordwest-Nederland							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025-2027	2025-2027	
Lichten buitenhaven IJmuiden	65	65	2016	2017	2018	2019	5)
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36			2023	2023	

	Projectbudget				Planning		
			TB		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2016		2016		2016		
Projecten Zuidwest-Nederland							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	12		2015	2016	2017		6)
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedese	20	20	2016	2019	na 2017	2021	7)
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010		2025–2027	2025–2027	
Capaciteit Volkeraksluizen	152	152			2024–2026	2024–2026	
Projecten Oost-Nederland							
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36			2026–2028	2026–2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2018	2018	2019–2020	2019–2020	
Toekomstvisie Waal	131	131	2016	2016	2019–2020	2019–2021	8)
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	75		2015		2019–2020		9)
Verruiming Twentekanalen fase 2	27		2015		2018–2020		10)
Bestemd	499	492					
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
Projecten Nationaal							
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud							
Projecten Noordwest-Nederland							2)
Reservering BTW Zeetoegang IJmond					2025–2028 (Rijksd.)		
Projecten Zuidwest-Nederland							
Kreekraksluizen					2026–2028	2026–2028	
Projecten Oost-Nederland							
Verkenning IJssel fase 2					2028	2028	
Reservering garantstelling Twentekanalen					2018–2020	2018–2020	
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde risico's							
Totaal programma planuitwerking en verkenning	2.262	1.069					
Begroting (IF 15.03.02)	2.262	1.069					

- Ad 1) Het verschil wordt verklaard doordat enkele projecten zijn overgegaan naar de realisatiefase.
- Ad 2) Het project Zeetoeegang IJmond is in 2016 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.
- Ad 3) Het project Nieuwe sluis Terneuzen is in 2016 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan. De maximale bijdrage aan Vlaanderen t.b.v. zeesluis is geïntegreerd in het project Nieuwe sluis Terneuzen en is tegelijkertijd naar de realisatiefase gegaan.
- Ad 4) Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek was aanpassing van de kasreeks voor het project Lemmer-Delfzijl, fase 2, nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.
- Ad 5) Bij het project Lichtenen IJmuiden is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.
- Ad 6) Het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek is in 2016 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.
- Ad 7) Bij het project Overnachtingshavens Merwedens is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.
- Ad 8) Bij het project Toekomstvisie Waal zijn de projectbeslissingen voor de deelprojecten overnachtingshavens Haaften, Tuindorp en Beijenwaard genomen. De verwerking hiervan vindt plaats in de komende begroting.
- Ad 9) Het project Sluis Eefde is in 2016 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.
- Ad 10) Het project Twentekanal fase 2 is in 2016 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen en huisvestingsprojecten boven de € 25 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na oplevering van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-Opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de private Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de vaarweg wordt

overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht.

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). Pas aan het einde van de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven. Het eerste DBFM-contract loopt af in 2022: de N31 Leeuwarden–Drachten.

Inmiddels is wel duidelijk dat mijlpalen rond tijdige beschikbaarheid bij deze projecten gehaald zijn. Zo zijn in 2016 conform planning voltooiingscertificaten afgegeven voor de A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord en de A15 Maasvlakte–Vaanplein. Ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwfase is beperkt gebleven. In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 zijn indicatoren opgenomen om de prestaties van (het contractmanagement van) DBFM te monitoren. Het gaat daarbij om prestatie indicatoren zoals tijdigheid (openstelling van het project), beschikbaarheid, wijzigingen en kortingen. Het kabinet heeft daarbij de ambitie geformuleerd om de KPI's verder uit te breiden en te ontwikkelen, de komende jaren te monitoren en de trendontwikkeling te analyseren.

In de Voortgangsrapportage is ook aangegeven dat de risicoverdeling in het standaardcontract mogelijk op een aantal punten zal worden bijgesteld ten aanzien van enkele specifieke risico's, zoals het management van stakeholders, waarmee marktpartijen in het verleden op moeilijkheden stuitten. Eerder was al besloten om niet langer gebruik te maken van lijstrisico's. Op deze wijze wordt proactief gezocht naar een betere verdeling van de risico's, waarbij alle betrokkenen hun mogelijkheden inbrengen om risico's zo veel mogelijk te beperken.

De Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (Kamerstukken II 2010–2011 [32 500 A, nr. 83](#)) bevat een lijst van in totaal tien potentiële DBFM-projecten op het hoofdvaarwegennet. Al deze projecten worden getoetst aan kwalitatieve criteria en op mogelijke financiële meerwaarde. In de Voortgangsrapportage DBFM(O) wordt periodiek gerapporteerd over de DBFM-dealflow op langere termijn (meest recente voortgangsrapportage DBFM(O): Kamerstukken II 2016–2017 [28 753, nr. 43](#)).

Producten

Op dit moment zijn er nog geen DBFM-projecten op het hoofdvaarwegennet gerealiseerd. In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende projecten in ondergebracht zijn: Sluis Limmel, 3^e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoegang IJmond. Het contract voor de Sluis Limmel is het eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma en is in 2014 afgesloten.

Het DBFM-contract voor de Zeetoegang IJmond is in september 2015 getekend, en dat voor de 3^e Kolk Beatrixsluis begin 2016. Deze projecten verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling

betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De aanbesteding van de Sluis bij Eefde is in volle gang. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal pas plaatsvinden na «Financial close» van dit project.

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (15.04) (bedragen x € 1 mln)									
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Openstelling		Eind contract	Toe-lichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
Projectomschrijving	2016			2016		2016			
Projecten Noordwest-Nederland									
Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen		6	6		405		2019	2046	1)
Zeetoegang IJmond		14	14		917		2019	2045	2)
Projecten Zuid-Nederland									
Sluis Limmel	6	2	- 4	80	89	2018	2018	2048	
Totaal	6	22	16	80	1.411				
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt geïntegreerde contractvormen		- 10	- 10						
Begroting (IF 15.04)	6	12	6						

Toelichting

Ad 1) Het project en het bijbehorende budget is samengevoegd met het project 3e kolk Beatrixsluis. De budgettaire reeksen zijn omgezet om de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 2) In 2016 is de DBFM-aanbesteding afgerond. De budgettaire reeksen zijn omgezet om de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van RWS en de overige netwerkgebonden kosten verantwoord. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van RWS per 1 januari 2011. De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II 2010–2011 30 119, nrs. 4 en 5).

15.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Zie toelichting bij Ad 7) onder Tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering.

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en Vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Westerscheldetunnel;
- Betuweroute;
- Hogesnelheidslijn-Zuid;
- Project Mainport Rotterdam;
- ERTMS Landelijke invoer;
- Zuidasdok.

Megaprojecten betreffen projecten die door de Tweede Kamer zijn aangewezen als Groot Project.

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)							
17. Megaprojecten verkeer en vervoer	Realisatie				Begroting		Verschil
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016
Verplichtingen	22.247	14.159	5.505	168.273	73.174	185.987	- 112.813 1)
Uitgaven	463.739	14.761	8.473	82.329	69.430	98.963	- 29.533
17.01 Westerscheldetunnel	290	183	182	0	0	0	0
17.02 Betuweroute	9.147	6.044	1.709	778	1.689	4.555	- 2.866 2)
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	16.329	4.345	751	383	416	20.183	- 19.767 3)
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	437.973	4.189	2.993	4.650	6.687	4.604	2.083 4)
17.07 ERTMS	0	0	2.838	18.921	26.755	41.338	- 14.583 5)
17.08 Zuidasdok	0	0	0	57.597	33.883	28.283	5.600 6)
17.09 Ontvangsten	1.901	2.346	0	32.932	40.124	40.441	- 317

Financiële toelichting

Ad 1) De lagere verplichtingenrealisatie heeft met name met de volgende oorzaken te maken. Op HSL-zuid is € 70 miljoen minder verplichtingen gerealiseerd dan geraamd. Dit komt met name doordat de planuitwerking van de voorgenomen geluidsmaatregelen op de HSL-Zuid meer tijd vergt dan verwacht. Met betrekking tot Zuidasdok vallen de verplichtingen lager uit (€ 46 miljoen) voornamelijk doordat de verplichting voor de tunnel en de A10 later wordt aangegaan.

Ad 2) Voor een toelichting op deze verschillen wordt verwezen naar de t/m 6) specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

17.02 Betuweroute

Motivering

De Betuweroute is een 160 kilometer lange, tweesporige spoorlijn die exclusief bestemd is voor het goederenvervoer. De spoorlijn is aangelegd tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich en is in gebruik sinds juni 2007. De status van Groot Project is formeel beëindigd op 28 april 2011.

Producten

Projectoverzicht Betuweroute (17.02) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Betuweroute						2007	2007	
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	5	1	– 4	933	932			1)
– Fes regulier			0	2.826	2.826			
– Privaat			0	843	843			
– Financiering ProRail			0	97	97			
– Bijdrage Gelderland			0	8	8			
– Bijdrage VROM			0	14	14			
– EU ontvangsten			0	175	175			
Totaal	5	1	– 4	4.896	4.895			
Afrekening voorschotten		1	1					
Begroting (IF 17.02)	5	2	– 3					

Toelichting:

Ad 1) De planning van met name de brandveiligheidsmaatregelen is opgeschoven naar de jaren 2017–2018. Hierdoor vallen de uitgaven in 2016 € 4 miljoen lager uit dan begroot.

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

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

Producten

In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer separaat en uitgebreid geïnformeerd over het gehele HSL-Zuid vervoersysteem. In het najaar van 2016 is de 39e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2016–2017, [22 026, nr. 489](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd. De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017 besloten de grootprojectstatus voor het HSL-Zuid project te handhaven, maar de informatieafspraken te wijzigen door voortaan één voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee en bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (betonkwaliteit, zettingen, geluidsreductie en de afhandeling van schades en grondzaken).

Projectoverzicht HSL-Zuid (17.03) (bedragen x € 1 mln)

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
HSL-Zuid (17.03.01)	20		- 20	6.225	6.225	2009	2009	1)
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	13		– 13	2.679	2.679			
– Fes regulier				1.710	1.710			
– Privaat				940	940			
– EU-ontvangsten				193	193			
– Ontvangsten derden	1		– 1	145	145			
– Risicoreservering	6		– 6	558	558			
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)				115	115			
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)				1.012	1.012			
Totaal (excl. reeks Infraprovider)	20	0	- 20	7.352	7.352			
Begroting (IF 17.03)	20	0	- 20					

Toelichting:

Ad 1) De planning van met name de geluidsmaatregelen (€ 16 miljoen), de zettingsmaatregelen (€ 2 miljoen) en de afwikkeling van onteigeningsprocedures (€ 2 miljoen) is opgeschoven naar de jaren 2017 en verder. Hierdoor vallen de uitgaven in 2016 lager uit dan begroot.

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de Minister (Kamerstukken II 2015–2016 [24 691 nr. 125](#)), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging. De laatste Voortgangsrapportage van de Minister van Infrastructuur en Milieu betreft de veertiende Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2015–2016, [24 691 nr. 123/124](#)). De voortgangsrapportages op grond van de Regeling Grote Projecten zijn daarmee vervallen, waaronder de accountantsrapportage.

Producten

Projectoverzicht Project Mainportontwikkeling Rotterdam (17.06) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toe- lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Project Mainportontwikkeling Rotterdam								
Uitvoeringsorganisatie	1	0	– 1	25	24	pm	pm	1)
750 ha				30	30	pm	pm	
Groene verbinding				31	31	2011	2011	
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)						2021	2021	
Landaanwinning								
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma				2	2	2007	2007	
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	3	3	0	114	114	pm	pm	
Landaanwinning				742	742	2013	2013	
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013	
Onvoorzien	1	4	3	73	76	pm	pm	2)
Afrondingsverschillen			0					
Programma	5	7	2	1.155	1.157			
Begroting (IF 17.06)	5	7	2					

Toelichting:

- Ad 1) Door lagere uitgaven voor de uitvoeringsorganisatie is niet het volledig beschikbare budget besteed. Het onbestede begrotingsbedrag schuift door naar 2017.
- Ad 2) De uitgave van de post onvoorzien betreft een deel van verbreding van het Breddiep, waarvoor 1 juli 2015 de overeenkomst is gesloten en financiering is begroot. Ten tijde van het opstellen van de begroting was evenwel niet voorzien dat de verbreding al in 2016 tot uitgaven zou leiden.

17.07 ERTMS

Motivering

Het hoofddoel van het Rijk in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) voor het spoorstelsel is de kwaliteit van het spoor als vervoersproduct te verbeteren zodat de reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gaan/blijven gebruiken. Om in Nederland een stap voorwaarts te kunnen zetten in de prestaties van het spoorstelsel, zal ERTMS ingezet worden als (onderdeel van) het verkeersmanagement systeem. ERTMS is in de eerste plaats bedoeld ter vervanging van het beveiligingssysteem, de verhoging van de spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit. In de tweede plaats moet voldaan

worden aan de Europese eisen ten aanzien van de invoering van ERTMS voor de EU-TEN corridors.

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

- Verhogen van de veiligheid van het spoorstelsel;
- Verhogen van de interoperabiliteit van het spoorstelsel;
- Vergroten van de capaciteit van het spoorstelsel;
- Verhogen van de snelheid van de treinen;
- Verhogen van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel.

Producten

Op 11 april 2014 heeft de Kamer ingestemd met de Voorkeursbeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2013–2014 [33 652, nr. 14](#)). Deze Voorkeursbeslissing vormt de start van de Planuitwerkingsfase. De voorkeursbeslissing houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van Level 2 in de periode tot en met 2030 wordt ingevoerd op het spoor in grote delen van de brede Randstad.

Het programma bevindt zich in de Planuitwerkingsfase. Het Programma heeft een Groot Projectstatus op grond waarvan aan de Tweede Kamer twee keer per jaar een voortgangsrapportage wordt gestuurd. In 2016 zijn de vierde (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 42](#)) en de vijfde (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 47](#)) voortgangsrapportages naar de Kamer gestuurd.

Het afgelopen jaar heeft het programma naast inhoudelijke werkzaamheden ten behoeve van de Programmabeslissing (voorheen de Projectbeslissing Materieel en Projectbeslissing Infra) met name aandacht gehad voor de beheersing. Het programma ERTMS heeft een transitieplan opgesteld om de in eind 2015 aangekondigde kanteling van de organisatie vorm te geven. Zo is er onder andere een nieuwe organisatiestructuur ingevoerd, in lijn met het zogenaamde integrale projectmanagement model; de Regiegroep ERTMS is omgevormd tot een Stuurgroep ERTMS met een hoog ambtelijke bezetting van het Ministerie, NS en ProRail; de risicobeheersing is versterkt en zijn de inkoopprocedures aangepast. Halverwege 2016 is de voortgang door een onafhankelijke partij getoetst en geconstateerd dat het programma goed op weg is om in control te raken (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 47](#)). In de tweede helft van het jaar is het zogenaamde Programma Kwaliteitsplan verder uitgewerkt en is de aandacht uitgegaan naar de werking van de beheersing. Begin 2017 zal opnieuw de voortgang door een onafhankelijke partij bekeken worden. Ook zal de ADR in het kader van haar jaarlijkse controle over de stand van zaken een beeld vormen.

Naar aanleiding van de aankondiging van de Europese Commissie over de bijgestelde Europese planning is ook de uitrolstrategie voor de uitrol van ERTMS in Nederland geactualiseerd en aan de Kamer gepresenteerd (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 47](#)). Ook is in deze periode de stand van zaken van de aanbesteding- en contracteringstrategie gepresenteerd (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 46](#)).

Projectoverzicht ERTMS (17.07) (bedragen x € 1 mln)

	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
ERTMS								
Realisatiefase (17.07.01)	0		0	0	0			
Planuitwerkingsfase (17.07.02)	41	22	- 19	2.566	2.567			
Studiekosten	41	22	- 19	91	86			1)
Pilotkosten								
Overige planuitwerking OV-SAAL				226	226			
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)				2.249	2.254			
Afrondingsverschillen					1			
Programma	41	22	- 19	2.566	2.567			
Afrekening voorschotten		5	5					
Begroting (IF 17.07)	41	27	- 14					

Toelichting:

Ad 1) De Programmabeslissing ERTMS zal later gereed zijn dan verwacht. De reden hiervoor is dat een aantal activiteiten meer tijd kosten. Dit heeft tot gevolg dat een aantal activiteiten later gaan plaatsvinden waardoor de geplande uitgaven verschuiven naar latere jaren, zie voor verdere toelichting de Kamerbrief van 23 september 2016 (Kamerstukken II, 2016–2017 [33 652, nr. 47](#)). De daling van het projectbudget wordt veroorzaakt doordat het apparaatbudget is overgeboekt naar de HXII begroting.

17.08 ZuidasDok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en OV-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stationscapaciteit is nodig om de groeiende reizigerstrein te accommoderen en te voldoen aan de NSP kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de OV-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. De investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie.

Producten

In 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. In deze begroting zijn de uitgaven van het project volledig begroot op dit artikel van het Infrastructuurfonds. Hiertoe zijn de Rijksbudgetten overgeheveld vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 13 Spoorwegen.

Het integrale project Zuidasdok is te onderscheiden in verschillende projectonderdelen.

Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 mln)	Realisatie 2016	Begroting 2016	Afwijking
Bijdrage IenM ¹	- 6	- 11	- 5
Bijdrage Provincie Noord-Holland	0	0	0
Bijdrage Stadsregio Amsterdam	3	3	0
Bijdrage gemeente Amsterdam	5	4	- 1
Derden	33	32	- 1
EU-ontvangsten	0	0	0
Totaal	34	28	- 6

¹ Doordat de bijdrage van derden en decentrale overheden groter is dan de uitgaven in 2016, is de bijdrage van het Rijk eenmalig negatief. Dit zal in latere jaren weer worden gecompenseerd met een hogere bijdrage vanuit het Rijk. De totale Rijksbijdrage is onveranderd.

De afwijkingen ten opzichte van begroting worden in onderstaande tabel toegelicht.

Projectoverzicht ZuidasDok (17.08) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
						2028	2028	
ZuidasDok								
Projectorganisatie en voorbereiding	16	18	2	250	257			1)
OVT incl. keerspoor	10	10	0	330	343			2)
Tunnel en A10	0	0	0	772	774			3)
Generiek en ruimtelijke inrichting	2	6	4	215	211			4)
Afrondingsverschillen		0	0	2	– 1			
Programma	28	34	6	1.569	1.584			
Begroting (IF 17.08)	28	34	6					

Toelichting:

- Ad 1) In 2016 zijn extra uitgaven verricht voor projectgerelateerde organisatie- en voorbereidingskosten van de gemeente Amsterdam die waren doorgeschoven uit 2015.
- Ad 2) De gerealiseerde uitgaven in 2016 zijn gelijk aan de begroting.
- Ad 3) De werkzaamheden aan de A10 en Tunnel zullen pas in 2017 beginnen. In 2016 zijn hiervoor geen uitgaven gedaan.
- Ad 4) In 2016 zijn extra uitgaven verricht voor generieke en ruimtelijke inrichtingskosten die waren doorgeschoven uit 2015.

17.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derde-partijen voor de realisatie van de Megaprojecten verkeer en vervoer, die rechtstreeks aan lenM worden betaald, verantwoord.

Producten

Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)			
	Realisatie 2016	Begroting 2016	Verschil
Project Mainport Rotterdam	0	0	0
ERTMS	5.820	0	5.820
ZuidasDok	32.849	39.651	– 6.802
Overig	1.455	790	– 298
Totaal	40.124	40.441	– 317

Toelichting:

De ontvangsten voor ERTMS zijn voornamelijk te verklaren doordat terug ontvangen voorschotten met ingang van het boekjaar 2016 bruto worden geboekt (€ 4,8 miljoen). Daarnaast heeft het programma ERTMS enkele EU-subsidies toegekend waarvoor voorschotten zijn ontvangen (€ 1 miljoen). De lagere ontvangsten in 2016 voor Zuidasdok komt doordat de bijdrage van de stadsregio Amsterdam niet in 2016 maar in 2017 wordt ontvangen.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 18 Scheepvaart en havens (Intermodaal vervoer) en 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) van het jaarverslag hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)								
18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016	
Verplichtingen	291.863	279.524	219.465	227.281	833	132.798	- 131.965	1)
Uitgaven	292.612	287.566	231.754	235.889	1.677	93.481	- 91.804	
18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0	
18.02 Beter Benutten	0	0	0	0	0	128.431	- 128.431	2)
18.03 Intermodaal vervoer	2.312	795	1.437	1.272	192	3.045	- 2.853	3)
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	3.162	843	118	1	0	0	0	
18.06 Externe veiligheid	1.058	104	186	1.085	1.485	2.005	- 520	
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0	
18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov.uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	
18.07.02 Subsidies algemeen	0	0	0	0	0	0	0	
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	286.080	285.824	230.013	233.531	0	0	0	
18.08.01 Apparaatskosten RWS	225.938	218.425	205.329	212.266	0	0	0	
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	60.142	67.399	24.684	21.265	0	0	0	
18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
18.11.01 Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0	
18.11.02 Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	
18.12.01 Beheer en onderhoud	0	0	0	0	0	0	0	
18.12.02 Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	
18.13 Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	

18. Overige uitgaven en ontvangsten	Realisatie				Begroting	Verschil	
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016
18.14 Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0
18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	- 40.000	40.000
18.15.01 Ramingsbijstelling	0	0	0	0	0	0	0
18.15.02 Kasschuif	0	0	0	0	0	- 40.000	40.000 4)
18.16 Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
18.09.01 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	103.188	147.319	- 12.260	24.166	207.606	0	207.606 5)

Financiële toelichting

- Ad 1) Voor een toelichting wordt verwezen naar Ad 2 (Beter Benutten 18.02).
- Ad 2) IF Artikel 18 is zoveel mogelijk toebedeeld over de modaliteiten. Voor meer samenhang is het budget voor Beter Benutten overgeboekt van artikel 18.02 naar artikel 12.03 Verkenningen en Planuitwerkingen, omdat bij Wegen het zwaartepunt ligt.
- Ad 3) De subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het Spoor (BGS) is niet verlengd. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar artikelonderdeel 18.03.
- Ad 4) Het verschil wordt veroorzaakt door het inpassen van de minregel van € 40 miljoen. Deze minregel is het gevolg van de in de begroting 2016 verwerkte kasschuif van 2016 naar 2017 van € 40 miljoen ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering is hierop toen niet aangepast, met een minregel in 2016 als gevolg.
- Ad 5) De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2015 een voordelig saldo van circa € 207,6 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo is ten gunste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

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

Producten

RSC Maasvlakte (Rail Service Center Rotterdam)

Uit het BCI-onderzoek Goederenvervoer per spoor, marktontwikkelingen en beleid (2009) is naar voren gekomen dat spoorgoederenknooppunten in het achterland een belangrijke rol kunnen spelen voor het haven-netwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. Als vervolg hierop is in 2010 een beleidskader spoorgoederenknooppunten ontwikkeld. Op basis van dit beleidskader is in 2012–2013 een stimuleringsprogramma tot uitvoering gekomen, de subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het Spoor (BGS).

Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2016			Projectbudget		Oplevering		Toe- lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2016			2016		2016		
Multi- en modaalvervoer								
Container Transferium Alblasserdam				3		2015	2015	1)
RSC Maasvlakte	3		– 3	8	8	2014	2016	2)
Afronding			0					
Programma	3	0	– 3	11	8			
Begroting (IF 18.03)	3	0	– 3					

Toelichting:

- Ad 1) Het Container Transferium Alblaserdam is eind 2015 gerealiseerd en afgewikkeld.
- Ad 2) De eerste tranche van de subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het Spoor is in 2016 afgerond. De subsidieregeling is niet verlengd in afwachting van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie. Hierdoor vallen de uitgaven in 2016 € 3 miljoen lager uit dan begroot. Over de tussentijdse evaluatie wordt de Tweede Kamer medio 2017 geïnformeerd.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2016.

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (bedragen x € 1.000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	Realisatie				Begroting		Verschil
	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2016
Ontvangsten	7.163.030	5.722.871	5.834.916	4.821.159	5.026.766	5.355.569	- 328.803
19.09 Ten laste van begroting lenM	7.163.030	5.722.871	5.834.916	4.821.159	5.026.766	5.355.569	- 328.803

Financiële toelichting

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2016.

- Overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) (€ 147,8 miljoen), het programma Beter Benutten (€ 71,8 miljoen), OV-SAAL middellange termijn (€ 11,3 miljoen), Aansluiting Lelystad Airport (€ 6,7 miljoen), A12/A20 Parallelstructuur Gouwe (€ 6,6 miljoen), Vleuten-Geldermalsen (€ 5,0 miljoen), A58 Aansluiting Goes (€ 4,5 miljoen) en Actieplan Groei op het Spoor: P+R locaties (€ 4,0 miljoen).
- Omzetting van de budgettaire reeksen van de DBFM-projecten Zeetoegang IJmond (€ 40,0 miljoen) en Derde Kolk Beatrixsluis (€ 3,7 miljoen) om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.
- Overboekingen naar de BDU in het kader van het programma Beter Benutten (€ 24,1 miljoen) en voor de uitvoering van het vervoersknooppunt BleiZo (€ 5,2 miljoen).

5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

Scope

In de bedrijfsvoeringsparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Milieu wordt gerapporteerd over het financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering. Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Infrastructuurfonds.

Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2016 is geen sprake van overschrijdingen van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

De niet financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Deze niet-financiële verantwoordingsinformatie dient op een deugdelijke wijze (d.w.z. ordelijk en controleerbaar) tot stand te komen. Dat wil zeggen dat: de verantwoordelijkheden en bevoegdheden goed in het totstandkomingsproces zijn belegd en het proces achteraf reconstrueerbaar is. Ordelijk en controleerbaar betekenen voorts dat de informatie die als uitkomst van het proces wordt opgeleverd op volledige en juiste wijze wordt opgenomen en dat in het jaarverslag duidelijk de informatiebron wordt aangegeven. Indien de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie tekortkomingen vertoont, worden deze tekortkomingen hieronder expliciet vermeld.

Voor veel indicatoren en kengetallen uit het jaarverslag van lenM over 2015 was de betrouwbaarheid niet aantoonbaar geborgd. Dit is ook geconstateerd door de Auditdienst Rijk.

Naar aanleiding hiervan is in 2016 de opzet van het systeem om de betrouwbaarheid aantoonbaar te borgen aangepast en is dit systeem ook in werking gesteld. Zo is de aanschrijving aangepast, zijn er voorlichtingssessies gehouden en zijn checklists ontwikkeld en in gebruik genomen.

Dit heeft ertoe geleid dat het aantal dossiers die actueel en volledig zijn is toegenomen. De decentrale controllers van lenM en de agentschappen hebben op alle dossiers een controle uitgevoerd. Bevindingen en verbeterpunten zijn teruggekoppeld aan de betrokken diensten en er wordt gemonitord dat de verbeterpunten daadwerkelijk worden gerealiseerd. Ondanks deze verbeteringen blijft de dossiervorming een aandachtspunt waar verder op zal worden gestuurd.

C. JAARREKENING

6. VERANTWOORDINGSSTAAT 2016 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (BEDRAGEN X € 1.000)

Art.	Omschrijving	(1)				(2)		(3)=(2)-(1)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting				Realisatie ¹		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten		Verplichtingen	Ontvangsten	Verplichtingen	Ontvangsten
12	Hoofdwegennet	2.917.637	2.011.120	55.525		2.998.493	2.089.020	80.856	77.900
13	Spoorwegen	2.244.286	2.447.262	299.796		1.842.244	2.074.004	- 402.042	- 373.258
14	Regionaal, lokale infrastructuur	182.873	278.714	0		113.677	141.544	- 69.196	- 137.170
15	Hoofdvaarwegennet	1.131.208	854.411	32.620		1.392.685	861.930	261.477	7.519
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	185.987	98.963	40.441		73.174	69.430	- 112.813	- 29.533
18 ²	Overige uitgaven en ontvangsten	132.798	93.481	0		833	1.677	- 131.965	- 91.804
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			5.355.569					- 328.803
	Subtotaal	6.794.789	5.783.951	5.783.951		6.421.106	5.237.605	- 373.683	- 203.150
18.10	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						207.606		207.606
	Subtotaal	6.794.789	5.783.951	5.783.951		6.421.106	5.237.605	- 373.683	4.456
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						- 550.802		- 550.802
	Totaal	6.794.789	5.783.951	5.783.951		6.421.106	5.237.605	- 373.683	- 546.346

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)

² Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen.

7. SALDIBALANS

Saldibalans per 31 december 2016 van het Infrastructuurfonds

Saldibalans per 31 december 2016 van het Infrastructuurfonds (IF) (bedragen x € 1.000)									
Activa:					Passiva:				

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een Minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII). Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel

een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloeid uit uitgaven ten laste van de begroting.

Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)	
Direct opeisbaar	23.045
Op termijn opeisbaar	248.586
Geconditioneerd	0
Totaal	271.631

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	25.661
Artikel 13 Spoorwegen	245.865
Overig	105
Totaal	271.631

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Op dit artikel staat onder andere een vordering open op de provincie Noord-Holland van ruim € 13 miljoen met betrekking tot het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de ruimtelijke economische ontwikkeling van de A9 bij Badhoevendorp.

Artikel 13 Spoorwegen

Op NS stond ultimo 2015 een vordering open van circa € 278,6 miljoen met betrekking tot HSA. In 2016 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2016 de openstaande vordering circa € 245,8 miljoen bedraagt. Daarnaast heeft NS een rentebedrag betaald van € 8,4 miljoen over de openstaande vordering.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)	
Tot en met 2014	674.084
2015	40.850
2016	547.053
Totaal	1.261.987

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	39.057
Artikel 13 Spoorwegen	701.580
Artikel 14 Regionale, lokale infrastructuur	407.039
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	76.461
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	37.658
Overig	192
Totaal	1.261.987

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan ProRail waarvan circa € 30 miljoen openstaat voor de spoortraverse Nijverdal. Ook staat bij de provincie Zuid-Holland, voor de ongelijkvloerse kruisingen N57–N218 te Brielle, € 9 miljoen aan voorschotten open, welke vermoedelijk in 2017 worden afgewikkeld.

Artikel 13 Spoorwegen

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat eind 2016 nog voor een gezamenlijk bedrag van circa € 702 miljoen aan voorschotten open waarvan de afwikkeling in de jaren 2017/2022 plaatsvindt.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Er zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van regionaal, lokale infrastructuur waarvan circa € 407 miljoen nog open staat.

Zo zijn voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt, waarvan eind 2016 circa € 334 miljoen aan voorschotten openstaat. De afwikkeling wordt verwacht in 2021.

Daarnaast is in het kader van onder andere het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) een pakket van maatregelen getroffen welke is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden subsidies verstrekt. Eind 2016 staat nog voor een gezamenlijk bedrag van circa € 61 miljoen aan voorschotten open.

Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in de jaren 2017/2021.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Op de provincie Groningen staat circa € 39 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug, een nieuwe hoge wegbrug bij Zuidhorn en brug Dorkwerd. De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnijding PMK. Ultimo 2016 staat nog € 26 miljoen open. De afwikkeling zal vermoedelijk in 2017 plaatsvinden.

Een verstrekt voorschot aan de provincie Noord Holland van circa € 11 miljoen staat open voor het project «Vaart in de Zaan» betreffende de verbreding van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug, de Beatrixbrug en de Zaanbrug voor het beter bevaarbaar maken van de Zaan. Afwikkeling wordt verwacht in 2017.

Artikel 17 Mega projecten Infrastructuur en Milieu

Ultimo 2016 staat op dit artikel voor circa € 38 miljoen aan voorschotten open.

Zo zijn ten behoeve van de stimuleringsregeling Voordelta aan de provincies Zeeland en Zuid-Holland voorschotten verstrekt van € 12 miljoen ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme. Deze worden vermoedelijk in de jaren 2017/2018 afgewikkeld.

Aan ProRail zijn voor het verrichten van planstudies European Rail Traffic Management System (ERTMS) voorschotten verstrekt waarvan circa € 19 miljoen openstaat. Afwikkeling wordt verwacht in 2017.

Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2016	1.645.493
In 2016 vastgelegde voorschotten	1.912.755
In 2016 afgerekende voorschotten	– 2.296.261
Verdeeld naar jaar van betaling:	
• 2014 en eerder	– 22.168
• 2015	– 908.423
• 2016	– 1.365.670
Openstaand per 31 december 2016	1.261.987

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen

Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2016	403.605
Verstrekt in 2016	0
Afname risico 2016	– 0
Openstaand per 31 december 2016	403.605

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2016	15.467.814
Aangegaan in 2016	6.421.104
Tot betaling gekomen in 2016	– 5.237.602
Openstaand per 31 december 2016	16.651.316

Toelichtingen

Conform deze toelichting worden de negatieve bijstellingen niet separaat in de toelichting op de saldibalans weergegeven. Overigens worden omvangrijke negatieve bijstellingen op de verplichtingen wel toegelicht bij de financiële toelichting van het beleidsartikel waar de negatieve bijstelling betrekking op heeft.

Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

In het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht. In het kader van de NUBBBV zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
Openstaand per 31 december 2016	1.714.477

Toelichtingen

Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00.

Sluitrekening IenM (XII)

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

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen

In deze bijlage worden aanvullende gegevens opgenomen die betrekking hebben op de betaling van subsidies aan ProRail en de besteding ervan door ProRail. Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, [32 707, nr. 16](#)) waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Specifiek voor de verantwoording voor artikel 13 Spoorwegen gaat het om de volgende aanvullende gegevens:

- A. Een overzichtstabel waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht (kabinetsreactie op aanbeveling 15, laatste bullet).
- B. Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 van het Infrastructuurfonds (de betalingen door IenM aan ProRail) en de totale ontvangsten en bestedingen van ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zevende bullet).
- C. Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zesde bullet).
- D. Daarnaast wordt onderdeel D, apparaat ProRail, toegevoegd ter invulling van het monitoren van de apparaattaakstelling uit het Regeerakkoord.

Onderdeel A – overzichtstabel begrotingsmutaties							
	Beheer, onderhoud en vervanging	Aanleg-projecten	Geïntegreerde contractvormen	Rente en aflossing	Investeringsruimte	Ontvangsten	Spoorwegen
Totaaloverzicht begrotingsmutaties 2016	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.08	IF 13.09	IF 13
Ontwerpbegroting 2016	1.291.436	963.385	157.384	17.020	18.037	- 299.796	2.147.466
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	79.831	100.829	- 121	0	11.243	- 191.782	0
Kasschuiven en saldoboeeking	- 160.533	- 348.176	- 22.503	0	- 24.856	143.446	- 412.622
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	3.375	- 7.923	0	0	- 4.424	0	- 8.972
Totaal begrotingsmutaties	- 77.327	- 255.270	- 22.624	0	- 18.037	- 48.336	- 421.594
Realisatie 2016	1.214.109	708.115	134.760	17.020	0	- 348.132	1.725.872

In 2016 is er op artikel 13 per saldo € 422 miljoen minder uitgegeven dan oorspronkelijk was begroot. Hiervan heeft € 413 miljoen betrekking op doorgeschoven uitgaven en € 9 miljoen op overboekingen van en naar andere begrotingsartikelen.

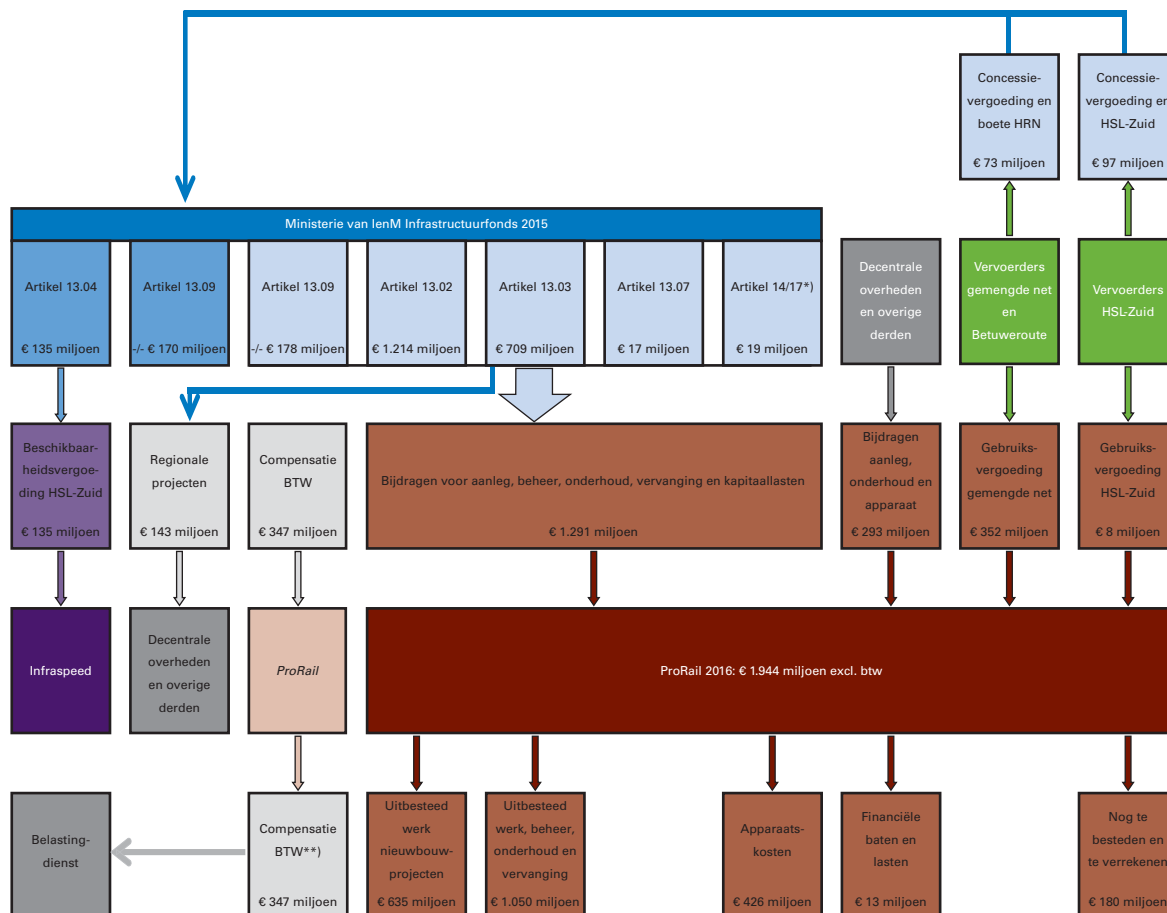
Van de doorgeschoven uitgaven heeft € 161 miljoen betrekking op BOV (effect van de onderbesteding ProRail 2015 op de aanvraag voor 2016), € 23 miljoen op PPS (als gevolg van de lage rentestand) en per saldo € 9 miljoen op de investeringsruimte en ontvangsten (diverse oorzaken). De overige € 221 miljoen hangt samen met aanlegprojecten en bijbehorende ontvangsten, waarvan de toelichtingen zijn opgenomen in de betreffende projectoverzichten.

De overboekingen van en naar andere begrotingsartikelen hebben betrekking op overheveling uit budget regionaal/lokaal (€ 26 miljoen, RSP-projecten), overheveling uit budget HSL-Zuid (€ 1 miljoen, onderzoek beton), toevoeging prijsbijstelling (€ 5 miljoen), overheveling naar begroting VenJ (€ 2 miljoen) en overheveling naar Provinciefonds en BDU (€ 39 miljoen, met name beter benutten).

	Beheer, onderhoud en vervanging	Aanleg- projecten	Geïnte- greerde contract- vormen	Rente en aflossing	Investe- rings- ruimte	Ontvangsten	Spoorwegen
Mutaties per begrotingsnota 2016	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.08	IF 13.09	IF 13 Totaal
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	2.566	7.004	– 121	0	6.104	– 15.553	0
Kasschuiven en saldobboekingen	3.263	172.899	35.838	31.766	54.034	– 5	297.795
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	1.815	9.092	0	0	– 6.420	0	4.487
Mutaties Voorjaarsnota 2016	7.644	188.995	35.717	31.766	53.718	– 15.558	302.282
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	80.842	32.899	0	0	1.873	– 115.614	0
Kasschuiven en saldobboekingen	– 160.400	– 341.210	– 23.589	– 31.765	– 65.621	129.428	– 493.157
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	1.560	– 740	0	0	1.996	0	2.816
Mutaties Miljoenennota 2017	– 77.998	– 309.051	– 23.589	– 31.765	– 61.752	13.814	– 490.341
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	– 3.577	1.433	0	0	3.266	– 1.122	0
Kasschuiven en saldobboekingen	1.260	– 169.966	– 9.335	– 1	– 13.269	13.961	– 177.350
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	0	– 16.275	0	0	0	0	– 16.275
Mutaties Najaarsnota 2016	– 2.317	– 184.808	– 9.335	– 1	– 10.003	12.839	– 193.625
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	0	59.493	0	0	0	– 59.493	0
Kasschuiven en saldobboekingen	– 4.656	– 9.899	– 25.417	0	0	62	– 39.910
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Slotwet 2016	– 4.656	49.594	– 25.417	0	0	– 59.431	– 39.910

Onderdeel B – aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële kasstromen spoorinfrastructuur 2016



*) Dit betreft de bijdragen aan RSP-projecten (artikel 14), Nazorg Betuweroute en ERTMS (artikel 17).

**) IenM compenseert de BTW op subsidies en gebruiksvergoeding aan ProRail, welke ProRail vervolgens afdraagt aan de Belastingdienst.

De liquide middelen van ProRail zijn met € 180 miljoen afgenomen t.o.v. vorig jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door de terugbetaling van de onderbesteding 2015 aan IenM (€ 94 miljoen BOV en € 50 miljoen MIRT) en de overbesteding op BOV in 2016 (€ 27 miljoen).

Onderdeel C – specificatie bestedingen ProRail

Onderstaand zijn de specificaties opgenomen van de bestedingen door ProRail zoals opgenomen in het overzicht bij onderdeel A. Deze gegevens zijn ontleend aan de voorlopige jaarcijfers ten behoeve van de concept jaarrekening 2016 van ProRail. De concept jaarrekening is nog niet vastgesteld door de aandeelhouder. De vastgestelde jaarrekening van ProRail wordt nagezonden aan de Tweede Kamer.

Bestedingen ProRail (excl. BTW)	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	635	694
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervangingen	1.050	893
Apparaatskosten	426	399
Financiële baten en lasten	13	12
Bestedingen door ProRail	2.124	1.998
Verrekende en te verrekenen bedragen	– 180	76
Ontvangen door ProRail	1.944	2.074
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	Realisatie 2016	Realisatie 2015
MIRT-projecten	454	482
Omgevingswerken en FENS	278	304
Doorbelaste apparaatskosten	– 97	– 92
Totaal	635	694
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervangingen	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Grootschalig onderhoud	124	137
Kleinschalig onderhoud	320	284
Onderhoud transfer	73	69
Beheer en calamiteiten	181	152
Verkenning en innovatie	3	9
Beheer en onderhoud	701	651
Bovenbouwvernieuwingen	102	112
Vervanging overige systemen (incl. aankoop panden)	281	165
Doorbelaste apparaatskosten	– 34	– 35
Vervangingen	349	242
Totaal	1.050	893

Apparaatskosten	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten	327	304
Externe dienstverlening (incl. inhuur)	45	43
Huisvestingskosten	54	52
Totaal	426	399

Financiële baten en lasten	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Rentebaten- en lasten	13	12
Aflossing leningen	0	0
Totaal	13	12

Nog te besteden, te verrekenen en te egaliseren	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Nog af te rekenen bijdragen rijksoverheid	– 55	144
Vooruitontvangen bijdragen rijksoverheid	37	54
Vooruitontvangen bijdragen omgevingswerken	173	176
Nog te egaliseren bedragen	228	213
Voorzieningen en reserves	23	27
Werkkapitaal (saldo schulden/vorderingen)	103	75
Liquide middelen	509	689

Onderdeel D – apparaat ProRail

In het Regeerakkoord (Rutte I en II) is een taakstelling op de apparaatskosten afgesproken. Voor ProRail gaat het om € 57,975 miljoen (incl. BTW) structureel vanaf 2018. ProRail vult deze taakstelling in door te besparen op externe dienstverlening, huisvestingskosten en een FTE-reductie van ca. 500 FTE in de periode 2013–2018.

FTE's per ultimo jaar ProRail	2014	2015	2016	2017	2018
FTE's ProRail per ultimo 2011	4.421	4.421	4.421	4.421	4.421
Overdracht reisinformatie NS	- 236	- 236	- 236	- 236	- 236
Insourcing en uitbreiding	93	219	326	357	434
ERTMS		54	84	84	84
Baseline-formatie	4.278	4.458	4.595	4.626	4.703
Invulling taakstelling	- 225	- 339	- 395	- 465	- 473
Doelstelling formatie	4.053	4.119	4.200	4.161	4.230
Bezetting	3.983	4.025	4.311		
Vacatures	52	134	44		
Formatie	4.035	4.159	4.355		
Afwijking van doelstelling	- 18	40	155		

De afwijking van de doelstelling op FTE's wordt onder andere veroorzaakt door extra inzet voor realisatie bovenbouwvernieuwingen, PGO-contracten, Beter & Meer, LEAN, extra IT-beheerlast, eisen rondom risk & compliancy en cursisten ten behoeve van een robuuste bezetting verkeersleiding. Een aantal oorspronkelijke maatregelen voor de invulling taakstelling is vervallen maar wordt gecompenseerd door verlaging van de «out of pocket»-kosten.

De aan ProRail opgelegde apparaattaakstelling is een financiële taakstelling. Uit onderstaande tabel blijkt dat deze taakstelling per 2018 structureel is ingevuld. Vanaf het Jaarverslag 2017 zal hierover niet meer afzonderlijk worden gerapporteerd.

Financiële invulling apparaatstaakstelling (bedragen x € mln)	2014	2015	2016	2017	2018
Apparaatstaakstelling Rutte I, incl. BTW, pp 2012	23	32	34	35	38
Apparaatstaakstelling Rutte II, incl. BTW, pp 2012	0	0	7	14	20
Apparaatstaakstelling totaal, incl. BTW, pp 2012	23	32	41	49	58
Apparaatstaakstelling totaal, excl. BTW, pp 2012	19	26	33	41	48
<i>Bron: begroting Infrastructuurfonds</i>					
Lonen, salarissen en overige personeelskosten 2012	300	300	300	300	300
Gemiddelde bezetting 2012 in FTE's	4.121	4.121	4.121	4.121	4.121
Gemiddelde personeelskosten per FTE	0,073	0,073	0,073	0,073	0,073
FTE-reductie	225	339	395	465	473
Besparing op FTE's	16	25	29	34	34
<i>Bron: jaarverslag 2012 ProRail en Infrastructuurfonds</i>					
Overige apparaatskosten 2013–2018	111	95	99	99	99
Overige apparaatskosten 2013–2018 pp 2012	108	92	96	96	96
Overige apparaatskosten 2012	115	115	115	115	115
Besparing op overige apparaatskosten	7	23	19	19	19
Exclusief effect aankoop panden	7	23	14	14	14
<i>Bron: jaarverslagen 2013–2016 ProRail en Infrastructuurfonds</i>					
Totaal besparing op apparaatskosten, excl. BTW, pp 2012	23	48	43	48	48

Lijst van afkortingen

AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AKOE	Aanpak Kritische Ontwerp Elementen
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
DBFM	Design, build, finance and maintain
DRIPs	Dynamische Route-Informatie Panelen
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EMC	Electromagnetic Compatibility
ERMTS	European Rail Traffic Management System
FES	Fonds Economische Structuurversterking
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSMR	Global System for Mobile Communications – Railway
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HTA	Hoofdtransportassen
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
IBOI	Index bruto overheidsinvesteringen
IDVV	Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuurfonds
IMPULS	Plan van aanpak Beheer en Onderhoud
IV	Informatievoorziening
KPI	Kernprestatie indicator
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MER	Milieu Effect Rapportage
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NOMO	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NUBBV	Niet uit balans blijken de bestuurlijke verplichtingen
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVW	Overige vaarwegen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	Provinciaal Inpassing Plan
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RSS	RandStadSpoor
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen
VOS	Verkeersmanagement Ondersteuning DataServices
V&R	Vervanging en renovatie
VRI	Verkeersregelinstallatie
VTW	Verzoeken tot wijziging
ZIP	Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid
ZSM	Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn