

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

A.	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKEL- LEN	2
	Wetsartikel 1	2
B.	BEGROTINGSTOELICHTING	3
1.	Leeswijzer.	3
2.	Infrastructuuragenda	7
3.	Productartikelen	14
4.	Bijlagen	86
1.	Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingstaat per productartikelonderdeel	86
2.	Verdiepingsbijlage	88
3.	Overzichtsconstructie Kustwacht	123
4.	Instandhouding	126
5.	ProRail	141
6.	DBFM-conversies	143
7.	Lijst van afkortingen	145

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

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

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaat opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. begrotingstoelichting).

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

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) stelt de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Begroting hoofdstuk XII) op van de Rijksbegroting, de begroting van het Infrastructuurfonds en de begroting van het Deltafonds.

Voor u ligt de begroting van het Infrastructuurfonds.

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

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

1. LEESWIJZER

Algemeen

De opzet en de structuur van de onderliggende begroting voor het Infrastructuurfonds zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën.

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op deze regelgeving voor dit fonds de onderstaande punten verwerkt.

- In de bijlage zijn de uitgaven per modaliteit weergegeven. Daarbij is het verschil met artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van de Begroting hoofdstuk XII uitgewerkt. Dit verschil betreft de overige ontvangsten van het fonds.
- Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2028.
- Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2028 toegelicht.
- Bij het toelichten van begrotingsmutaties wordt de volgende normering gehanteerd. Dit houdt in dat (hoofd)producten, waarbij het verschil kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht (tenzij beleidsmatig toch relevant).

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

- Voor beheer, onderhoud en vervanging is een aparte bijlage opgenomen. Specifiek voor Spoor (artikelonderdeel 13.02) geldt dat een meer uitgebreide inhoudelijke toelichting is opgenomen op de aanwending van de bijdrage aan ProRail. In deze begroting is een specificatie van de uitgaven opgenomen, die is gelijk getrokken met de specificatie zoals die is opgenomen in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail.
- Er is een zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van ProRail. Dit is gedaan door de middelen voor ProRail apart zichtbaar te maken bij artikelonderdeel Aanleg (artikel 13.03) en door het opnemen van het grafische schema met financiële stromen spoorinfrastructuur.

Inzicht in budgetflexibiliteit

Naar aanleiding van een toezegging om de budgetflexibiliteit voor de periode tot en met 2028 inzichtelijk te maken, bevat deze begroting informatie over de mate van verplichting van het budget.

- Een groot deel van uitgavenruimte op het Infrastructuurfonds tot en met 2028 is belegd met doorlopende juridische verplichtingen die voortkomen uit langlopende geïntegreerde contractvormen voor het ontwerpen, aanleggen, financieren en onderhouden van infrastructuur (zgn. DBFM-contracten), complementaire verplichtingen voor beheer, onderhoud en vervanging en budgetten die benodigd zijn voor bekostiging van Rijkswaterstaat en ProRail.
- Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, worden de budgetten op de artikelen voor aanleg als juridisch verplicht beschouwd omdat het hier projecten betreft in de realisatiefase. Bij projecten in de realisatiefase zijn er doorgaans juridisch bindende afspraken met aannemers gemaakt.
- Voor projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase geldt dat er doorgaans in meer of mindere mate concrete bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. De tabellen voor programma's en projecten die zich bevinden in de fase van verkenning of planuitwerking geven inzicht in de concreetheid van deze afspraken en daarmee over de mate van verplichting van de budgetten. Hiermee wordt de budgetflexibiliteit voor de periode tot en met 2028 inzichtelijk gemaakt.
- Het hele programma voor verkenning en planuitwerking is daartoe per modaliteit ingedeeld in drie categorieën, te weten:

A: «Verplicht»

Hieronder vallen alle projecten/programma's waar met (bestuurlijke) partijen concrete afspraken over zijn gemaakt over scope/tijd/geld/risico's met het oog op de realisatie. Doorgaans worden deze neergelegd in bestuursovereenkomsten of convenanten. Daarnaast vallen projecten onder deze categorie, die onvermijdelijk zijn om aan wettelijke normen te kunnen voldoen.

B: «Gebonden»

Deze categorie is voor projecten die niet onder (A) vallen, maar waarbij taakstellende projectbudgetten zijn vastgesteld en extern gecommuniceerd (bijvoorbeeld bij Voorkeursbeslissing), moties/amendementen erover zijn aanvaard en/of globale intentie/procesovereenkomsten zijn gesloten.

C: «Bestemd»

De overige projecten, programma's, planuitwerkingen, verkenningen, niet zijnde (A) of (B), die geacht worden bij te dragen aan de geformuleerde beleidsdoelen vallen onder deze categorie. Ook bekende risico's, zoals gemeld in correspondentie richting de Tweede Kamer kunnen hier opgenomen worden. Kenmerkend is dat nog geen politiek vastgestelde budgetten per project beschikbaar zijn. Indien beschikbaar wordt een kostenindicatie/bandbreedte opgenomen.

Meer gedetailleerde informatie over de projecten die zich thans in de fase van verkenning, planuitwerking en realisatie bevinden kunt u vinden in de individuele projectbladen van het MIRT Overzicht 2016¹. Nieuw vanaf de begroting 2016 is dat voor de projecten in de MIRT-tabellen waar mogelijk een digitale verwijzing is opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht. Hiermee is nog nadrukkelijker de koppeling gelegd tussen begroting en MIRT.

Opbouw

Deze begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd. Deze verdiepingsslag is als volgt opgebouwd.

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de infrastructuuragenda is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2016 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2016 begint.
3. Het laatste onderdeel van de agenda. «Begroting op hoofdlijnen», verstrekt inzicht in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
4. In de artikelgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel zijn de MIRT projecttabellen met de realisatieprojecten alsmede de verkenningen en planuitwerking programma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. Deze MIRT-tabellen zijn voorzien van toelichtingen indien sprake is van een wijziging in het taakstellend projectbudget (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) en/of als wijzigingen optreden in de oplevering van het project. Dit rekening houdend met de norm zoals eerder met de Tweede Kamer gedeeld.
5. In de bijlage is door middel van een meerjarige mutatietafel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds. Ook hier geldt dat bij het toelichten van de verschillen rekening is gehouden met de norm zoals eerder met uw Kamer gedeeld.
6. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

¹ <http://mirt2016.mirtoverzicht.nl>

Groeiparaagraaf: wat is nieuw in deze begroting

Tabel instandhouding netwerken

Door middel van de motie van de leden Smaling en de Rouwe (34 000 XII, 2014–2015, nr. 50) is ondermeer verzocht jaarlijks bij de begroting in beeld te brengen wat de voortgang, aard en omvang is van het onderhoud van de infrastructuur van Nederland. Hiertoe is in bijlage 4 een overzichtstabel opgenomen, zoals vorig jaar met uw Kamer gedeeld (34 000 A, 2014–2015, nr. 15).

Geïntegreerde contractvormen: DBFM-conversies

In aanloop naar deze begroting zijn er diverse DBFM-contracten afgesloten, omdat is aangetoond dat er bij deze projecten met deze contractvorm efficiencyvoordelen te behalen zijn. Door het afwijkende betaalritme van DBFM-contracten wordt de kasraming van deze projecten bij deze begroting in lijn gebracht met de verplichtingenreeks. In bijlage 6 is een algemene toelichting opgenomen over de budgettaire verwerking van DBFM-contracten.

Raming modaliteiten

Op artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds zijn budgetten beschikbaar voor verschillende modaliteiten. De ambitie is om – op termijn – alle uitgaven per modaliteit te ramen op de desbetreffende artikelen, opdat alle uitgaven die verband houden met een modaliteit op de betreffende artikelen zijn geraamd. Hiertoe is in de begroting 2014 een eerste aanzet gedaan.

In de ontwerpbegroting 2016 zijn aanvullende mutaties doorgevoerd om het eindbeeld te bereiken. Dit betreft onder meer het toedelen van de middelen op artikelonderdeel 18.12 «Nader toe te wijzen Beheer en Onderhoud en vervanging» en artikelonderdeel 18.08 «Netwerkoverstijgende kosten» aan artikel 12 Hoofdwegennet, artikel 15 Hoofdvaarwegennet en het Deltafonds.

Indicatoren

Nieuw op artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet is dat de indicatoren bij Verkeersmanagement en Beheer, Onderhoud en Vervanging in meerjarig perspectief zijn gezet.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

De infrastructuuragenda beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2016 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2016 begint.

Mijlpalen en resultaten 2016

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2016 wil lenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeeten 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.
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement.– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none">– 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, het [MIRT Overzicht 2016](#) en bijlage 4 Instandhouding van deze begroting.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenM in 2016 wil halen per modaliteit.

Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none">– A2 Passage Maastricht– N50 Ens – Emmeloord– A12 Ede – Grijsoord
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">– N18 Varsseveld – Enschede– A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen

Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">– OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)– OV SAAL korte termijn (Cluster C en A)– Fietsenstalling Amsterdam CS (deel Noord West)– Utrecht – Utrecht Lunetten Houten incl viaduct A27 (onderdeel Vleuten-Geldermalsen)– Traject Oost: Bunnik (snelverkeeronderdoorgang)– NSP Breda OVT– PHS: Doorstroomstation Utrecht (DSSU) (inclusief voorinvestering)– Fietsparkeren bij stations (diverse deelprojecten)– Toegankelijkheid Stations (diverse deelprojecten)– Eindhoven: nieuwe stationspassage (onderdeel programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)– Zwolle Spoor (onderdeel programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)– Programma Kleine Functiewijzingen (diverse projecten)– Maatregelen Beverwijk (onderdeel programma Regionet)– Station Leeuwarden Werpsterhoek (onderdeel RSP ZZL)– Robuustheidverhogende maatregelen Valleilijn RVM-1 (onderdeel regionale lijnen Gelderland)– Zutphen – Winterswijk: Snelheidsverhoging Zutphen (onderdeel regionale lijnen Gelderland)– Overweg Zwolle-Leeuwarden: Wolvega onderdoorgang Om den Noort (onderdeel Sporendriehoek NN)– Heerenveen: aanpassing bestaande overweg Rotstergaatseweg (onderdeel Sporendriehoek NN)– Page: emplacementen Delfzijl– 2^e fase programma Na-NOV
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">– Fietsparkeren bij stations (diverse deelprojecten)– Toegankelijkheid Stations (diverse deelprojecten)– PHS: Delft Zuid – Rijswijk– LVO (diverse deelprojecten)– Zwolle-Herfte– Programma Kleine Functiewijzingen (diverse projecten)– Waalhaven Zuid: herinrichting emplacement

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none">– De Zaan (Wilhelminasluis)– Wilhelminakanaal Tilburg– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding– Projecten in het kader van Quick-Wins regeling Binnenhavens
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">– Lekkanaal: 3^e kolk Beatrixsluis– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek– Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het [MIRT Overzicht 2016](#).

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

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger dan € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenM is dus niet zelf verantwoordelijk, maar kan een bijdrage leveren in de aanlegkosten van een dergelijk project als nut en noodzaak zijn aangetoond en het project van (boven)regionaal belang is. In artikelonderdeel 14.01 van het Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

Begroting op hoofdlijnen

Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste supplettoire begroting 2015. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in bijlage 2: Verdiepingsbijlage.

	art	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021–2028
Stand ontwerp-begroting 2015		6.163.077	5.911.025	6.350.144	5.847.820	6.059.340	6.415.734	45.106.669
Mutaties 1e supplettoire wet 2015		52.415	108.496	- 4.401	63.953	128.303	3.729	170.907
Stand Voorjaarsnota 2015		6.215.492	6.019.521	6.345.743	5.911.773	6.187.643	6.419.463	45.277.576
Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 268.814	- 235.570	- 279.941	50.304	- 125.950	- 193.666	911.764
<u>Kaderrelevante mutaties IF</u>								
1	Raming Infrastructuurfonds	13/14/15		- 65.000	15.000	- 100.000	- 100.000	50.000
2	Kasschuif tbv rijksbrede beeld	18		- 40.000	40.000			
3	Loon- en prijsbijstelling 2015	Div.	25.444	23.009	24.908	23.403	24.486	206.469
4	Afkoop PHS leenfaciliteit	13						675.000
5	DBFM conversies:							
	- A9 Gaasperdammerweg	12	- 44.587	- 134.735	- 316.328	175.140	44.352	222.584
	- A12 Ede - Grijsoord	12	- 59.124	- 14.952	14.321	8.041	6.933	46.592
	- Keersluis Limmel	15	- 27.473	- 694	- 36	4.841	1.890	13.754
6	Topsector Logistiek 2016	Div.		- 1.295	- 13.607	- 4.504	- 2.904	- 1.162
7	Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	Div.		- 4.329	- 3.908	- 3.366	- 2.712	- 2.765
8	Eenvoudig Beter	Div.		- 16.037				
9	Verdeling Netwerkovertijgende kosten	18		- 200.918	- 177.231	- 153.137	- 150.387	- 150.256
	(restant naar DF)	12/15		163.895	144.625	123.709	122.029	121.924
10	Inpassen ontvangsten-schuiven	Div.	- 99.024	84.182	39.681	- 6.458	- 52.953	- 22.800
11	Overboeking naar PF/GF/BCF: RSP 2015	14	- 67.110					
12	A1/A6/A9 SAA: diverse regiobijdragen	12			4.100	5.201	5.000	- 80.600
13	Overboekingen ikv Decentralisatie	13/14		- 17.103	- 40.223	- 20.523	- 19.523	- 19.523
	Diversen	Div.	3.060	- 11.593	- 11.243	- 2.043	- 2.161	- 2.281
								- 98.312
								- 9.286
<u>Mutaties binnen kader IF</u>								
14	Verdeling reservering							
	Vervanging en renovatie	18						- 3.086.349
		12/15						3.086.349
15	Inpassen minregel 2015 en 2017 en verder	Div.	93.938		19.703	20.115	22.793	21.307
			- 93.938		- 19.703	- 20.115	- 22.793	- 21.307
16	Kasschuif B&O Hoofdvaarwegennet	15			- 56.748	- 57.002	- 62.187	- 56.109
					56.748	57.002	62.187	56.109
17	Basis ICT	Div.	- 12.300	- 14.700				
			12.300	14.700				
18	Cyber security	12/15	- 25.900	- 35.400	- 16.500			
			25.900	35.400	16.500			
								77.800
								- 77.800
Stand ontwerp-begroting 2016		5.946.678	5.783.951	6.065.802	5.962.077	6.061.693	6.225.797	46.189.340

Ad 1. Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorar-

tikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

Ad 2. Dit betreft een kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering wordt hierop niet aangepast.

Ad 3. Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde loon- en prijsbijstelling 2015.

Ad 4. Dit betreft de verwerking van een oude afspraak met betrekking tot de PHS Leenfaciliteit. In deze afspraak was geregeld dat er voor de investeringen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer geleend kon worden. Deze constructie wordt voor de periode 2021–2027 vervangen door een toevoeging van € 675 miljoen aan het Infrastructuurfonds. Dit leidt niet tot extra investeringen.

Ad 5. Van deze projecten is de DBFM-aanbesteding afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 6. Voor de in 2016 op te starten activiteiten Topsector Logistiek wordt in totaal € 23,5 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 23,5 miljoen af.

Ad 7. De afgelopen jaren is de druk op het gebruik van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) sterk toegenomen. Hierdoor zijn er tekorten ontstaan in de financiering. Om deze problematiek van een oplossing te voorzien is in 2014 de Nationaal Commissaris Digitale Overheid (NCDO) benoemd. Onder regie van de NCDO is onder andere besloten tot interdepartementale versleuteling van de tekorten op de bestaande voorzieningen binnen de GDI. Conform dat besluit heeft lenM bij eerste suppletoire begroting 2015 middelen overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vanuit de begroting Hoofdstuk XII. Voor de verrekening binnen lenM wordt in totaal € 39,2 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar artikel 99 Nominaal en Onvoorzien op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 39,2 miljoen af.

Ad 8. Voor de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Omgevingswet (uitvoeringsregelgeving) wordt er in 2016 € 16,0 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar diverse (beleids)artikelen op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 16,0 miljoen af.

Ad 9. Op het artikelonderdeel Netwerkoverstijgende Kosten (18.08) werden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een

netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben zowel betrekking op de activiteiten die worden verricht voor het Infrastructuurfonds, als voor activiteiten op het Deltafonds. Deze middelen worden nu verdeeld over artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Ad 10. Dit betreft het effect op de uitgavenramingen van bijdragen op de fondsbegroting die in de tijd verschuiven.

Ad 11. Dit betreft de verwerking van technische overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds. Zie voor een meer toelichting het gestelde in het verdiepingsbijlage bij artikel 14.

Ad 12. Het betreft hier de verwerking van diverse bijdragen van derden. Het gaat enerzijds om het opnemen van de bijdragen van de regio aan de aansluiting Ooij – knooppunt Diemen, oostelijke aansluiting IJburg (€ 9,3 miljoen), voor afspraken over de extra onderdoorgang van de A6 in het kader van Stedelijke Bereikbaarheid Almere (€ 5,1 miljoen) en voor Almere Weerwater (€ 5,3 miljoen). Anderzijds is de scope en bijdrage in het kader van Stedelijke Bereikbaarheid Almere bijgesteld (– € 86 miljoen).

Ad 13. Het betreft hier diverse overboekingen naar Hoofdstuk XII/Brede Doeluitkering in het kader van decentralisatie van middelen voor Heerlen-Aken, Lenteakkoord, Limburg, Maaslijn en Zwolle-Enschede. Zie voor een meer uitvoerige toelichting het verdiepingsbijlage bij de artikelen 13 en 14.

Ad 14. Op het artikelonderdeel Nader toe te wijzen BenO en Vervanging (18.12) waren de noodzakelijke middelen voor Vervanging en Renovatie opgenomen. Deze middelen konden nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Deze middelen worden nu toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet. De toewijzing van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Dit door onder meer een inventarisatie van RWS van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

Ad 15. De minregels in 2015, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden op het gehele Infrastructuurfonds middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast. Voor Spoorwegen en Regionaal/lokale infrastructuur wordt dit eveneens gedaan voor de jaren 2017 en verder.

Ad 16. Een deel van de dekking voor de uitvoering van het beheer en onderhoud op het Hoofdvaarwegennet in de periode 2017–2020 staat gereserveerd in de periode na 2020. Het gaat in totaal om € 232 miljoen. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de juiste jaren geschoven.

Ad 17. De beschikbaarheid van het IV-areaal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV-netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Het IV-landschap is verouderd, een situatie die zich bij meerdere grote uitvoeringsorganisaties van de Rijksoverheid voordoet. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcom-

ponenten wordt budget overgeheveld van artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging naar artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de jaren 2015 en 2016 geschoven.

Ad 18. Het in 2014 gestarte Programma «Beveiligd Werken» richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missiekritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen ten aanzien van informatiebeveiliging (Cyber Security). De benodigde middelen voor Cyber Security worden gedekt uit de reservering voor Vervanging en Renovatie op artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet en via het aanlegprogramma naar de periode 2015–2017 geschoven.

Overprogramming

De in de begroting 2014 geïntroduceerde overprogramming wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2020) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2028 is het volledige programma altijd gedekt. Hoofdzakelijk is de overprogramming geplaatst op de artikelen voor verkenning- en planuitwerking. In deze projectfasen is de onzekerheid rondom de plannings – en daarmee het risico op vertraging – namelijk het hoogst. In de onderstaande tabel is de omvang van deze overprogramming weergegeven.

Overprogramming Infrastructuurfonds (in miljarden euro's)			
	t/m 2020	Vanaf 2021	Totaal
Aanlegprogramma	20,8	17,9	38,7
Aanlegbudget	18,3	20,4	38,7
Overprogramming (-)	- 2,5	2,5	0,0

Op de artikelen voor realisatie is er in de eerste jaren sprake van een beperktere overprogramming. Zowel de omvang als het ritme hiervan is inzichtelijk gemaakt in de projecttabellen bij de realisatieartikelen van de modaliteiten. Over de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2020) genomen is het volledige programma gedekt op de artikelen voor realisatie (oftewel de overprogramming is per saldo nul).

3. DE PRODUCTARTIKELEN

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Het betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, Geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte.

Artikel 12 Hoofdwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	3.407.686	3.578.129	2.917.637	3.060.272	2.466.705	3.298.560	2.090.335
Uitgaven	2.568.873	2.235.654	2.011.120	2.298.779	2.437.509	2.836.973	3.147.853
Waarvan juridisch verplicht:	94%						
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>21.589</i>	<i>14.510</i>	<i>9.691</i>	<i>3.631</i>	<i>3.631</i>	<i>3.632</i>	<i>3.631</i>
<i>12.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>665.071</i>	<i>592.880</i>	<i>678.756</i>	<i>562.327</i>	<i>506.795</i>	<i>520.306</i>	<i>499.928</i>
<i>12.02.01 Beheer en onderhoud</i>	<i>533.514</i>	<i>434.283</i>	<i>498.217</i>	<i>471.699</i>	<i>456.503</i>	<i>463.703</i>	<i>449.736</i>
<i>12.02.04 Vervanging</i>	<i>131.557</i>	<i>158.597</i>	<i>180.539</i>	<i>90.628</i>	<i>50.292</i>	<i>56.603</i>	<i>50.192</i>
<i>12.03 Aanleg</i>	<i>873.067</i>	<i>518.570</i>	<i>443.676</i>	<i>617.169</i>	<i>944.946</i>	<i>1.532.198</i>	<i>1.845.424</i>
<i>12.03.01 Realisatie</i>	<i>863.803</i>	<i>481.441</i>	<i>332.849</i>	<i>479.753</i>	<i>831.220</i>	<i>985.013</i>	<i>1.053.573</i>
<i>12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	<i>9.264</i>	<i>37.129</i>	<i>110.827</i>	<i>137.416</i>	<i>113.726</i>	<i>547.185</i>	<i>791.851</i>
<i>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>601.189</i>	<i>669.479</i>	<i>371.932</i>	<i>644.111</i>	<i>519.647</i>	<i>325.945</i>	<i>343.201</i>
<i>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</i>	<i>407.957</i>	<i>440.215</i>	<i>567.712</i>	<i>531.703</i>	<i>511.708</i>	<i>507.124</i>	<i>505.976</i>
<i>12.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>355.573</i>	<i>343.366</i>	<i>446.542</i>	<i>424.387</i>	<i>412.987</i>	<i>405.745</i>	<i>404.581</i>
<i>12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	<i>52.384</i>	<i>96.849</i>	<i>121.170</i>	<i>107.316</i>	<i>98.721</i>	<i>101.379</i>	<i>101.395</i>
<i>12.07 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 60.647</i>	<i>- 60.162</i>	<i>- 49.218</i>	<i>- 52.232</i>	<i>- 50.307</i>
Van totale uitgaven							
- Bijdrage aan agentschap RWS	975.932	933.232	1.104.906	1.030.231	1.005.118	995.695	967.896
- Restant	1.592.941	1.302.422	906.214	1.268.548	1.432.391	1.841.278	2.179.957
12.09 Ontvangsten	132.430	667.090	55.525	136.870	47.831	49.740	130.685

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenningen en planuitwerking, worden de budgetten in 2016 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2016. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000

			2016	2017	2018	2019	2020	2021
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.011.120	2.298.779	2.437.509	2.836.973	3.147.853	2.590.884
12.01	Verkeersmanagement		9.691	3.631	3.631	3.632	3.631	3.628
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		678.756	562.327	506.795	520.306	499.928	593.446
12.03	Aanleg		443.676	617.169	944.946	1.532.198	1.845.424	1.207.847
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		371.932	644.111	519.647	325.945	343.201	337.961
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		567.712	531.703	511.708	507.124	505.976	505.257
12.07	Investeringsruimte		- 60.647	- 60.162	- 49.218	- 52.232	- 50.307	- 57.255
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	55.525	136.870	47.831	49.740	130.685	8.703

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	3.159.223	3.003.951	2.831.303	2.652.453	2.574.156	2.432.040	2.618.528
12.01	Verkeersmanagement		3.625	3.624	3.623	3.621	3.621	3.621	3.629
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		791.694	791.650	795.875	796.175	742.298	969.145	704.997
12.03	Aanleg		1.617.221	1.483.623	1.313.350	1.108.003	946.225	430.727	272.865
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		295.397	286.994	266.673	271.334	422.427	222.087	220.764
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		492.970	499.240	495.259	500.044	501.021	501.159	498.543
12.07	Investeringsruimte		- 41.684	- 61.180	- 43.477	- 26.724	- 41.436	305.301	917.730
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	79.722	7.222	1.222	1.222	1.222	500	4.700

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft lenM naar optimaal gebruik van informatie over de beschikbare infrastructuur en draagt lenM bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Daarmee worden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid, bevorderd.

Producten

Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt in de volgende maatregelcategorieën:

- Verkeersgeleiding bij grote drukte, inclusief grootschalige evenementen en crisissituaties zoals bij een weeralarm.
- Hulpverlening, bevorderen doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
- Maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, bijvoorbeeld ter voorkoming van bumperkleven en het negeren van rode kruizen.
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

Verkeersmanagementmaatregelen betreffen onder andere de inzet van wegininspecteurs bij incidenten, toeritdosering, bediening en gebruik van spitsstroken, maar ook verkeersinformatie op panelen boven de weg. De meeste van deze maatregelen worden 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. Dit krijgt ook vorm in het programma Beter Benutten. Hierin wordt samen met andere infrabeheerders, vervoersorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan regionale maatregelen

om bestaande weg-, vaarweg-, spoor- en OV-verbindingen beter te benutten en daardoor de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Hetzelfde geldt ook voor de Praktijkproef Amsterdam, waarbij door gecoördineerd en netwerkbreed inzetten van maatregelen een bijdrage wordt geleverd aan de beleidsdoelen zoals verbeteren van de reistijd en bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio Amsterdam. In de 2e fase van deze proef worden de wegkantsystemen en dynamische navigatiesystemen (in-car) verder ontwikkeld, met als perspectief een verdere integratie van beide systemen.

Ook wordt in 2016 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.

In 2016 wordt ook vervolg gegeven aan het in 2013 gestarte actieprogramma «Beter geïnformeerd op weg» om in samenwerking met marktpartijen een gezamenlijke koers en een concrete agenda voor ontwikkeling en innovatie van verkeersmanagement voor de komende jaren te formuleren. Het actieprogramma bestaat uit een publiek-private routekaart over Reisinformatie & Verkeersmanagement, waarin de strategische lijnen voor de beoogde ontwikkelingen worden beschreven. Deze routekaart is in november 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd. De routekaart wordt concreet uitgewerkt in een uitvoeringsagenda voor de overheden en het bedrijfsleven onder de naam «Connecting Mobility». Het actieprogramma biedt een meerjarig richtsnoer (2013–2023) dat de basis legt voor publieke en private investeringen in reisinformatie en verkeersmanagement.

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in de bijlage instandhouding bij deze begroting.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2014	2015	2016
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.637	2.667	2.674
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	336	347	347

Toelichting:

De verwachte toename van verkeerssignalering op rijbanen is de resultante van de uitbreiding in 2015 (A4 Delft-Schiedam en N35 Combiplan Nijverdal) en uitbreiding in 2016 (A2 Passage Maastricht).

De verwachte toename van het aantal kilometer spits- en plusstroken eind 2016, is de resultante van enerzijds permanente openstelling van de plusstrook in 2015 op de A12 Woerden – Gouda en anderzijds de realisatie van onder andere extra spitsstroken op A7/A8 Purmerend – Zaandam –

Coenplein (Beter Benutten) en op de A15 Maasvlakte-Vaanplein bij Rozenburg.

Indicator verkeersmanagement					
	Eenheid	2013	2014	Streef- waarde 2015	Streef- waarde 2016
Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders.	% van bemeten rij baanlengte	83%	89%	89%	89%

Toelichting:

De indicator kent twee aspecten, namelijk de mate van beschikbaarheid van de RWS meetlocaties en de mate waarin meetgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). In combinatie met de verkeersgegevens van andere wegbeheerders kan dit aan serviceproviders beschikbaar worden gesteld.

12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van vlot en veilig vervoer van personen en goederen. Daarbij gelden randvoorwaarden voor milieu (natuur, lucht, geluid en duurzaamheid).

Producten

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.

Vervanging en renovatie 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 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 concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

In bijlage 4 Instandhouding is een nadere toelichting opgenomen met betrekking tot beheer en onderhoud en vervanging van alle netwerken.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

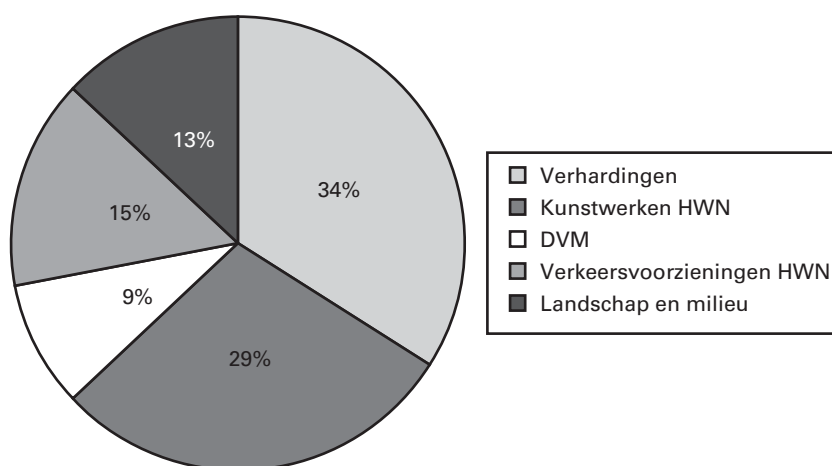
Voor het gebruik van het wegennet zet lenM in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van het landschap en het milieu rond de rijkswegen als randvoorwaarden. Zowel het preventief als het correctief onderhoud vallen onder het beheer en onderhoud.

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan.
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken.
- Uitgaven voor onderhoud aan DVM-systemen zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales.
- Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.
- Uitgaven voor geluidmaatregelen (landschap en milieu) als gevolg van naleving van geluidproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

Meetbare gegevens

In onderstaande figuur is een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten voor verhardingen, kunstwerken (bruggen en viaducten), DVM, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu. Deze percentages zijn gebaseerd op een langjarig gemiddelde.



Areaal rijkswegen

		Eenheid	2014	2015	2016
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.801	5.807	5.805
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.587	1.597	1.605
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	76	76
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	13	13	13
Groen areaal		km ²	201	201	201

Toelichting:

- De afname van de rijbaanlengte (hoofdrijbaan) van 5.807 km in 2015 naar 5.805 km in 2016 wordt verklaard door de aanleg van de A2 Passage Maastricht waarbij de aanleg van de tunnel zorgt voor een kleine afname.
- De toename van de rijbaanlengte (verbindingswegen en op- en afritten) van 1.597 km in 2015 naar 1.605 km in 2016 wordt verklaard door de aanleg van de A2 Passage Maastricht.

Omvang Areaal

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

¹ exclusief verzorgingsbanen

Indicatoren Beheer en Onderhoud

	2013	2014	streef- waarde 2015	streef- waarde 2016
De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen.	5%	4%	10%	10%
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement.	98%	99%	90%	90%
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	85%	96%	98%	98%

12.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegenet 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. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

In deze begroting zijn de gereserveerde middelen voor Vervanging en Renovatie van Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten deels toegevoegd aan het Hoofdwegenet. De toewijzing van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Hiervoor heeft RWS de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten geïnventariseerd.

Op dit artikel staan hiermee alle beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegenet. In het MIRT Overzicht² worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. Rijkswaterstaat bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma dus in latere jaren concreet.

² Zie voor het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/project_en_programmabladen/611.aspx

Wegnr.	Objecten	Gereed
A58	Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland	2015
A12	Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten	2015
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2016
div.	Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord- Holland	2016
A27	Renovatie A27 Stichtse brug-Knooppunt Almere	2016
N3	Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht	2017
N15	Suurhoffbrug tussen Europoort en Oostvoorne	2017
A59	Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/ Drunen	2017
A22	Velsertunnel	2017
N200	Rijnlandse Boezemwaterbruggen	2018
A44	Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg	2018
N3	Dordrecht Zuid-Papendrecht, vervanging wegfun- dering	2019
A6	Lelystad Noord-Ketelbrug, vervanging wegfun- dering	2020
A16	Brienoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein	2020
A76	Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth	2020

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 om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

12.03.01 Realisatie

Producten

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2016 wil IenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	A2 Passage Maastricht N50 Ens – Emmeloord A12 Ede – Grijsoord
Start realisatie	N 18 Varsseveld – Enschede A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen

Overige maatregelen

Meer veilig-3

In 2016 wordt gewerkt aan de voorbereiding en de uitvoering van het pakket Meer veilig-3 (uitvoeringsperiode 2015–2018). Het pakket bevat naast kosteneffectieve maatregelen voor het oplossen van verkeersonveilige locaties ook maatregelen voor het oplossen van significante onveilige situaties op routes. De totale omvang van het programma is € 37 miljoen. In 2016 wordt gewerkt aan de realisatie van de eerste tranche van 51 maatregelen. In 2016 wordt ook gewerkt aan de voorbereiding van de maatregelen uit de tweede tranche.

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. In 2016 is dit pakket maatregelen grotendeels in uitvoering.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)³. De geplande werkzaamheden binnen het MJPO lopen door tot en met 2018. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden. In de periode 2016–2018 wordt gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van de laatste tranche maatregelen, inclusief een aantal aanvullende maatregelen ter bescherming van de otter. Informatie over het programma, zoals de maatregelen, zijn ook te vinden op de website.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Het project A12 Ede-Grijsoord is met de DBFM-conversie in deze begroting overgegaan van het realisatieprogramma (12.03.01) naar Geïntegreerde contractvormen (12.04).
- De projecten A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen en A27/A1 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten zijn van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij wordt aangesloten bij de huidige raming. Het verschil tussen de raming en het budget wordt toegevoegd aan de investeringsruimte (zie ook 12.07).
- ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding): De meevallers bij de projecten A4 Burgerveen – Leiden (€ 40 miljoen) en A2 Maasbracht – Geleen (€ 16 miljoen) zijn overgeboekt naar ZSM (programma Zichtbaar, Snel en Meetbaar) waar alle mee- en tegenvallers van de Spoedaanpak worden samengevoegd. Dit leidt tot een ophoging van het ZSM-budget. Beide projecten zijn ruim binnen budget opgeleverd, omdat voorziene risico's na de aanbesteding niet zijn opgetreden. Daarnaast heeft de renovatie van de Hollandse brug eerder plaatsgevonden. Deze kosten (€ 75 miljoen) zijn destijds voorgefinancierd uit ZSM. Nu worden de middelen terugbetaald vanuit het programma voor Vervanging en Renovatie aan ZSM.
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA):
 - het deeltraject A9 Gaasperdammerweg is met de DBFM-conversie in deze begroting overgegaan van het realisatieprogramma (12.03.01) naar Geïntegreerde contractvormen (12.04).
 - De aanbestedingsmeevaller en een deel van de risicoreservering bij het deeltraject A1/A6 (12.04) wordt overgeheveld naar het generale onderdeel van het programma (12.03.01) en blijft hiermee behouden voor SAA.
 - Het deeltraject A6 Almere is van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase.
 - Verwerking van de bijdragen voor een extra onderdoorgang van de A6 in het kader van Stedelijke Bereikbaarheid Almere (€ 7,6 miljoen) en voor Almere Weerwater (€ 5,3 miljoen).

³ www.mjpo.nl

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Bij het Tracébesluit (maart 2011) is gemeld dat het project SAA een flinke opgave heeft om het project te realiseren binnen het taakstellend budget. Eén project is inmiddels afgerond (A10-Oost), twee projecten zijn in uitvoering (A1-A6 en A9 Gaasperdammerweg), één project zit in de aanbestedingsfase (A6 Almere) en A9 Amstelveen in de voorbereiding OTB. De budgetspanning bedraagt op dit moment € 0,3 miljard. Het programma SAA heeft te maken met diverse onzekerheden en nog te realiseren complexe onderdelen (aquaduct; tunnel; verdiepte liggingen; wisselstroken). Door strakke sturing op de risico's behoort het realiseren van SAA binnen het taakstellend budget nog steeds tot de mogelijkheden.
- A28 Knooppunt Hoevelaken: Het budget is verhoogd door een bijdrage van de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk (€ 2 miljoen) en een bijdrage van de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort (€ 7 miljoen) conform de bestuursovereenkomst.
- A4 Burgerveen – Leiden: Bij het project zijn voorziene risico's niet opgetreden en is een groot deel van de risicoreservering vrij gevallen. Ook is het gelukt de scope stabiel te houden tijdens de relatief lange uitvoeringsduur. De meevaller is overgeboekt naar ZSM waar alle meen- en tegenvallers van de Spoedaanpak worden samengevoegd.
- A2 Maasbracht – Geleen: Bij oplevering van het project is een groot deel van de risicoreservering vrij gevallen. Risico's in relatie tot kabels en leidingen bij een Petrochemische complex hebben door goede beheersing niet tot extra kosten geleid. De meevaller is overgeboekt naar ZSM waar alle meen- en tegenvallers van de Spoedaanpak worden samengevoegd.
- N31 Haak om Leeuwarden: De ophoging van het budget met € 22 miljoen is hoofdzakelijk ontstaan door een aangepaste uitvoeringsmethode bij het zuidelijke deel van dit project, waardoor het ontwerp moest worden aangepast.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Dynamisch Verkeersmanagement	129	129	129	0							-	-
Kleine projecten / Afronding projecten	61	134		17	5	10	15	11	2		nvt	nvt
Programma 130 km	56	57	19	19	0	17	0				-	-
Programma aansluitingen	99	99	27	7	25	23	15	2			nvt	nvt
Quick Wins Wegen	37	37	11	0	0	1			25		-	-
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.752	1.620	1.449	26	8	7	3		141	118	2016	2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	50	16	9	6	5	14				2015-2018	2015-2018
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.673	1.662	556	30	11	60	265	345	173	232	2024	2024
A9 Badhoevedorp	340	339	91	46	39	19	7	138			2018	2019
A2 Holendrecht – Oudenrijn	1.219	1.219	1.202	2	5	0	1	0	9		2012	2012
A28 Utrecht – Amersfoort	224	223	189	3	3		6	22			2013	2013
A28 Knooppunt Hoevelaken											2022-2024	2022-2024
	741	731	11	9	7	10	36	136	162	370		

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
A1 Bunschoten – Knooppunt Hoevelaken	24	24	2	14	1	7					2015	2016
N50 Ens-Emmeloord	16	16	0	13	3						2016	2016–2018
A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein	21	21	1	10	3	8					2015	2015–2017
A27/A1 Utrecht.N. – knp. Eemnes – asl.Bunschoten	261	266	5	4	18	109	111	11	1		2018–2020	2018–2020
Projecten Zuidvleugel												
A4 Burgerveen – Leiden	548	588	519	14	2	2	2	1	1	8	2015	2015
A4/A44 Rijnlandroute	551	549			36	36	100	120	161	98	Regio	Regio
A4 Delft – Schiedam	658	657	446	102	38	10	6	34	3	19	2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta												
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	11	10	0	1	2	4	3	2			2020	2020
N61 Hoek-Schoondijke	118	118	83	26	2		7				2015	2015
Projecten Brabant												
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom	275	275	234	10	8	5	18				2014	2014
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	7	7	6	0		0		0			2014	2014
A67 Aanpak toerit Someren	6	6	3	1	1		0	1			2015	2015
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht – Geleen, 1e fase	154	171	153	0		0					2013	2013
A2 Passage Maastricht	678	678	650	1	2	0	26				2016	2016
A76 Aansluiting Nuth	64	64	0	50	1		13				Regio	2018
Projecten Oost-Nederland												
A50 Ewijk – Valburg	270	270	265	1	3	2		0			2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	321	321	294	13			14		0		2015	2015
N18 Varsseveld – Enschede	337	336	98	23	55	120	38	2			2019–2021	2019–2021
N35 Wijthmen – Nijverdal	15	15	0	15							2018	–
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen	31	36	1	1	14	15	0				2016–2018	2016–2018
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden (De Haak)	217	195	184	29	4						2014	2014
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	666	663	8	18	29	50	47	36	66	412	2019–2021	2019–2021
Overige maatregelen												
Meer kwaliteit leefomgeving	109	107	3	20	16	20	20	20	10			
Meer veilig 3	37	35		7	10	10	10					
Verzorgingsplaatsen	25	25	10	5	10							
Afrondingen					1	2	1	1		1		
Totaal uitvoeringsprogramma	11.802		6.665	546	368	552	778	882	754	1.258		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				85	65	78	53	3				
Programma Realisatie (IF 12.03.01)				631	433	630	831	885	754	1.258		
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				481	333	480	831	985	1.054	1.258		
Overprogrammering (–)				– 150	– 100	– 150		100	300			

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Na openstelling vinden er in de regel nog (na)betalingen plaats, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.

12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen: zie toelichting bij artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet.
- De projecten A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen en A27/A1 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten zijn overgegaan naar de realisatiefase en opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie.
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Het deeltraject A6 Almere is overgegaan naar de realisatiefase en opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie. Na overleg met de regio is de bijdrage vanuit Stedelijke Bereikbaarheid Almere bijgesteld (– € 86 miljoen). In lijn hiermee is de scope en het taakstellend budget aangepast.
- A27 Houten – Hooipolder: Conform de Beleidslijn Grote Rivieren (BGR) worden twee bruggen op het traject A27 Houten-Hooipolder aangepast. Hierdoor is het taakstellend budget met € 20 miljoen verhoogd, waarvan € 16 miljoen is toegevoegd vanuit de Investeringsruimte Hoofdwegennet en € 4 miljoen is toegevoegd vanuit het Deltafonds.
- A58 Aansluiting Goes: In november 2013 is met de gemeente Goes overeengekomen om € 9 miljoen bij te dragen aan de aansluiting Goes op de A58.
- Reserveringen voor LCC: Voor de projecten Rijnlandroute, A4 Vlietland-N14, N35 Wijthmen-Nijverdal en N35 Nijverdal-Wierden is vanuit deze reservering een specifieke reservering voor Beheer en Onderhoud door areaalgroei opgenomen in de begroting.
- Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15: De reservering tologpave DBFM-aanbestedingen Blankenburgverbinding en ViA15 (€ 47 miljoen) en de reservering tegenvallende tolopbrengsten A12/A15 (€ 61 miljoen) zijn in deze begroting samengevoegd. De totale tolreservering blijft hiermee ongewijzigd (€ 108 miljoen).
- Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport: In 2015 is met de gemeente Eindhoven en andere regionale partners de bestuursovereenkomst voor de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid Eindhoven getekend (aanpassing van de aansluiting op A2/N2). Het Rijk is bereid om vanuit lenM € 25 miljoen bij te dragen.
- N33 Zuidbroek-Appingedam: In 2015 zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt over de N33 Zuidbroek-Appingedam. Het Rijk stelt hiervoor € 11 miljoen (aanleg) en € 4 miljoen (beheer en onderhoud) beschikbaar. De provincie Groningen draagt € 89 miljoen bij aan het project.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet

Bedragen x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Verplicht				
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 285	- 278		nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	304	306		nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	260	259		nvt
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	212	212		nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	122	217		nvt

Bedragen x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4)	596	992	2018	2024–2026
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	297	296	2016	2028
A12/A27 Ring Utrecht	1.138	1.134	2017	2024–2026
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	166	165	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	26	28	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel				
A13/A16 Rotterdam	979	975	2016	2021–2023
A4 Vlietland – N14	14	12	2014	2020–2022
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologave)	857	854	2016	2022–2024
Projecten Brabant				
A27 Houten – Hooipolder	810	787	2017	2023–2025
Projecten Zuidwestelijke Delta				
A58 Aansluiting Goes	9		nvt	nvt
Projecten Oost-Nederland				
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (excl. tologbren- sten) (ViA15)	555	553	2016	2019–2021
N35 Zwolle – Wijthmen	48	48	2015	2017–2018
N35 Nijverdal – Wierden	122	122	nbn	nbn
A1 Apeldoorn – Azelo				Fase 1: 2019– 2021
	421	420	2017	Fase 2: 2026– 2028
Projecten Limburg				
A2 't Vonderen – Kerensheide	261	256	2017	2025–2027
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Reserveringen voor LCC	127	148		nvt
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	108	108		nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	300	300		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport	51	51		
Projecten Zuidvleugel				
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprickers)	447	446		
Reservering BenO A4 Vlietland-N14	2			nvt
Reservering BenO Rijnlandroute	15			nvt
Reservering BenO Blankenburgverbinding	79	79		nvt
Projecten Brabant				
A58 Eindhoven – Tilburg	318	317		
A58 Sint Annabosch – Galder	117	116		
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25	0		
N65 Vught – Haaren ¹	46	46		
Projecten Noord-Nederland				
N33 Zuidbroek-Appingedam	11			
Reservering BenO N33 Zuidbroek-Appingedam	4			nvt
Projecten Oost-Nederland				
Reservering BenO N35 Nijverdal-Wierden	1			nvt
Reservering BenO N35 Wijthmen-Nijverdal	1			nvt
Reservering BenO A1 Apeldoorn – Azelo	19	19		nvt
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	29	28		nvt
Projecten Limburg				
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5			
Bestemd	355	388		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering nalevingskosten SWUNG				
Studiebudget Verkenningen / MIRT-onderzoeken				
Projecten Zuidvleugel				
A20 Nieuwerkerk – Gouwe				

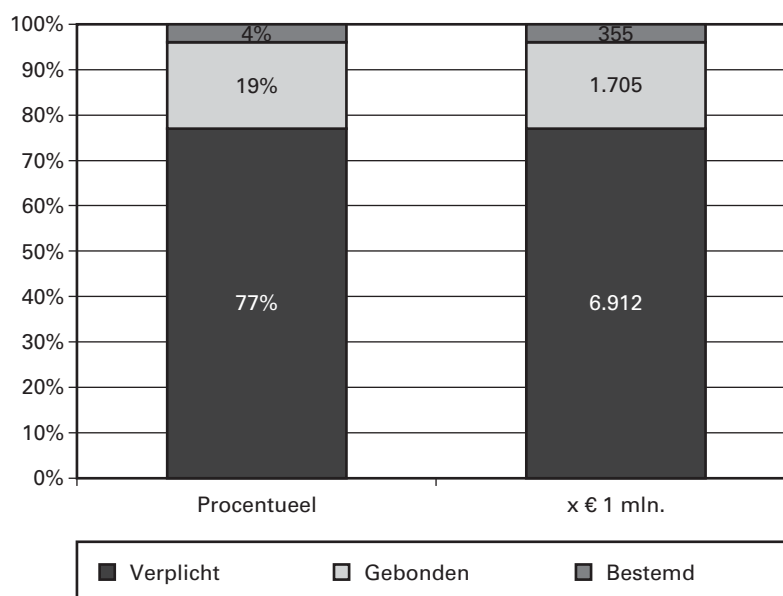
Bedragen x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	8.972			
Begroting IF 12.03.02	8.972			

¹ Dit is exclusief de € 10,6 mln. die RWS heeft gereserveerd voor maatregelen op en langs de N65 conform het convenant tussen RWS en Vught van 13 juni 2007.

Legenda:

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2015–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.



12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Infrastructuur projecten 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 vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. 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. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase kan sprake zijn van een gedeeltelijke betaling (de 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.

De Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (Kamerstukken II, 2010–2011, [32 500 A, nr. 83](#), bijlage 3) bevat een lijst van in totaal 20 potentiële DBFM-projecten op het hoofdwegennet. 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, 2014–2015, [28 753, nr. 35](#)).

Producten

Onderstaand een overzicht van de projecten waar reeds beschikbaarheidsbetalingen worden verstrekt danwel op korte termijn worden verwacht.

De projecten N31 Leeuwarden Drachten, A59 Rosmalen Geffen, A12 Lunetten Veenendaal, 2^e Coentunnel en N33 Assen Zuidbroek zijn opengesteld en verkeren in de exploitatiefase. De projecten A15 Maasvlakte Vaanplein, A12 Veenendaal Ede Grijsoord en twee deelprojecten van SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere) verkeren in de bouwfase. De (al dan niet partiële) beschikbaarheidsvergoedingen van al deze projecten zijn te vinden in onderstaand projectoverzicht.

Momenteel lopen DBFM-aanbestedingen van de N18 Varsseveld Enschede, A6 Almere (onderdeel van SAA), de A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes-Bunschoten. Overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (12.03) en onderhoud (12.02) naar dit begrotingsartikel zal plaatsvinden na «financial close» van deze contracten.

Voor 2016 en 2017 is voorzien dat de aanbesteding zal starten van het deelproject A9 Amstelveen van Schiphol-Amsterdam-Almere, de A13/A16 Rotterdam en de A12/15 Ressen-Oudbroeken (Via15).

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De projecten A12 Ede-Grijsoord en A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere deeltraject A9 Gaasperdammerweg zijn in deze begroting overgegaan van het realisatieprogramma (12.03.01) naar Geïntegreerde contractvormen (12.04).
- A1/A6/A9 Schiphol Amsterdam Almere deeltraject A1/A6: De generale onderdelen van het programma SAA worden begroot op artikel 12.03.01 Realisatie. De wijziging betreft een scope-uitbreiding (aansluiting Ooij) en een overheveling naar het generale onderdeel (o.a. aanbestedingsmeevaller deeltraject A1/A6). Dit budget blijft beschikbaar binnen het programma SAA.
- N33 Assen – Zuidbroek: Het budget is met € 14 miljoen opgehoogd met de vanuit RSP Zuiderzeelijn voor dit project beschikbare bedragen op artikel 14 Regionaal/Lokale Infrastructuur. Daarnaast is € 5 miljoen overgeheveld naar de N33 Zuidbroek-Appingedam op artikel 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen.

Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Aflossing tunnels	1.237	1.234	476	59	54	55	57	58	59	419	–	–
A10 Tweede Coentunnel	2.221	2.216	946	52	54	53	51	51	51	961	2013	2013
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A1/A6)	1.731	2.017	75	32	36	325	89	61	75	1.037	2019	2019
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.066			20	30	35	204	53	45	678	2021	–
A12 Lunetten – Veenendaal	641	639	247	22	24	24	24	19	24	257	2012	2012
Projecten Zuidvleugel												
A15 Maasvlakte – Vaanplein	2.058	2.053	574	428	142	113	54	54	55	639	2015	2015
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen – Geffen, PPS	288	288	267	0	0	1	1	1	6	12	2005	2005
Projecten Oost-Nederland												
A12 Ede – Grijsoord	166		10	5	12	18	12	9	9	91	2016	2016
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden – Drachten	166	166	113	6	6	6	6	6	6	17	2007	2007
N33 Assen – Zuidbroek	350	340	50	45	13	13	22	13	13	180	2014	2014
Afrondingen					1	1		1				
Totaal	9.924		2.758	669	372	644	520	326	343	4.291		

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Bij DBFM projecten worden na de openstelling de beschikbaarheidsvergoedingen betaald, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (incl. afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan verkeersmanagement, beheer, onderhoud, vervanging, aanleg en DBFM en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT systemen, het inspecteren van het areaal en de ontwikkeling van kennis en innovatie. Er is gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

Uit analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat een beperkte bijstelling nodig is in de verdeling van taken die nu door de markt worden uitgevoerd en taken die door RWS met eigen personeel worden uitgevoerd. De complexiteit van aanleg- en onderhoudsprojecten neemt steeds verder toe. Dit komt onder meer door een meer integrale gebiedsontwikkeling, toename van de ICT-toepassingen in de infrastructuur en een groeiende renovatieopgave. De vraag naar specifieke kennis en ervaring op deze terreinen neemt de komende jaren verder toe. Zonder ingrijpen leidt dit tot een groeiende behoefte aan relatief dure inhuurcontracten en een te grote afhankelijkheid van de markt. Om haar rol als deskundig opdrachtgever richting de bouwbedrijven te kunnen blijven spelen, en bovenstaande ontwikkelingen het hoofd te bieden, wil RWS meer deskundig eigen personeel in dienst nemen. Het gaat dan om extra capaciteit ten behoeve van techniek, inkoop, projectbeheersing en inspecties ten

behoefte van instandhoudingsadviezen van RWS-objecten. Hiervoor wordt er budget overgeheveld van de artikelonderdelen Beheer, Onderhoud en Vervanging (12.02) en Aanleg (12.03) naar het artikelonderdeel Netwerkgebonden Kosten Hoofdwegennet (12.06). Vanuit Aanleg worden de kosten voor het eigen personeel (voor)gefinancierd uit het planstudiekostenbudget. Uit de verwachte meevallers bij de projecten door lagere benodigde inhuur zal het planstudiekostenbudget de komende jaren weer worden aangevuld, zodat voldoende studiebudget beschikbaar blijft.

12.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord. De investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en de in het najaar van 2013 aangekondigde MIRT-onderzoeken (Kamerstukken II, 2013–2014, [33 750 A, nr. 25](#)).

De in de begroting 2015 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 639 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2016 nu € 679 miljoen.

- Ophoging van de taakstellende projectbudgetten van A27 Houten-Hoopolder (– € 16 miljoen), N33 Zuidbroek – Appingedam (– € 10 miljoen), Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk (– € 7 miljoen), A2 't Vonderen – Kerensheide (– € 4 miljoen) en A4 Vlietland – N14 (– € 2 miljoen).
- Eén van de risico's waarvoor de investeringsruimte beschikbaar is, zijn de hogere uitgaven binnen artikel 12.02 Beheer en Onderhoud als gevolg van areaalgroei. Voor de aanlegprojecten die in deze begroting van planuitwerking zijn overgegaan naar de realisatiefase, zijn de middelen voor Beheer en Onderhoud door areaalgroei aan artikel 12.02 toegevoegd (– € 29 miljoen).
- Verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma en het aanbestedingsresultaat bij het realisatieproject A12 Ede – Grijsoord (+ € 11 miljoen).
- Vrijval van budget bij de planuitwerkingen A7/A1 Utrecht Noord knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten (+ € 8 miljoen) en A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen (+ € 5 miljoen) door aansluiting bij de lagere raming.
- Verhoging van de investeringsruimte door verwerking ontvangsten vastgoed Rijnlandroute (+ € 10 miljoen), aansluiting budgetbehoefte A10 2e Coentunnel tot de einde van de looptijd van het fonds (+ € 55 miljoen) en vrijval voorlopige reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport vanwege dekking vanuit artikel 14 Regionaal/Lokale Infrastructuur (+ € 25 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2015 (+ € 46 miljoen.)
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (– € 24 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Generieke Digitale Infrastructuur (– € 15 miljoen.)
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (– € 8 miljoen).
- Bijdrage aan het National Data Warehouse (– € 7 miljoen).

12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte	1	0	0	0	0	0	- 1
Kaseffect verwerking index 2013	0	- 41.956	- 39.817	- 32.936	- 31.268	- 24.883	- 29.196
Kaseffect verwerking index 2014	0	- 18.692	- 20.345	- 16.281	- 20.964	- 25.424	- 28.058
Totaal	0	- 60.647	- 60.162	- 49.218	- 52.232	- 50.307	- 57.255

12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte	1	1	- 1	- 1	0	0	678.709	678.708
Kaseffect verwerking index 2013	- 31.260	- 30.113	- 19.885	- 15.537	- 16.360	313.211	0	1
Kaseffect verwerking index 2014	- 10.425	- 31.068	- 23.590	- 11.186	- 25.076	- 7.910	239.021	0
Totaal	- 41.684	- 61.180	- 43.477	- 26.724	- 41.436	305.301	917.730	678.709

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting hoofdstuk XII over 2016 bij beleidsartikel 16 Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	1.635.883	1.988.403	2.244.286	1.797.600	3.045.943	2.520.390	1.297.542
Uitgaven	2.241.221	2.261.343	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607
Waarvan juridisch verplicht:	90%						
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>1.304.521</i>	<i>1.228.205</i>	<i>1.291.436</i>	<i>1.165.680</i>	<i>1.142.026</i>	<i>1.186.531</i>	<i>1.163.964</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>784.844</i>	<i>793.832</i>	<i>963.385</i>	<i>814.795</i>	<i>724.012</i>	<i>595.351</i>	<i>360.942</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	710.202	578.013	671.883	546.425	404.762	346.178	270.982
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	51.621	60.556	52.643	71.734	70.501	54.207	15.404
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	17.307	146.904	115.134	190.097	244.567	194.966	74.556
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	5.714	8.359	123.725	6.539	4.182	0	0
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>135.279</i>	<i>168.123</i>	<i>157.384</i>	<i>155.887</i>	<i>156.395</i>	<i>159.583</i>	<i>166.793</i>
<i>13.07 Rente en aflossing</i>	<i>16.577</i>	<i>48.907</i>	<i>17.020</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>
<i>13.08 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>22.276</i>	<i>18.037</i>	<i>76.230</i>	<i>101.916</i>	<i>77.966</i>	<i>77.311</i>
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0
– Restant	2.241.221	2.261.343	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607
13.09 Ontvangsten	117.966	203.878	299.796	187.562	188.279	202.300	201.071

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, worden de budgetten in 2016 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2016. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000		2016	2017	2018	2019	2020	2021
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.291.436	1.165.680	1.142.026	1.186.531	1.163.964
13.03	Aanleg		963.385	814.795	724.012	595.351	360.942
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		157.384	155.887	156.395	159.583	166.793
13.07	Rente en aflossing		17.020	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte		18.037	76.230	101.916	77.966	77.311
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	299.796	187.562	188.279	202.300	201.071
							206.235

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
13	Spoorwegen								
		Uitgaven	1.636.846	1.696.224	1.804.548	1.956.819	1.801.707	1.873.433	1.687.958
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.177.809	1.180.831	1.200.742	1.199.633	1.200.601	1.174.834	1.150.486
13.03	Aanleg		207.792	271.569	349.068	502.880	354.206	452.250	285.475
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		169.104	170.495	172.348	173.312	173.383	172.571	162.331
13.07	Rente en aflossing		16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte		65.544	56.732	65.793	64.397	56.920	57.181	73.069
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	211.247	214.269	199.237	311.876	185.044	185.044	185.044

13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Op grond van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 kan een beheerder voor de spoorweginfrastructuur worden aangewezen en kunnen lidstaten financiële middelen verstrekken aan de beheerder om te voldoen aan zijn taken. De Minister van IenM heeft aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de periode 2015–2024. De rijksbijdrage aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor de instandhouding van de landelijke spoorweginfrastructuur.

De nieuwe beheerconcessie geeft invulling aan de beleidsambities uit de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (LTSA 2), namelijk scherpere sturing door de concessieverlener en de positionering van ProRail als publieke dienstverlener. Hiertoe bevat de concessie instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan IenM te verstrekken en/of besluiten voor te leggen en verplichtingen met betrekking tot samenwerking en transparantie. De ruggengraat van de concessie is de jaarcyclus waarmee in het beheerplan jaarlijks afspraken worden gemaakt tussen de Minister van IenM en ProRail over de te bereiken prestaties en te nemen maatregelen. De Minister van IenM geeft jaarlijks in de beleidsprioriteitenbrief aan welke prestaties het komende jaar van ProRail worden verwacht. ProRail stelt op basis van de beleidsprioriteitenbrief een beheerplan op. ProRail consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan.

Nadat de Minister van IenM heeft ingestemd met het beheerplan, wordt deze toegezonden aan de Tweede Kamer. Na afloop van het jaar legt ProRail verantwoording af in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze zijn vastgesteld door de aandeelhouder (Minister van IenM) worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Producten

De beheer-, onderhoud- en vervangingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties per prestatiegebied zoals opgenomen in de beheerconcessie. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met spoorverkeersleiding en activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement. In het beheerplan zelf wordt jaarlijks een uitgebreide beschrijving opgenomen van de belangrijkste activiteiten die voor dat jaar zijn gepland. ProRail ontvangt voor de uit te voeren activiteiten een bijdrage van het Rijk. Bij de

vaststelling van de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele bijdragen van andere partijen voor onderhoudsactiviteiten.

Het Beheerplan 2016 wordt in november 2015 door ProRail ingediend en wordt in december 2015 (na instemming door lenM) aan de Tweede Kamer toegezonden.

Uitgaven

ProRail ontvangt gemiddeld € 1,2 miljard per jaar subsidie, inclusief BTW, van lenM ter dekking van de instandhoudingskosten van de landelijke spoorweginfrastructuur. Daarnaast ontvangt ProRail van vervoerders (gebruiksvergoeding) en andere derden (doorbelaste onderhoudskosten) gemiddeld € 0,4 miljard per jaar, waarmee het totale budget voor de jaarlijkse instandhoudingskosten voor ProRail uitkomt op € 1,6 miljard inclusief BTW; exclusief BTW is dat € 1,3 miljard per jaar.

Vanuit de LTSa is de Herijking van de spoorbudgetten aangekondigd. In lijn hiermee zijn in 2015 de financiële reeksen van Prorail voor beheer, onderhoud en vervanging onderzocht mede in het licht van de door Prorail gesignaleerde druk op de meerjarige budgetten. In afwachting van de uitkomsten daarvan is ervoor gekozen de besluitvorming over de prijsbijstelling naar prijspeil 2014 en 2015 van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging voorlopig aan te houden. Dit impliceert dat het budget ten behoeve van beheer, onderhoud en vervanging in prijspeil 2013 is uitgedrukt.

Het onderzoek naar de meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor is inmiddels afgerond. Conform de toezegging in het AO MIRT van 2 juli 2015 wordt in deze begroting inzicht gegeven in de spanning tussen de benodigde en beschikbare middelen.

Uit het onderzoek blijkt dat de reeksen in grote lijnen op orde zijn. Na doorvoering van enkele correcties naar aanleiding van het onderzoek op deze reeksen resteert een spanning tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds van ca. € 475 miljoen in de periode 2018–2028. Hierbij is rekening gehouden met de nog door te voeren mutaties in de begroting 2017 in verband met de nu nog aangehouden prijsbijstelling 2014 (zie boven) en een herverdeling van de taakstelling apparaat tussen BOV en aanleg. In het onderzoek zijn enkele kostenreducerende maatregelen opgenomen om de spanning in het budget op te lossen. Deze maatregelen zullen nog nader worden geanalyseerd.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar Bijlage 4 Instandhouding en Bijlage 5 ProRail.

13.03 Aanleg Spoor

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 begroot die noodzakelijk zijn voor:

- door Prorail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- door lenM uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;

- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten.

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Afgesloten projecten

Onderstaande projecten zijn afgesloten en indien noodzakelijk zijn de resterende werkzaamheden toegevoegd aan het projectbudget Nazorg gereedgemaakte lijnen en halten:

- NSP Rotterdam
- Station Nijmegen Lent
- Station Maastricht Noord
- PHS vervanging Diezebrug
- Geluid: Versnelling aanleg raildempers
- Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten: Flevolijn
- Regionet: Hoofddorp Vorkaansluiting en keerspoeren
- Regionet: Halte Hemboog / Perronkap
- Regionet: Station Holdendrecht
- Regionet: Station Watergraafsmeer
- Regionet: Station Almere Poort

Nieuw opgenomen projecten

Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute

Eén van de maatregelen om de railveiligheid te verbeteren is de aanpak van zogenaamde rood-sein-passages (stoptonend sein passages ofwel «STS-passages»). Door de implementatie van het systeem Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen worden zowel de kans op STS-passages als de daaraan verbonden risico's, als zo'n STS-passage toch plaatsvindt, gereduceerd. Eind 2014 waren circa 2.500 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om, in aanvulling hierop, 400 extra seinen hiermee uit te rusten (Kamerstukken II, 2014–2015, [29 893, nr. 177](#)). Deze zullen worden aangelegd op de twee corridors waar in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer het sterkst zal toenemen. De bijdrage aan de railveiligheid zal hier naar verwachting het grootst zijn. Het betreft de volgende corridors:

- De zogenaamde «A2-corridor» tussen Alkmaar en Maastricht. Op een deel van deze corridor zal naar verwachting al vanaf 2017 een intensievere treindienst plaatsvinden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).
- De zogenaamde «Brabantroute» tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Ook dit is één van de PHS-corridors. Bovendien zal het goederenverkeer op dit traject in de komende jaren toenemen als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen. Hierdoor zal de spoorcapaciteit van de grensovergang bij Zevenaar beperkt worden en, als gevolg daarvan, meer goederenverkeer gebruik gaan maken van de grensovergang bij Venlo en de Brabantroute.

De totale kosten van de aanleg worden geraamd op € 19,4 miljoen. Dekking heeft voor € 12,1 miljoen plaats gevonden vanuit het programma BOV (vanuit de reguliere gereserveerde middelen ten behoeve van de vervanging van beveiligingsinstallaties) en voor € 7,3 miljoen vanuit de bestaande reservering voor ATB-Vv-seinen in PHS omdat de aanleg

gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS.

Cameratoezicht op stations

Om de agressie tegen het treinpersoneel aan te pakken is in overleg met ProRail bekeken op welke stations, waar nu nog geen camera's zijn, cameratoezicht noodzakelijk is. Op dertig kleine en middelgrote stations gaat cameratoezicht gerealiseerd worden. De realisatie start in het eerste kwartaal van 2016. Voor de aanleg hiervan, alsmede voor de tijdelijke huur van camera's op twaalf prioritaire stations en een pilot met beeldschermen voor de duur van een jaar op de stations Rotterdam Lombardijen en Den Haag Hollands Spoor, wordt € 13,3 miljoen ter beschikking gesteld aan ProRail. De dekking heeft plaatsgevonden vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen. De beheer- en onderhoudskosten en operationele kosten voor de periode 2017–2024 (in 2024 vindt een evaluatie van de genomen maatregelen plaats) ad € 7,9 miljoen zijn eveneens gedekt uit bovengenoemd programma en overgeboekt naar 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Overige wijzigingen

PHS DSSU (incl. voorfinanciering)

Het projectbudget is opgehoogd met € 29,5 miljoen in verband met gevolgkosten van ontwerpaanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfaseringsom de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte (13.08).

Aki plan en veiligheidsknelpunten

Het projectbudget is verlaagd met € 2,4 miljoen in verband met een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller op het deelproject spookruising Didam. Daarnaast bleek het mogelijk om het programmabudget, gelet op de geraamde kosten voor het nog laatste binnen dit programma te beschikken deelproject Dolderseweg, te verlagen met € 1,3 miljoen. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

Nazorg gereed gekomen lijnen/haltes

Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's bleek het verantwoord het projectbudget te verlagen met € 4,3 miljoen. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

Programma Kleine functiewijzigingen

De binnen dit programma gereserveerde middelen voor opstelcapaciteit Uitgeest ad € 14,6 miljoen zijn overgeboekt naar PHS. Bij PHS is aanvullende opstelcapaciteit bij Uitgeest nodig en om die reden wordt de totaal benodigde opstelcapaciteit gerealiseerd onder PHS.

Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 21,2 miljoen. Zie voor de toelichting de tekst bij Cameratoezicht op stations (opgenomen onder «nieuw opgenomen projecten»).

Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten

De aanleg van de vrije kruising Transformatorweg is niet meer aan de orde, omdat in de plaats daarvan in het kader van PHS Amsterdam Centraal een vrije kruising bij Dijkgracht wordt aangelegd. Om die reden zijn de gemaakte planstudiekosten ad € 1,4 miljoen conform afspraak met

de Regio weer aan het projectbudget Regionet toegevoegd en is het resterende budget ad € 53,1 miljoen toegevoegd aan PHS ter dekking van de kosten van de integrale aanpak van Amsterdam Centraal.

Regionet

Zie toelichting onder Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Vleuten- Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)

Binnen het totale projectbudget was € 20,9 miljoen gereserveerd voor risico's en onvoorziene uitgaven op de lopende deelprojecten. Aangezien de meeste aanbestedingen hebben plaatsgevonden en het de verwachting is dat de resterende risico's, indien deze zich voordoen, opgevangen kunnen worden binnen het huidige projectbudget onvoorziene is het niet noodzakelijk deze € 20,9 miljoen binnen het projectbudget Vleugel gereserveerd te houden. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

OV Terminal stationsgebied Utrecht

In 2007 is voor dit project een subsidiebeschikking verstrekt. De subsidieaanvraag was als gevolg van eerder ontstane indexeringsverschillen hoger dan de uiteindelijk verstrekte subsidiebeschikking. Bij het verstrekken van de subsidiebeschikking is toentertijd een garantstelling afgegeven dat, indien de hogere kosten als gevolg van deze indexeringsverschillen gedurende de uitvoering niet inpasbaar bleken binnen het projectbudget, deze middelen alsnog zouden worden toegevoegd. Inpassing is niet mogelijk gebleken. De binnen de begroting gereserveerde middelen ad € 12,4 miljoen (post reservering BC NSP 13.03.04) zijn daarom toegevoegd aan het projectbudget. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,2 miljoen als gevolg van een langere doorlooptijd van twee jaar waardoor de kosten voor toezicht, administratie en projectbegeleiding zijn toegenomen als ook de kosten van de aannemer door opgelopen vertragingen en omzetzendering.

Traject Oost

Als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller is het budget van het deelproject Bunnik verlaagd met € 6,8 miljoen. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

Spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven

Als gevolg van onbenodigd onvoorziene is het projectbudget verlaagd met € 1,8 miljoen. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Afdekking Risico's Spoorprogramma

De middelen ter grote van € 29 miljoen zijn overgeboekt naar IF 17.03 en toegevoegd aan het projectbudget HSL ter dekking van de te maken kosten voor geluidsanering en zettingsproblematiek.

Intensivering Spoor in Steden

Het projectbudget is verlaagd met € 1,6 miljoen naar aanleiding van een scopeaanpassing bij het deelproject Goes. De vrijvallende middelen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

Regionale lijnen Gelderland

Vanwege het afgeven van de realisatiebeschikking Valleilijn is € 4 miljoen overgeboekt vanuit het planuitwerkingsbudget (artikel 13.03.04) en toegevoegd aan het realisatiebudget. Via deze subsidiebeschikking wordt

de realisatie van de eerste tranche aan maatregelen voor de Valleilijn gefinancierd naar aanleiding van de de Quick Scan Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse (RMCA). In deze 1e tranche worden Robuustheids Verhogende Maatregelen (RVM; dit zijn snelheidsverhogende maatregelen) gerealiseerd ten behoeve van het op niveau houden van de punctualiteit van de Valleilijn tussen Barneveld-aansluiting en Lunteren, nu ook de nieuwe stations Hoevelaken en Barneveld-Zuid worden aangedaan.

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.01 Spoorwegen personenvervoer; realisatie													
Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Benutten													
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum ¹	9	9	4	2	1	1						2012–2015	2012–2015
Geluidsanering Spoorwegen Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	628	626	22	3	12	28	35	62	85	382		divers	divers
Cameratoezicht op stations	29	29	12	1	8	5	0	3	0	0		divers	divers
Programma Hoogfrequent	13			1	9	3						2017	
Spoorvervoer													
PHS DSSU (inclusief voorinvestering)	316	285	111	55	90	55	5					2016	2016
Kleine stations	78	78	33	3	4	10	7	10	11			divers	divers
Overige projecten/ programma's/lijdelen etc.													
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	392	395	332	10	16	19	5	6	4	0		divers	divers
Fietsparkeren bij stations	222	221	27	14	14	14	14	14	14	111		divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	38	46		15	6	6	6	5	0	0		divers	divers
Ontsnippering	82	81	25	5	12	15	10	3	5	6		divers	divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	506	540	84	35	46	53	54	53	55	125		divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	252	306	128	27	28	18	15	15	15	6		divers	divers
Reistijdverbetering	15	15	14	1	0	0	0	0	0	0		2015	2014
Toegankelijkheid stations	504	503	88	43	35	37	42	44	40	176		divers	divers
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	19	0		1	6	11	2					2017	
Kleine projecten personenvervoer	18	18	0	1	4	7	4	1	0	0		divers	divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland													
Amsterdam-Almere-Lelystad													
OV SAAL korte termijn	777	775	313	164	145	59	49	48	0			2016	2016

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	14	0	6	3	2	0	0	0	2014–2016	2014–2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	35	35	4	1	29	1	0	0	0	0	2016–2019	2016–2019
Overige projecten/lijdelen etc.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	189	187	158	5	8	5	5	4	3	0	divers 2005	divers 2005
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	933	953	728	32	66	46	41	15	4	0	e.v.	e.v.
Stations en stationsaanpassingen												
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	412	346	272	45	65	30	0	0	0	0	2016	2016
Overige projecten/lijdelen etc.												
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	31	32	24	5	1	0	0	0	0	0	2013–2015	2013–2015
Projecten Zuidvleugel												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	38	38	7	1	1	0	8	11	7	3	2020–2021	2018
Overige projecten/lijdelen etc.												
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	553	553	528	25	0	0	0	0	0	0	2015–2017	2015–2017
Projecten Brabant												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	75	75	58	17	0	0	0	0	0	0	2016–2017	2016–2017
Projecten Oost Nederland												
Utrecht-Arnhem-Zevenaar												
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	108	108	94	10	4	0	0	0	0	0	2011–2015	2011–2015
Traject Oost uitv. convenant DMB ²	233	247	28	27	26	41	48	27	19	17	divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.												
Regionale lijnen Gelderland	18	14	4	6	6	2		0	0	0	divers	divers
Projecten Noord Nederland												
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	11	11	10	1	0	0	0	0	0	0	divers	divers
Sporendriehoek Noord-Nederland	135	134	35	10	17	20	27	11	10	4	divers	divers
Afrondingen				1	1		3	1	-1	1		
Totaal ProRail projecten	6.695		3.157	567	666	489	382	333	271	831		
Overige (niet ProRail) projecten												
Afdekking risico's spoorprogramma's	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0		
Intensivering Spoor in steden (I)	244	246	199	7	15	15	9	0	0	0		
Spoorzone Ede	42	42	11	0	24	7	0	0	0	0		
Totaal overige (niet ProRail) Projecten	286		210	7	39	22	9	0	0	0		
Totaal uitvoeringsprogramma												
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	6.981		3.367	574	705	511	391	333	271	831		
				4	3	23	2	1				

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Programma Realisatie (IF 13.03.01)				578	708	534	393	334	271	831		
Budget Realisatie (IF 13.03.01)				578	672	546	405	346	271	831		
Overprogrammering (-)					- 36	12	12	12				

¹ Van het totale budget is € 6 mln aan Prorail beschikt. De overige kosten zijn voornamelijk bestemd voor ombouw materieel, opleidingskosten en de ontwikkeling van een referentiesysteem.

² Inclusief uitgaven mbt planuitwerking verantwoord op 13.05.01

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Een deel van de over de Betuweroute rijdende goederenlocomotieven functioneerde niet correct op de nieuw aangelegde ERMTS level-1 waardoor een tijdelijke aanpassing van de ERTMS in de infra nodig was. Daarnaast zijn zowel de emplacementen in het havengebied als de havenspoorlijn onder ERTMS gebracht waarmee ze op het gewenste veiligheidsniveau zijn gebracht. Deze twee scopeaanpassingen hebben geleid tot een ophoging van het projectbudget met € 2 miljoen.

Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)

In het budget van het programma NaNOV was onder andere een reservering opgenomen voor het bouwen van een extra spoor bij Deventer-Oost om keren en kopmaken van goederentreinen uit Zutphen naar Oldenzaal/grens en andersom mogelijk te maken. Bij de start van het PHS-project Goederenroute Oost-Nederland is de reservering in het NaNOV-budget «bevroren» omdat het kopmaken te Deventer een van de varianten was die in het kader van PHS-GON werd onderzocht. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (Kamerstukken II, 2013–2014, [32 404, nr. 74](#) dd 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (inclusief kopmaken te Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNOV-budget is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden ad € 16 miljoen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (13.08).

Nazorg gereed gekomen projecten

Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's bleek het verantwoord het projectbudget te verlagen met € 2,2 miljoen.

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.02 Spoorwegen goederenvervoer; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten nationaal												
PAGE risico reductie	18	18	8	0	3	2	2	2	0	0	divers	divers
Optimalisering Goederen-corrridor Rotterdam-Genua ¹	173	171	55	51	34	21	7	0	0	6	e.v.	e.v.
Aslasten Cluster III realisatie	1	1	1									
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) ¹	138	154	54	8	11	30	23	12	0	0	divers	divers
Projecten Zuidwestelijke delta												
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	27	27	10	1	7	7	1	0		0	2014–2017	2014–2017
Projecten Zuidvleugel												
Spoor aansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding ¹	217	217	67	4	6	12	36	39	15	39	2014 e.v.	2014 e.v.
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	2	4		0	0	1	1	0	0	0	divers	divers
Afrondingen							1	1		-1		
Totaal ProRail Projecten	576		195	64	61	73	71	54	15	44		
Overige (niet ProRail) Projecten				0	0	0	0	0	0	0		
Totaal uitvoeringsprogramma												
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05				-3	-8	-1						
Programma Realisatie (IF 13.03.02)				61	53	72	71	54	15	44		
Budget Realisatie (IF 13.03.02)				61	53	72	71	54	15	44		
Overprogrammering (-)												

¹ Inclusief uitgaven mbt planuitwerking verantwoord op 13.05.02/13.03.05

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Wijzigingen

Lenteakkoord impuls voor 4 spoorlijnen

Naar aanleiding van de gemaakte afspraken met de provincie Gelderland en Overijssel zijn de gereserveerde gelden ad € 17,5 miljoen overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en worden in de periode 2016–2017 uitgekeerd via het Provinciefonds.

Quick scan decentraal spoor Oost-Nederland

Vanwege het afgeven van de realisatiebeschikking Valleilijn is € 4 miljoen overgeboekt vanuit het planuitwerkingsbudget (artikel 13.03.04) en toegevoegd aan het realisatiebudget (artikel 13.03.01). Via deze subsidiebeschikking wordt de realisatie van de eerste tranche aan maatregelen voor de Valleilijn gefinancierd naar aanleiding van de Quick Scan Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse (RMCA). In deze 1e tranche

worden Robuustheids Verhogende Maatregelen (RVM; dit zijn snelheidsverhogende maatregelen) gerealiseerd ten behoeve van het op niveau houden van de punctualiteit van de Valleilijn tussen Barneveld-aansluiting en Lunteren, nu ook de nieuwe stations Hoevelaken en Barneveld-Zuid worden aangedaan.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Naar aanleiding van de gemaakte afspraken met de provincie Limburg zijn de gereserveerde gelden ad € 6,5 miljoen voor het project Heerlen-Aken elektrificatie overgeboekt naar Ministerie van Binnenlandse Zaken en worden uitgekeerd in de periode 2016–2018 via het Provinciefonds.

PHS

Vanuit het projectbudget is € 7,3 miljoen overgeboekt naar het realisatieproject Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute omdat de aanleg hiervan gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,1 miljoen vanuit het project punctualiteits- en capaciteitsknelpunten, met € 45,4 miljoen vanuit het projectbudget OV SAAL MLT en met € 14,5 miljoen vanuit het programma Kleine functiewijzigingen. Zie de betreffende projecten voor een nadere toelichting op deze overboekingen. Tevens is € 85,9 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte ter dekking van de meerkosten Rijswijk – Delft Zuid. Het oorspronkelijke budget was gebaseerd op een globalere indicatie ten behoeve van de Voorkeursbeslissing voor het gehele programma PHS uit 2010. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) is een nieuwe kostenraming opgesteld. Deze bleek € 85,9 miljoen duurder uit te vallen.

Financiering van PHS zou deels plaatsvinden via een leenfaciliteit van € 875 miljoen (Kamerstukken II, 2009–2010, [28 165, nr. 105](#)). De rente en aflossing van de eerste € 675 miljoen zou door het Ministerie van Financiën worden gedragen en de resterende € 200 miljoen door lenM. Bij nadere uitwerking van de vormgeving van de leningen bleek sprake van een substantieel BTW en prijsindexatie risico. In overleg met de Minister van Financiën is hierop besloten geen leningen aan te gaan voor PHS maar om artikel 13 van het Infrastructuurfonds (en hiermee het PHS budget) te verhogen met de € 675 miljoen waarvoor het Ministerie van Financiën de aflossing zou dragen. lenM had voor de periode tot en met 2028 € 116 miljoen aan rente en aflossing gereserveerd voor de lening van € 200 miljoen. Na het besluit tot kaderverhoging in plaats van lenen is deze € 116 miljoen eveneens toegevoegd aan het PHS budget. Het vervallen van de leenfaciliteit voor PHS levert hierdoor in de periode tot en met 2028 een kasspanning op van € 84 miljoen. Deze spanning wordt opgevangen binnen PHS.

OV SAAL

Vanuit het OV SAAL MLT budget is € 45,4 miljoen overgeboekt naar het budget van het programma PHS, waar OV SAAL onderdeel van is, omdat de binnen het projectbudget OV SAAL MLT gereserveerde middelen voor de uitbreiding op de Flevolijn in Almere, met uitzondering van € 1,5 miljoen voor de aanpak van het fietsparkeren in Almere Centrum en Almere Poort, niet nodig blijken. Dit gezien het in augustus 2013 genomen besluit over het middellange termijn pakket OV SAAL waarin op de Flevolijn geen extra sporen in Almere zijn opgenomen.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

Bedrag x € 1 mln.	Budget		Planning		
	Projectomschrijving	huidig	orig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht					
Realisatieuitgaven op IF13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten					
	- 33	0			
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Personenvervoer	5	5			divers
Reservering opbouw compensatie NS	158	157			divers
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Oost-Nederland	15	19			2011–2017
Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland	0	25			2015–2018
Zwolle – Herfte ¹	190	189			2017–2021
Gebonden					
Projecten Nationaal					
Grensoversch. Spoorvervoer	18	20			divers
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	85	85			divers
Grensoversch. Spoorvervoer, fase 2	43	43			2014–2018
Progr.Hoogfreq.Spoor (PHS)	2.437	1.447			divers
Reservering Businesscase NSP	0	12			
Programma overwegen	203	202			divers
Projecten Noordwest-Nederland					
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad MLT	404	448			
Bestemd	10	129			
<i>Projecten in voorbereiding</i>					
Projecten Nationaal					
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>					
<i>Gesignaleerde risico's</i>					
Totaal planuitwerkingsprogramma	3.535				
Begroting (IF 13.03.04)	3.535				

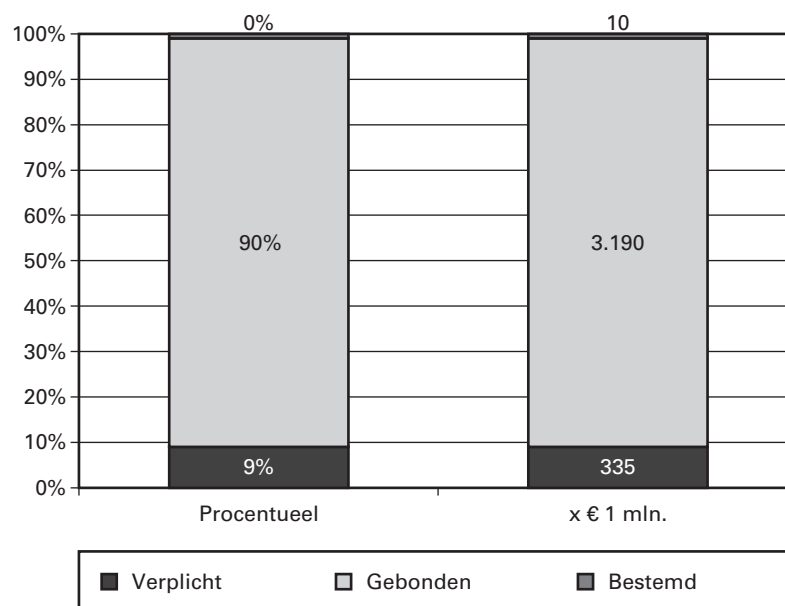
¹ Bedrag is exclusief bijdrage regio van € 36 mln.

Legenda:

TB = Tracébesluit

PB = Projectbesluit

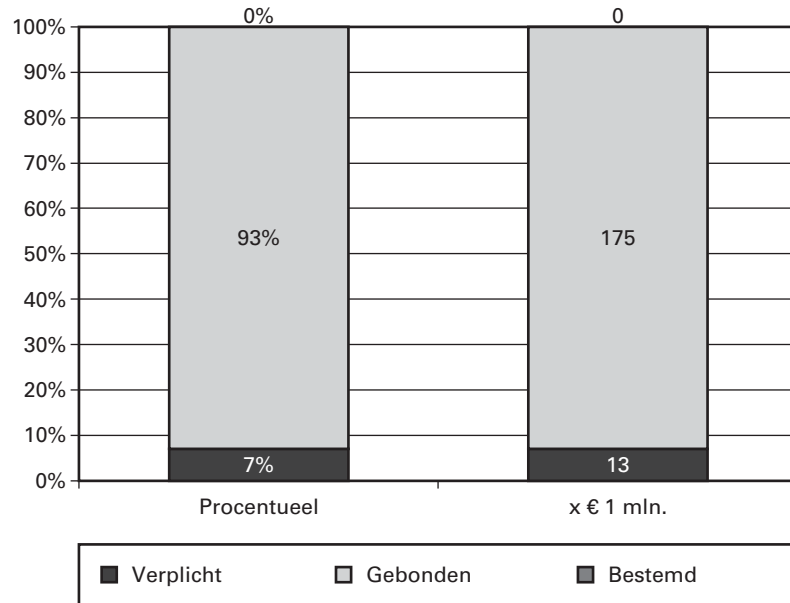
Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2015–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.



13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer				
Bedrag x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht				
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.02	13	13		
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Aslastencluster III				divers
Projecten Zuidvleugel				
Kleine project Goed	17	17		divers
Calandbrug	158	157		2020
Bestemd				
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	188			
Begroting (IF 13.03.05)	188			

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2015–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.



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), volgens de contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van lenM.

Producten

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De PPS (Publiek Private Samenwerking) is bij de onderdelen infraprovider, vervoer en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand gekomen. Eind 2001 zijn de contracten met de infraprovider en de vervoerder getekend. Vanaf augustus 2004 is de infraprovider begonnen met het werk aan de bovenbouw. Voor de onderbouw gold dat de HSL-Zuid onderdelen gefaseerd werden opgeleverd voor de start van de werkzaamheden van de infraprovider. Op het zuidelijke deel was de eerste oplevering augustus 2004. De laatste oplevering op het noordelijke deel was in december 2005. De bovenbouw van het zuidelijke deel is opgeleverd in juli 2006 en het noordelijke deel in december 2006.

Projectoverzicht behorende bij 13.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegen

Bedrag x € 1 mln.	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later
Beschikbaarheidsvergoeding	3.626	3.626	1.190	148	150	152	152	156	163	1.515
Rente- en belastingaanpassingen	- 37	- 90	- 89	13	3	3	3	3	3	24
Werkzaamheden ex artikel 17.03 (pilot geluid)	13	16	9	2	2					
Diverse afrekeningen	36	27	10	5	2	1	1	1	1	15
Totaal	3.638		1.120	168	157	156	156	160	167	1.554
Begroting (IF 13.04)				168	157	156	156	160	167	1.554

De totale uitgaven stijgen per saldo met € 61 miljoen. Dit bestaat uit een verhoging van € 63 miljoen voor belastingaanpassingen en een verlaging van € 2 miljoen in verband met de overheveling naar het aanlegbudget HSL-Zuid inzake de resterende middelen van de pilot geluid Lansingerland (zie artikel 17.03).

Belastingaanpassing:

In overleg met het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst zijn de uitgaven met € 63 miljoen verhoogd in verband met belastingaanpassingen («tax adjustments») op het contract tussen IenM en Infrasppeed. Voor de Staat als geheel betreft het een budgetneutrale wijziging omdat Infrasppeed dit bedrag vervolgens volledig aan de Belastingdienst betaalt.

Renteanpassingen:

Door de lage rentestand vindt ook een renteanpassing («hedging adjustments») plaats van € 9 miljoen (lagere uitgaven). Dit bedrag blijft vooralsnog gereserveerd binnen dit artikel op de post diverse afrekeningen.

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 en in de toekomst gefinancierd wordt.

Producten

Bestaande leningen

In de periode 2005–2013 is voor € 1,8 miljard aan leningen bij ProRail afgelost. Het grootste deel hiervan is gefinancierd met het in 2009/2010 uitgekeerde Superdividend van de NS. Deze schuldreducties hebben geleid tot een verlaging van de rentelasten van € 130 miljoen in 2005 tot € 17 miljoen in 2014. Het uitstaand saldo van de leningen per eind 2014 bedroeg nog € 313 miljoen. Hiervan moet ProRail in 2017 € 166 miljoen aflossen, in 2020 € 75 miljoen en in 2027 € 72 miljoen. Er is nog niet besloten of tot herfinanciering of schuldreductie wordt overgegaan. Om deze reden zijn voor deze leningen de rentekosten structureel in de begroting opgenomen (en geen aflossingen).

Nieuwe leningen

In 2009 is besloten om een deel van PHS te financieren met een leenfaciliteit (Kamerstukken II, 2009–2010, [28 165, nr. 105](#)) van € 875 miljoen, waarvan de rente en aflossing van de eerste € 675 miljoen door het

Ministerie van Financiën zou worden gedragen en de resterende € 200 miljoen door IenM. In overleg met de Minister van Financiën is besloten om geen nieuwe leningen aan te gaan voor PHS maar om artikel 13 van het Infrastructuurfonds te verhogen met de € 675 miljoen waarvoor het Ministerie van Financiën de aflossing zou dragen.

Uitgaven

Bedragen x € 1 miljoen						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rente leningen	17	17	17	17	17	17
Nog te verreken aflossing 2012	32					
Aflossing leningen			166			75
Herfinanciering leningen			- 166			- 75
Totaal	49	17	17	17	17	17

13.08 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord. De investeringsruimte is grotendeels benodigd voor risico's. Nadere besluiten worden – mede gezien de uitkomsten van de audit naar de BOV-kosten – betrokken bij de herijking en de gesprekken over de herijking met betrokkenen⁴.

De in de begroting 2015 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 992 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2016 nu € 906 miljoen.

- Vrijval van middelen: reservering akkoord treinverbinding Nederland – België (+ € 4 miljoen), Spodo scopeaanpassing Goes (+ € 2 miljoen), Nazorg Personen/Goederen (+ € 7 miljoen), AKI/PVVO (+ € 4 miljoen), programma NaNov (+ € 16 miljoen), Vleuten-Geldermalsen (+ € 21 miljoen), BOV subsidievaststelling 2013 en vrijval Actieplan (+ € 39 miljoen), Traject Oost Bunnik; aanbestedingsmeevaller (+ € 7 miljoen), spoorwegovergang Soestdijkseweg onbenodigd onvoorzien (+ € 2 miljoen), herberekening rente en aflossing leenfaciliteit (+ € 3 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2015 (voornamelijk gereserveerd voor de prijsbijstelling BOV 2015) (+ € 73 miljoen) en hogere concessievergoeding NS als gevolg van indexatie naar prijspeil 2015 (+ € 17 miljoen).
- Een verlaging met € 29,5 miljoen ten behoeve van het project PHS DSSU in verband met gevolgkosten van ontwerp-aanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen.
- Ontvangen boetes NS 2013/2014 en boete ProRail 2014 (+ € 6 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (- € 17 miljoen).

⁴ Vanuit de LTSa is de Herijking van de spoorbudgetten aangekondigd. In lijn hiermee worden in 2015 de financiële reeksen van Prorail voor beheer, onderhoud en vervanging onderzocht mede in het licht van de door Prorail gesignaleerde druk op de meerjarige budgetten. Uiterlijk in de begroting 2016 worden de uitkomsten van het onderzoek opgenomen. In afwachting van de uitkomsten daarvan is ervoor gekozen de besluitvorming over de prijsbijstelling naar prijspeil 2014/2015 van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging aan te houden tot de begroting 2017. Dit impliceert dat het budget ten behoeve van beheer, onderhoud en vervanging in prijspeil 2013 is uitgedrukt.

- Meerkosten Rotterdam-Genoa (– € 2 miljoen), kosten geluidproblematiek HSL (– € 49 miljoen), kosten GSMR interferentie (– € 15 miljoen), meerkosten Rijswijk – Delft Zuid (– € 86 miljoen), meerkosten OV Terminal stationsgebouw Utrecht (NSP) (– € 53 miljoen), kosten NSP Zuidasdok (– € 9 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Generale Digitale Infrastructuur (– € 20 miljoen),
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (– € 5 miljoen).

De genoemde mee- en tegenvallers op de specifieke projecten zijn eveneens toegelicht bij het betreffende artikelonderdeel van waaruit het project gefinancierd wordt.

13.08 Investeringsruimte Spoorwegen							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte	22.276	35.409	76.230	101.916	77.966	77.311	92.400
Kaseffect verwerking index 2013	0	– 18.455	0	0	0	0	0
Kaseffect verwerking index 2014	0	1.083	0	0	0	0	0
Totaal	22.276	18.037	76.230	101.916	77.966	77.311	92.400

13.08 Investeringsruimte Spoorwegen								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte	65.544	56.732	65.793	64.397	56.920	57.181	55.698	905.772
Kaseffect verwerking index 2013	0	0	0	0	0	0	18.455	0
Kaseffect verwerking index 2014	0	0	0	0	0	0	– 1.084	0
Totaal	65.544	56.732	65.793	64.397	56.920	57.181	73.069	905.772

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan IenM voor spooruitgaven. ProRail int de gebruiksvergoeding van vervoerders en onderhoudsbijdragen van derde partijen, deze zijn daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting onder artikel 13.02. Verrekeningen (subsidievaststellingen) met ProRail die betrekking hebben op afgesloten jaren zijn niet gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar zijn gedsaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

Producten

Concessievergoedingen

Deze zijn de Concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofdrailnet en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur, alsmede de betaling van de uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009–2014.

Projectbijdragen decentrale overheden

Deze betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan (MIRT-) projecten.

Afrekeningen ProRail/Havenbedrijf

Deze betreffen de afrekeningen van subsidies voor aanlegprojecten en beheer, onderhoud en vervanging over afgesloten begrotingsjaren en de aan het Havenbedrijf doorbelaste onderhoudskosten Tweede Maasvlakte.

Ontvangsten

Bedragen x € 1 miljoen						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Concessieprijs HRN 2015–2024	80	80	86	86	86	86
Verrekening beheervergoeding reisinformatie	- 8	- 8	- 8	- 8	- 8	- 8
Verrekening compensatie treindiensten België	- 6	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3
Uitgestelde betalingen HSA 2009–2014	46	45	44	42	42	41
HSL-heffing 2015–2024	0	59	61	71	79	85
Correctieregeling energie	56	0	0	0	0	0
Boetes prestaties NS	6	0	0	0	0	0
Concessievergoedingen	174	173	180	188	196	201
PHS/Vught	0	127	0	0	0	0
Decentrale lijnen	3	0	3	0	6	0
Schiedam-Rijswijk	0	0	5	0	0	0
Bijdragen decentrale overheden	3	127	8	0	6	0
Afrekening subsidies en boetes prestaties ProRail	27	0	0	0	0	0
Afrekeningen ProRail	27	0	0	0	0	0
Totaal	204	300	188	188	202	201

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	240.876	404.561	182.873	140.335	150.195	77.903	75.832
Uitgaven	163.374	139.982	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417
Waarvan juridisch verplicht:	92%						
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>149.178</i>	<i>127.145</i>	<i>133.159</i>	<i>197.040</i>	<i>169.301</i>	<i>95.156</i>	<i>125.408</i>
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	11.159	957	22.868	41.655	6.592	1.889	47.563
14.01.03 Realisatieprogr reg/lok	138.019	125.055	113.210	150.923	153.084	83.689	64.959
14.01.04 Investeringsruimte	0	1.133	- 2.919	4.462	9.626	9.579	12.886
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>9.334</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>9.111</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>4.862</i>	<i>12.837</i>	<i>145.555</i>	<i>168.971</i>	<i>158.348</i>	<i>71.735</i>	<i>50.898</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	4.862	12.374	93.298	119.065	109.107	12.984	18.378
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	0	0	36.050	33.700	33.034	42.544	16.000
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	463	16.207	16.206	16.207	16.207	16.520
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
– Restant	163.374	139.982	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417
14.09 Ontvangsten	1.210	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking worden de budgetten in 2016 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2016. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000								
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417	99.636
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		133.159	197.040	169.301	95.156	125.408	77.442
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0	0	9.111	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		145.555	168.971	158.348	71.735	50.898	22.194
14.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
14	Regionaal, lokale infrastructuur								
		Uitgaven	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		0	0	0	0	0	0	0
14.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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 in de BDU 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 de Begroting hoofdstuk XII 2016 en beleidsartikel 15 OV-keten en de Lange Termijn Spooragenda (LTSa).

Producten

Algemeen

Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de regionale overheid. lenM 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 wordt geen apart verkenningprogramma 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 en besluitvorming door lenM al dan niet opgenomen in het planuitwerkingsprogramma.

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

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

Nieuw opgenomen projecten*Exploitatiebijdrage stoptreindiensten Limburg*

De stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen maken per 11 december 2016 geen onderdeel meer uit van het hoofdrailnet, maar van de regionale (multimodale) vervoerconcessie in Limburg. De decentralisatie van deze twee diensten verloopt voor lenM budgetneutraal. De concessieprijs voor het hoofdrailnet is verhoogd aangezien het om onrendabele diensten gaat. Het bedrag waar de

concessieprijs voor het hoofd railnet mee wordt verhoogd wordt via het Provinciefonds beschikbaar gesteld aan de provincie Limburg ten behoeve van de exploitatie van de twee diensten.

Wijzigingen

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

HOV-Knoop Amstelveen

Het gereserveerde budget voor de HOV-knoop Amstelveen ad € 25 miljoen is vrijgevallen nu voor de A9 in overleg met alle partijen (waaronder Amstelveen) is besloten tot een andere scope. Het was de verwachting dat de A9 in Amstelveen in een tunnelbak gelegd zou worden maar omdat dit niet meer aan de orde is kunnen de bussen de huidige afslag benutten (Kamerstukken II, 2013–2014, [32 668, nr. 10](#)). De vrijvallende gelden ad € 25 miljoen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (14.01.04).

Maaslijn

Naar aanleiding van de gemaakte afspraken met de provincie Limburg zijn de gereserveerde middelen voor de elektrificatie van de Maaslijn overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Deze middelen worden uitgekeerd in de periode 2016–2018 via het Provinciefonds.

Verkeersruit Eindhoven

Het project Verkeersruit Eindhoven wordt niet voortgezet. De subsidie van het Rijk aan de Verkeersruit Eindhoven zal worden toegevoegd aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet. Dit geld is nog niet gebonden aan specifieke projecten. Over de besteding van dit budget is het Rijk onder andere in gesprek met de regio.

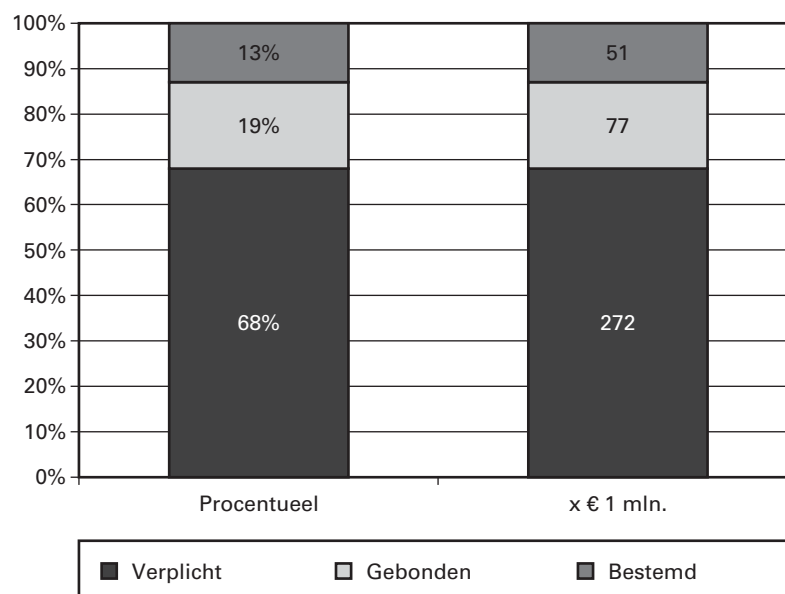
Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokale infrastructuur				
Bedrag x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Verplicht				
Projecten Brabant				
Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)	272	271		
Gebonden				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Ombouw Amstelveenlijn	77	76		2020
Bestemd	51	71		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	400			
Begroting 14.01.02	400			

Legenda:

TB = Tracébesluit

PB = Projectbesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2015–2028 weergegeven voor aanleg, planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.



14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten die door regionale overheden worden aangelegd.

Wijzigingen

De projectbudgetten van de Rotterdamsebaan, A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop, RandstadRail en Noord/Zuidlijn zijn bijgesteld als gevolg van de indexatie naar prijspeil 2015. De planning van de projecten in het programma Regionaal/lokaal is de verantwoordelijkheid van de medeoverheden. Het Rijk stelt haar bijdrage beschikbaar op basis van gerealiseerde mijlpalen, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking.

Projectoverzicht behorende bij 14.01.03 Regionaal/lokale infrastructuur; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2014	Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig		2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Zuidvleugel												
Rotterdamsebaan	305	304				7	63	51	51	134	regio	2020– 2022
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	112	112	19	27	27	27	14				regio	2019– 2021
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	203	202	21	12	29	47	47	33	14			2018 2018
Randstadrail (incl. voorberei- dingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	894	894	873	12	9							2006– 2016 2006– 2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Utrecht, Tram naar de Uithof	110	110	37	0	4	40	29					2018 2018
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	1.186	1.185	1.036	75	44	30	1					2017 2017
Afrondingen				- 1			- 1					
Programma Realisatie (IF 14.01.03)	2.810		1.986	125	113	151	153	84	65	134		
Budget Realisatie (IF 14.01.03)				125	113	151	153	84	65	134		
Overprogrammering (-)												

14.01.04 Investeringsruimte
Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de totale voor artikel 14 beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord. De middelen zijn bestemd voor grote regionale/lokale projecten die op initiatief van de decentrale overheden worden voorbereid en uitgevoerd. De projecten moeten een bijdrage leveren aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de LTSa die voor regionale bereikbaarheid zijn geformuleerd. Het betreft zowel wegenprojecten op het niveau van het Onderliggend Wegennet als Openbaar Vervoer projecten.

De in de begroting 2015 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 369 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2016 nu € 201 miljoen.

- Vrijval HOV knoop Amstelveen (+ € 25 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2015 (+ € 6 miljoen).
- Dekking exploitatie/decentralisatie Zwolle-Enschede (- € 102 miljoen).
- Dekking exploitatiebijdrage 2 stoptreindiensten Limburg (- € 31 miljoen).
- Dekking landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport (naar artikel 12 Hoofdwegennet) (- € 25 miljoen).
- Dekking onderhoudskosten Maaslijn (- € 19 miljoen).
- Dekking onderhoudskosten HOV-net Zuid Holland Noord (- € 16 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Generieke Digitale Infrastructuur (- € 2 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (- € 4 miljoen).
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (- € 1 miljoen).

14.01.04 Investeringsruimte regionaal, lokale infrastructuur							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte	1.133	- 302	4.463	9.625	9.579	12.886	14.735
Kaseffect verwerking index 2013	0	- 1.826	- 1	0	0	0	0
Kaseffect verwerking index 2014	0	- 790	0	0	0	0	1
Totaal	1.133	- 2.919	4.462	9.626	9.579	12.886	14.736

14.01.04 Investeringsruimte regionaal, lokale infrastructuur								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte	15.639	29.053	15.623	15.505	13.384	17.848	41.822	200.992
Kaseffect verwerking index 2013	0	0	0	0	0	0	1.827	1
Kaseffect verwerking index 2014	1	0	0	0	0	0	789	- 1
Totaal	15.640	29.054	15.623	15.505	13.384	17.848	44.438	200.993

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

Over heel Nederland worden verschillende Regionale Mobiliteitsfondsen (RMf) gebruikt. Deze fondsen zijn gevoed op basis van de volgende impulsen:

- Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- Amendement Dijsselbloem.
- Amendement Van der Staaij.
- Regionale bereikbaarheid (Kwartje van Kok).
- Amendement Van Hijum.
- Quick Wins NWA eerste en tweede tranche.
- Sluiskiltunnel.

Producten

De rijksmiddelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, de amendementen Dijsselbloem, Van der Staaij en Van Hijum, Regionale bereikbaarheid en Quick Wins NWA zijn volledig uitgekeerd. Alleen voor de Sluiskiltunnel, die inmiddels is opgeleverd, resteert een gereserveerd bedrag voor onvoorziene omstandigheden.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk-Regio (Kamerstukken II, 2007-2008, [27 658, nr. 43](#)). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid in Noord-Nederland (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk-economisch programma (REP), tevens ten behoeve van Noord-Nederland.

Binnen de projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid gaat het in totaal om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten, zie 14.03.01. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 en de N50 Ramspol-Ens zijn inmiddels overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegen.

In 2009 is het RMf RSP opgericht voor Noord-Nederland. De instelling van het RMf RSP volgt uit het Convenant RSP Zuiderzeelijn d.d. 23 juni 2008. Het totale budget RMf RSP is € 970 miljoen. Dit bestaat uit € 500 miljoen bijdrage van het Rijk en € 470 miljoen bijdrage van de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de concrete

projecten (zie 14.03.02). Deze bijdrage vervalt als na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is en blijft beschikbaar voor het RMf RSP. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel en een regionaal deel. Zowel voor het rijksdeel als voor het regionaal deel is € 150 miljoen rijksbudget beschikbaar gesteld. Het rijksdeel valt onder regie van het Ministerie van Economische zaken (EZ). Het betreffende rijksbudget werd tot en met 2012 verantwoord op de EZ-begroting, nadat in 2012 het resterende deel via het Provinciefonds is gedecentraliseerd. Het regionale deel, in totaal € 250 miljoen, valt onder regie van de regio. De rijksbijdrage voor het regionale deel, € 150 miljoen, wordt verantwoord op de begroting Infrastructuurfonds (zie 14.03.03). Ook de regio heeft € 100 miljoen beschikbaar voor het regionale deel van het REP.

De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-Regio (Kamerstukken II, 2008–2009, [21 700 A, nr. 19](#)). Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd. De meest recente voortgangsrapportage RSP is als bijlage 4 toegevoegd aan de Kamerbrief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT 2014 (Kamerstukken II, 2014–2015, [34 000 A, nr. 15](#)).

Conform afspraak in het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek is € 14 miljoen overgeboekt naar artikel 12 Hoofdwegen. Daarnaast is, om de regio Noord Nederland de rol van contracterende partij voor een aantal concrete projecten binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn te kunnen laten vervullen, € 65 miljoen in het Provinciefonds en Gemeentefonds gestort.

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03)

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Nederland												
Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn												
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{2 3}	417	480	29	12	93	119	109	13	18	22		
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	534	534	373	0	36	34	33	43	16			
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma Afrondingen	82	98	0	0	16	16	16	16	17			
				1	1							
Begroting (IF 14.03)	1.033	1.112	402	13	146	169	158	72	51	22		
Overige afspraken												
LMCA Spoor: spoordriehoek⁴	135	134	35	10	17	20	27	11	10	4		
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland	1.168	1.246	437	23	163	189	185	83	61	26		

² 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 mln. uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2

³ Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln. (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

⁴ Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

1) Bijdrage regio zijn pp2007.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaerwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte.

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de Begroting hoofdstuk XII over 2015 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 hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art.15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	468.336	1.110.986	1.131.208	708.225	690.955	613.705	601.208
Uitgaven	894.465	921.995	854.411	836.807	854.059	721.783	700.091
Waarvan juridisch verplicht:			98%				
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>13.986</i>	<i>7.545</i>	<i>8.412</i>	<i>8.412</i>	<i>8.412</i>	<i>8.412</i>	<i>8.412</i>
<i>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>363.939</i>	<i>411.846</i>	<i>411.347</i>	<i>356.103</i>	<i>328.006</i>	<i>274.708</i>	<i>283.144</i>
<i>15.02.01 Beheer en onderhoud</i>	<i>202.742</i>	<i>210.385</i>	<i>288.426</i>	<i>281.187</i>	<i>274.755</i>	<i>271.510</i>	<i>265.773</i>
<i>15.02.04 Vervanging</i>	<i>161.197</i>	<i>201.461</i>	<i>122.921</i>	<i>74.916</i>	<i>53.251</i>	<i>3.198</i>	<i>17.371</i>
<i>15.03 Aanleg</i>	<i>269.264</i>	<i>248.292</i>	<i>141.226</i>	<i>188.940</i>	<i>234.166</i>	<i>166.912</i>	<i>133.617</i>
<i>15.03.01 Realisatie</i>	<i>264.018</i>	<i>221.344</i>	<i>122.646</i>	<i>127.976</i>	<i>99.885</i>	<i>110.525</i>	<i>98.539</i>
<i>15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	<i>5.246</i>	<i>26.948</i>	<i>18.580</i>	<i>60.964</i>	<i>134.281</i>	<i>56.387</i>	<i>35.078</i>
<i>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>0</i>	<i>4.233</i>	<i>6.184</i>	<i>3.619</i>	<i>7.844</i>	<i>2.262</i>	<i>2.229</i>
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>	<i>247.276</i>	<i>250.079</i>	<i>301.578</i>	<i>289.741</i>	<i>283.916</i>	<i>280.932</i>	<i>280.488</i>
<i>15.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>233.811</i>	<i>224.067</i>	<i>271.463</i>	<i>262.648</i>	<i>256.865</i>	<i>253.847</i>	<i>253.402</i>
<i>15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	<i>13.465</i>	<i>26.013</i>	<i>30.115</i>	<i>27.093</i>	<i>27.051</i>	<i>27.085</i>	<i>27.086</i>
<i>15.07 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 14.336</i>	<i>- 10.008</i>	<i>- 8.285</i>	<i>- 11.443</i>	<i>- 7.799</i>
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS	558.613	556.206	623.156	593.608	565.183	554.277	553.266
– Restant	335.852	365.789	231.255	243.199	288.876	167.506	146.825
15.09 Ontvangsten	48.344	194.451	32.620	16.890	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, worden de budgetten in 2016 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2016. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000

			2016	2017	2018	2019	2020	2021
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	854.411	836.807	854.059	721.783	700.091	703.292
15.01	Verkeersmanagement		8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		411.347	356.103	328.006	274.708	283.144	194.361
15.03	Aanleg		141.226	188.940	234.166	166.912	133.617	231.713
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		6.184	3.619	7.844	2.262	2.229	2.196
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		301.578	289.741	283.916	280.932	280.488	282.165
15.07	Investeringsruimte		- 14.336	- 10.008	- 8.285	- 11.443	- 7.799	- 15.555
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	32.620	16.890	0	0	0	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	657.608	662.922	768.527	917.511	986.650	1.025.532	697.020
15.01	Verkeersmanagement		8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		241.630	267.748	286.750	257.231	257.216	248.643	230.911
15.03	Aanleg		136.194	112.775	141.364	332.332	424.170	452.719	98.065
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		2.164	2.132	2.107	2.077	2.047	2.018	1.989
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		277.024	279.654	282.053	283.981	284.468	284.530	283.119
15.07	Investeringsruimte		- 7.816	- 7.799	47.841	33.478	10.337	29.210	74.524
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Producten

15.01.01 Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien, die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn;

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

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 Instandhouding van deze begroting.

Na overleg met de verschillende regio's is vanaf 2014 de versobering voor de bediening van sluizen en beweegbare bruggen doorgevoerd. De belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, zijn hierbij ontzien. Het Rijk is tevens in 2014 samen met de verschillende regio's gestart met de uitwerking van een vergezicht voor een «robuust bediend» vaarwegennet in Nederland. De versobering wordt in 2015 gemonitord en waar nodig en mogelijk bijgestuurd. De afspraken uit het vergezicht zijn in 2015 opgestart. Ook is vanaf 2014 een begin gemaakt met de versobering op de verkeersbegeleiding.

Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht om de bediening zodanig in te richten, dat wachttijden en stremmingen zo veel mogelijk worden beperkt. Een goede informatievoorziening hierover aan gebruikers is daarbij van groot belang, waarbij rekening gehouden wordt met de sterk toegenomen beschikbaarheid van AIS (Automatic Identification System). Met het toezicht op het water dat door RWS (onder andere samen met de Politie) wordt uitgevoerd, wordt beoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet is meer nadruk komen te liggen op bestuursrechtelijke handhaving door IenM (in plaats van strafrechtelijke handhaving door de Politie). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2014	2015	2016
Begeleide vaarweg	km	594	594	594
Bediende objecten	aantal	251	249	248

Toelichting:

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. Het aantal bediende objecten zal eind 2016 iets zijn afgenomen. In 2015 zullen een beweegbare brug en een schutsluis worden overgedragen bij de Gekanaliseerde Dieze en in 2016 zal de schutssluis bij het Wilhelminakanaal Tilburg worden overgedragen. De overdrachten die gepland stonden voor 2015 bij de Keersluis Limmel zijn uitgesteld tot na 2016.

De indicator passeertijden sluizen is opgenomen in beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de Begroting 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, betrouwbaar, veilig en duurzaam vervoer van goederen.

Het regulier beheer en onderhoud van rijkswaarwegen omvat maatregelen aan bodems, oevers, kunstwerken zoals sluizen en bruggen, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement, zoals verkeerscentrales.

Vervanging en renovatie betreffen het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en vaarwegen waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende zijn. Voornamelijk in de eerste helft en vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw zijn er 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 concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

Voor zover de activiteiten centraal vanuit RWS worden ingezet, worden de kosten centraal gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar ondermeer Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in de bijlage instandhouding bij deze begroting.

In bijlage 4 Instandhouding is een nadere toelichting opgenomen met betrekking tot Beheer en Onderhoud en Vervanging.

15.02.01 Beheer en Onderhoud

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

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

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 helikopters. Tevens stelt het Ministerie van Defensie twee vliegtuigen ter beschikking.

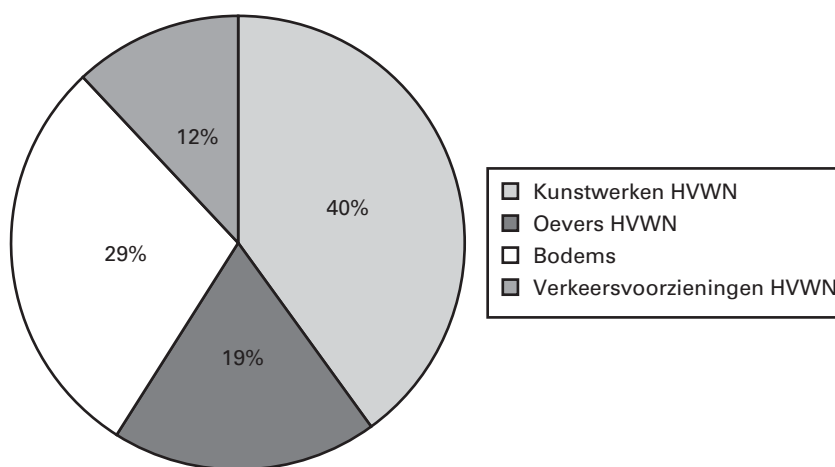
De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het APB voor de Noordzee. De overzichtskonstructie Kustwacht is als bijlage 3 aan deze begroting toegevoegd.

Overdracht Brox-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brox-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

In onderstaande figuur is een verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten voor kunstwerken oevers, bodems en verkeersvoorzieningen. Deze percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde.



Areaal Beheer en Onderhoud

	Eenheid	Omvang 2016	Budget x € 1.000 2016
Vaarwegen	km	6.972	289.239

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 3.459 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeevaarweg van in totaal 3.513 kilometer. Hierin is meegenomen dat dit areaal is gewijzigd door het in gebruik nemen in 2013 van het nieuwe verkeersscheidingsstelsel op de Noordzee. De werkelijke lengte in 2014 is 6.975 km. In 2014 zijn een aantal projecten versneld opengesteld in plaats van 2015, zoals Verruiming van de bocht bij Steijl en het Maximakanaal.

Deze lengte zal tot eind 2016 wijzigen als gevolg van de overdracht van de Gekanaliseerde Dieze.

Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	2013	2014	streefwaarde 2015	streefwaarde 2016	uren gestremd
Technische Beschikbaarheid (gehele areaal)	100%	99,3%	99,0%	99,0%	n.v.t.
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,23%	0,2%	0,8%	0,8%	3.365
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,15%	0,5%	0,2%	0,2%	711

Toelichting:

De technische beschikbaarheid geeft aan in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik. 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. De streefwaarden voor 2016 zijn gelijk aan 2015.

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. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt. De projecten zijn opgenomen in het [MIRT Overzicht](#)⁵.

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 hoofdwegennet. De projecten in het programma Vervanging en Renovatie 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 Vervanging en Renovatie opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

⁵ Zie voor het programma Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen: http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/project_en_programmabladen/612.aspx

Overzicht objectenprogramma Vervangingen en renovaties

Vaarweg	Objecten/maatregel	gereed
Rotterdam-België/ Zeeland	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ): renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls)	2019
Utrecht Zeeland	NoMo AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam-Rijnkanaal (KARGO)	2016
Amsterdam-Rijnkanaal	NoMo AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2017
Diverse	NoMo AOV: Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016
Brabantse kanalen	NoMo AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2016
Zuid-Holland	NoMo AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2016
Limburg en IJsselmeer- gebied	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2016
Maasroute	NoMo AOV: Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	2015
Noord-Holland	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2016
Oost-Nederland	NoMo AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2016
IJsselmeergebied	NoMo AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	2018/ 2020
IJsselmeergebied	Nijkerkerbrug	2017
IJsselmeergebied	RINK-maatregelen IJsselmeergebied	2018
Noord-Brabant	Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug	2015
Utrecht	RINK-maatregelen Utrecht	2016
Limburg	RINK-maatregelen Limburg	2018 (1)
Noordzee	Berging Baltic Ace	2015
Zeeland	RINK-maatregelen Zeeland	2016

Toelichting:

(1) Onderdeel van de RINK-maatregelen Limburg (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) is uitgebreid levensduur verlengend onderhoud aan een aantal stuwen in de Maas. Leerpunten bij de eerst aanbestede stuw Belfeld zorgen voor optimalisaties bij aanbesteding van de stuwen bij Linne en Roermond. Een van deze lessen is het beter benutten van beperkte kennis en kunde door de stuwen gefaseerd aan te pakken. Hierdoor schuiven enkele maatregelen door tot 2018.

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

In 2016 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	– De Zaan (Wilhelminasluis) – Wilhelminakanaal Tilburg – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding – Projecten in het kader van Quick-Wins regeling Binnenhavens
Start realisatie	– Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek – Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

– De projecten Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis, Quick Wins Volkeraksluizen, Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee en Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal zijn van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase.

- Het project Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis is samengevoegd met het project Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen. Daarnaast is het project Maasroute, modernisering fase 2 samengevoegd met het project Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal.
- Quick Wins Binnenhavens: Voor dit programma heeft een vrijval plaatsgevonden vanwege het feit dat projecten zijn ingetrokken of afgewezen. Daarnaast komen bij eindafrekeningen aanbestedingsmeevallers naar voren.
- De Zaan/Wilhelminasluis: Dit betreft een bijdrage aan een regionaal project, waar een vertraging heeft plaatsgevonden.
- Maasroute fase 2: Verlaging van het budget betreft de overheveling van de aanlegbudgetten voor de Sluis Limmel naar Geïntegreerde contractvormen (15.04). Daarnaast wordt de aanbestedingsmeevaller op de Sluis Limmel aan de investeringsruimte toegevoegd.
- Vaarweg Meppel – Ramspol: Bij de start van de uitvoeringswerkzaamheden van dit project is asbest aangetroffen. Door de asbestvondst zijn er aanvullende werkzaamheden noodzakelijk, waardoor de kosten van dit project toenemen.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2014	Budget in € mln							Openstelling		
	huidig	vorig		2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Quick Wins Binnenhavens	63	80	55	5	2	1						2009–2016	2009–2015
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	99	99	65	29	6							2015	2014
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)	5	5	4	2								2015	2015
Walradarsystemen	24	24	17	4		3						divers	divers
Beter Benutten	20	20	9	10	1								
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland													
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	14	14	9	2	0	3						2015	2015
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10	0				3				2016–2017	2015
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	234	233	14	7	15	39	45	60	56			2020	2020
Projecten Brabant													
Wilhelminakanaal Tilburg	81	81	35	23	5	1	12		6			2016	2016
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	454	454	384	21	3	21		25				2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding	2	2		2								2016	2015
Quick Wins Volkeraksluizen	3			3								2016–2017	
Projecten Limburg													
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	10	10	10									2015	2015
Maasroute, modernisering fase 2	636	700	470	42	34	27	13	16	27	7		2018	2018

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Oost Nederland												
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	64	53	25	9	10	10	3	7			2017	2017
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	284	283	218	34		15	16	0	0		2017	2017
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	30	42	6	3	21						2017	2017
Overige projecten												
Amendement ligplaatsen (Lemmer-Delfzijl en ARK)	6	6	4	2							divers	divers
Kleine projecten / Afronding projecten	3	172		2	1	0	1	0				
Afrondingen						- 1						
Totaal uitvoeringsprogramma	2.045		1.335	200	98	119	90	111	89	7		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking				41	25	9	0					
Programma Realisatie (IF 15.03.01)				241	123	128	90	111	89	7		
Budget Realisatie (IF 15.03.01)				221	123	128	100	111	99	7		
Overprogrammering (-)				- 20			10		10			

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De projecten Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis en Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal zijn van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase.
- Voor project Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee is het tracébesluit in augustus 2015 onherroepelijk geworden en is het project overgegaan naar de realisatiefase.
- Het project Quick Wins Volkeraksluizen is naar realisatie gegaan vanuit het project Capaciteit Volkeraksluizen.
- Eind 2014 is het bestemmingsplan voor sluis Eefde goedgekeurd door de gemeente. De projectbeslissing wordt voorbereid en wordt nu in 2015 verwacht.
- Bijdrage aan agentschap t.b.v. planuitwerkingen: zie toelichting bij artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet

Bedrag x € 1 mln.	Budget		Planning		
	Projectomschrijving	huidig	orig	PB of TB	Openstelling
Verplicht					
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 75	- 39			nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland					
Zeetoeegang IJmond¹	660	658	2015		2019
Projecten Zuidwestelijke Delta					
Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen	294	296	2016		2021
Max. bijdr. aan Vlaanderen kanaalaanp. tbv zeesluis	165	157	nvt		nnt
Projecten Noord-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2015		2023
Gebonden					
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025–2027
Lichter buitenhaven IJmuiden	65	65	2016		2018
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36			2023
Projecten Zuidvleugel					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	12	12	2015		2017
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedde	20	20	2016		na 2017
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010		2025–2027
Projecten Zuidwestelijke Delta					
Capaciteit Volkeraksluizen	152	157			2024–2026
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36			2026–2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2018		2019–2020
Toekomstvisie Waal	131	131	2016		2019–2021
Verruiming Twentekanal fase 2	27	27	2015		2018–2020
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	75	75	2015		2019–2020
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	19	56			
Bestemd	499	509			
<i>Projecten in voorbereiding</i>					
Projecten Nationaal					
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud					
Projecten Zuidwestelijke Delta					
Kreekraksluizen					2026–2028
Projecten Noordwest-Nederland					
Reservering BTW Zeetoeegang IJmond					2025–2028 (Rijksd.)
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					2028
Reservering garantstelling Twentekanal					2018–2020
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>					
<i>Gesignaleerde risico's</i>					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	2.262				
Begroting 15.03.02	2.262				

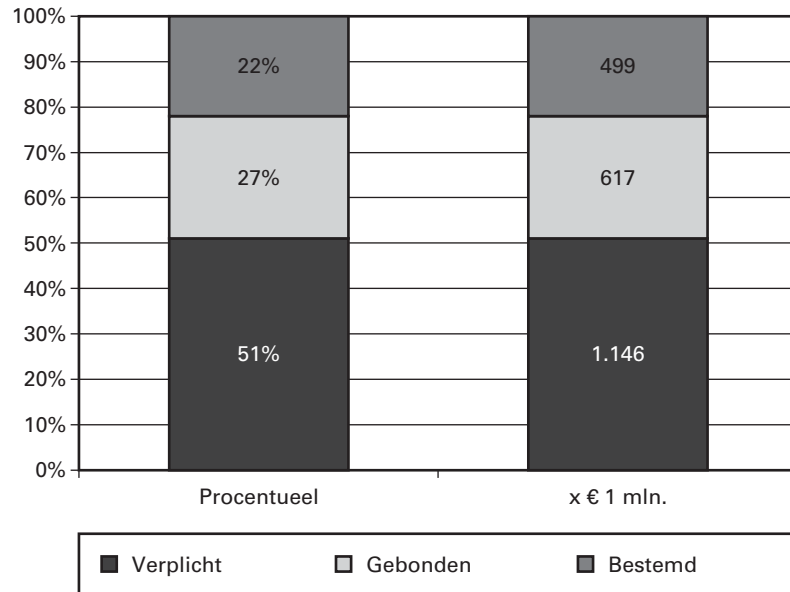
¹ Het realisatiebesluit wordt dit najaar verwacht. De budgettaire verwerking vindt plaats bij Voorjaarsnota 2016/Ontwerpbegroting 2017

Legenda:

TB = Tracébesluit

PB = Projectbesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2015–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.



15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waar sprake is van PPS hanteert RWS de contractvorm DBFM (Design, Build, Finance en Maintain), waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase. DBFM garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten van veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren. De brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (Kamerstukken II, 2010–2011, [32 500 A, nr. 83](#), bijlage 3) bevat een lijst van in totaal 10 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-deelflow op de langere termijn. Onderstaand een overzicht van de projecten waar beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald binnen het tijdsbestek van de meerjarencijfers (meest recente voortgangsrapportage DBFM(O): Kamerstukken II, 2014–2015, [28 753, nr. 35](#)).

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, 3e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoeegang IJmond. Daarna is besloten om voor het project Kanaalzone Gent Terneuzen een DB-aanbesteding voor te bereiden zodat maximaal kan worden geprofiteerd van TEN-T-subsidies vanuit de EU vanwege een eerdere start van de bouw.

Het contract voor de Sluis Limmel is het eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma en is in 2014 afgesloten. In het 3^e kwartaal van 2015 is het project gestart. De verwachting is dat de aanleg van de nieuwe sluis Limmel in 2018 wordt opengesteld. Het contract kent een onderhoudspe-

riode van 30 jaar waardoor ook na deze begrotingsperiode, de beschikbaarheidsvergoedingen zijn vastgelegd.

De aanbesteding van de Zeetogang IJmond is in april 2014 gestart. Verwacht wordt dat het contract eind 2015 zal worden getekend. De aanbesteding van de 3^e Kolk Beatrixsluis is gestart in de tweede helft van 2014 en zal vermoedelijk begin 2016 worden afgerond. Bij beide projecten zal er sprake zijn van partiële beschikbaarheidsvergoedingen tijdens de bouwfase. Overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg en onderhoud naar dit begrotingsartikel zal plaatsvinden na financial close van de contracten.

Projectoverzicht behorende bij 15.04.01: Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln							Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Sluis Limmel	80		4	4	6	4	8	2	2	50	2018	
Totaal	80		4	4	6	4	8	2	2	50		

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan verkeersmanagement, beheer, onderhoud, vervanging, aanleg en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT systemen, het inspecteren van het areaal en de ontwikkeling van kennis en innovatie. Er is gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

Uit analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat een beperkte bijstelling nodig is in de verdeling van taken die nu door de markt worden uitgevoerd en taken die door RWS met eigen personeel worden uitgevoerd. De complexiteit van aanleg- en onderhoudsprojecten neemt steeds verder toe. Dit komt onder meer door een meer integrale gebiedsontwikkeling, toename van de ICT-toepassingen in de infrastructuur en een groeiende renovatieopgave. De vraag naar specifieke kennis en ervaring op deze terreinen neemt de komende jaren verder toe. Zonder ingrijpen leidt dit tot een groeiende behoefte aan relatief dure inhuurcontracten en een te grote afhankelijkheid van de markt. Om haar rol als deskundig opdrachtgever richting de bouwbedrijven te kunnen blijven spelen, en bovenstaande ontwikkelingen het hoofd te bieden, wil RWS meer deskundig eigen personeel in dienst nemen. Het gaat dan om extra capaciteit ten behoeve van techniek, inkoop, projectbeheersing en inspecties ten behoeve van instandhoudingsadviezen van RWS objecten. Hiervoor wordt er budget overgeheveld van de artikelonderdelen Beheer, Onderhoud en Vervanging (15.02) en Aanleg (15.03) naar het artikelonderdeel Netwerkgebonden Kosten Hoofdwegennet (15.06). Vanuit Aanleg worden de kosten voor het eigen personeel (voor)gefinancierd uit het planstudiekostenbudget. Uit de verwachte meevallers bij de projecten door lagere

benodigde inhuur zal het planstudiekostenbudget de komende jaren weer worden aangevuld, zodat voldoende studiebudget beschikbaar blijft.

Rijksrederij

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

De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

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

15.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord.

De in de begroting 2015 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 128 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2016 nu € 112 miljoen.

- Vrijval bij de planuitwerkingen Verruiming Eemshaven-Noordzee (+ € 12 miljoen) en Capaciteit Volkeraksluizen (+ € 2 miljoen) en bij de realisatieprojecten Quick Wins Binnenhavens (+ € 15 miljoen) en Maasroute Modernisering fase 2 (+ 14 miljoen).
- Extra uitgaven voor de inzet van Search and Rescue (SAR) helicopters (– € 27 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2015 (– € 15 miljoen).
- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (– € 11 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (– € 4 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Generieke Digitale Infrastructuur (€ -3 miljoen).
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (– € 1 miljoen).

15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
Kaseffect verwerking index 2013	0	- 8.784	- 5.888	- 5.062	- 5.297	- 4.853	- 8.611
Kaseffect verwerking index 2014	0	- 5.552	- 4.120	- 3.223	- 6.146	- 2.946	- 6.944
Totaal	0	- 14.336	- 10.008	- 8.285	- 11.443	- 7.799	- 15.555

15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte	0	0	55.886	44.089	20.913	59.103	- 67.643	112.349
Kaseffect verwerking index 2013	- 4.743	- 4.735	- 4.734	- 7.718	- 7.703	- 19.865	87.994	1
Kaseffect verwerking index 2014	- 3.073	- 3.064	- 3.312	- 2.893	- 2.874	- 10.027	54.173	0
Totaal	- 7.816	- 7.799	47.841	33.478	10.337	29.210	74.524	112.349

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Megaprojecten zijn door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten (grootprojectstatus). De aanwijzing van grote projecten gebeurt op basis van artikel 2 van de Regeling Grote Projecten. De grootprojectstatus behelst dat de Regeling Grote Projecten van toepassing is, die voorschrijft dat de Minister zich ten minste halfjaarlijks tegenover de Tweede Kamer verantwoordt over de voortgang via een Voortgangsrapportage.

Wanneer de grootprojectstatus is beëindigd, maar er nog wel grote uitgaven worden gedaan (bijvoorbeeld in het geval van de Betuweroute), blijft het project nog wel op artikel 17 staan.

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-Zuid
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- ERTMS
- ZuidasDok

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens op de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	5.505	190.518	185.987	1.317.721	363.649	262.895	300.057
Uitgaven	8.473	153.189	98.963	165.399	200.914	280.902	387.815
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	182	0	0	0	0	0	0
<i>17.02 Betuweroute</i>	1.709	3.639	4.555	2.083	2.083	2.083	0
<i>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</i>	751	20.905	20.183	25.700	23.000	0	0
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	751	20.905	20.183	25.700	23.000	0	0
<i>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>	2.993	5.748	4.604	4.620	4.216	2.669	486
<i>17.07 ERTMS</i>	2.838	35.628	41.338	44.669	57.588	112.588	196.588
<i>17.08 ZuidasDok</i>	0	87.269	28.283	88.327	114.027	163.562	190.741
Van totale uitgaven							
- Bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
- Restant	8.473	153.189	98.963	165.399	200.914	280.902	387.815
17.09 Ontvangsten	9.719	33.389	40.441	22.119	28.553	60.681	67.487

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepings-bijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000

			2016	2017	2018	2019	2020	2021
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	98.963	165.399	200.914	280.902	387.815	396.902
17.02	Betuweroute		4.555	2.083	2.083	2.083	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		20.183	25.700	23.000	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		4.604	4.620	4.216	2.669	486	2.879
17.07	ERTMS		41.338	44.669	57.588	112.588	196.588	216.000
17.08	ZuidasDok		28.283	88.327	114.027	163.562	190.741	178.023
17.09	Ontvangsten	Ontvangsten	40.441	22.119	28.553	60.681	67.487	64.303

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	475.222	458.596	377.258	306.475	256.209	248.426	499.365
17.02	Betuweroute		0	0	0	0	0	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		0	0	0	0	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		2.879	2.879	2.884	2.884	2.884	2.884	69.374
17.07	ERTMS		316.000	319.864	249.000	220.000	189.301	159.301	405.437
17.08	ZuidasDok		156.343	135.853	125.374	83.591	64.024	86.241	24.554
17.09	Ontvangsten	Ontvangsten	39.151	32.617	30.176	20.933	61.048	23.774	6.228

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

De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen, te weten het nieuw aangelegde A15-tracé en de bestaande Havenspoorlijn. Het A15-tracé is per 16 juni 2007 officieel in gebruik genomen. Hier zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf. Op de Havenspoorlijn zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf sinds 13 december 2009. Hiermee is de Betuweroute als groot bouwproject klaar. De restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute waarin onder meer de gevelisolatie te Rozenburg, grondtransacties en een bodemsaneringsproject worden afgerond. De geschatte einddatum is 2017.

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln					Oplevering			
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	933	933	919	4	5	2	2	2				
FES-middelen	2.826	2.826	2.826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	175	175									
Totaal	4.896		4.882	4	5	2	2	2				
Begroting (IF 17.02)				4	5	2	2	2				

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheids-spoorlijn die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid bewerkstelligt een snelle en milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer. De spoorlijn is aangelegd tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda en is in gebruik sinds september 2009. De status van Groot Project is in 2015 nog van kracht. In de halfjaarlijkse Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer separaat en uitgebreid geïnformeerd over het gehele HSL-Zuid vervoersysteem. In het voorjaar van 2015 is de 36^e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2014–2015, [22 026, nr. 477](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Producten

De HSL-Zuid kan ruwweg opgedeeld worden in de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en het bestaande spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn ERTMS en 25kV in bedrijf. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakking naar Breda per 3 april 2011. De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels gereed, er resteren nog enkele werkzaamheden. De belangrijkste hiervan zijn het oplossen van geluidsproblematiek (maximaal € 70 miljoen) en zettingsproblematiek (€ 10 miljoen). Ter dekking van deze werkzaamheden is € 29 miljoen uit de risicoreservering HSL-Zuid overgeheveld, € 49 miljoen uit de investeringsruimte spoorwegen en € 2 miljoen (restant pilot geluid) uit het budget voor geïntegreerde contractvormen. De overige resterende werkzaamheden (€ 10 miljoen) hebben betrekking op de afhandeling van grondzaken, schadezaken en nog uit te voeren evaluaties.

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln					Oplevering			
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.226	6.147	6.136	21	20	26						
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.680	2.630	2.620	6	13	18	23					
– Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangsten	193	193	193									
– Ontvangsten derden	145	145	144		1							
– Risicoreservering	558	529	529	15	6	8						
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
Totaal (excl. reeks Infraprovider)	7.353		7.263	21	20	26	23					
Begroting (IF 17.03)				21	20	26	23					

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

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

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

lenM beschouwt PMR als een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij andere partijen zijn belegd. Uitzondering vormt de natuurcompensatie waarvan RWS is belast met de uitvoering. EZ is het aan te spreken ministerie voor de 750 hectare en lenM is het ministerie voor de landaanwinning en het BRG.

lenM is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II, 2006–2007, [30 351, nr. 3](#)) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de Minister van lenM verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt. De Tweede Kamer ontvangt één keer per jaar een Voortgangsrapportage. Voor 1 oktober 2015 betreft dit de veertiende Voortgangsrapportage (dertiende voortgangsrapportage: Kamerstukken II, 2014–2015, [24 691 nr. 121/122](#)).

Producten

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

De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van lenM is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betrof de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde lenM-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- BTW Buitencontour: betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breiddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13^e Voortgangsrapportage PMR (Kamerstukken II, 2014–2015, [24 691 nr. 121/122](#)). De dekking van de bijdrage van lenM wordt gevonden in de Post Onvoorzien.

Meetbare gegevens

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;
- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II
- 2021 Deelprojecten 750 hectare natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Projectoverzicht bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam; realisatie

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	25	24	17	1	1	1	1	0	0	4	pm	pm
750 ha	30	30	30								pm	pm
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	114	114	81	4	3	3	3	2	0	18	pm	pm
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	73	73	3	1	1	1	1	0	0	67	pm	pm
Afrondingsverschillen			- 1					- 1	1	1		
Totaal	1.155		1.043	6	5	5	4	3	0	90		
Begroting (IF 17.06)				6	5	5	4	3	0	90		

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

17.07 European Rail Traffic Management System (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 voor de drie jaar durende Planuitwerkingsfase. In deze fase zal in 2016 toegewerkt worden naar de definitieve projectbeslissingen voor zowel materieel als infrastructuur en de daarop volgende aanbesteding voor de invoering van ERTMS zoals is vastgelegd in de Voorkeursbeslissing. De Kamer wordt twee keer per jaar door middel van een rapportage over de voortgang geïnformeerd. De tweede Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2014–2015, [33 652, nr. 31](#)) is in het voorjaar

2015 aan de Tweede Kamer verstuurd. De derde voortgangsrapportage zal voor 1 oktober 2015 worden verstuurd, de vierde uiterlijk 1 april 2016.

Het voorkeursscenario houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van Level 2 in de periode tot en met 2028 wordt ingevoerd op het spoor in grote delen van de brede Randstad. In 2022 is ERTMS bovendien ingebouwd in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Bij de uitrol van ERTMS staat de klant voorop. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken. Meer in detail betekent dit dat bij de nadere uitwerking in de komende Planuitwerkingsfase de volgende punten leidend zijn:

- a) Ten minste voldoen aan de EU-verplichting om ERTMS in 2020 te hebben ingevoerd op de aangewezen lijnen (Amsterdam-Betuweroute en Kijfhoek-België).
- b) Ten minste voldoen aan de EU-verplichtingen om ERTMS in 2030 te hebben ingevoerd op de aangewezen lijnen.
- c) Voldoen aan de reeds genomen Voorkeursbeslissing over aanleg van ERTMS op de SAAL-corridor (Schiphol/Amsterdam/Almere/Lelystad; 2023).
- d) Voorzien van ERTMS op zoveel mogelijk lijnen uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).
- e) Verbinden met de nu reeds met ERTMS uitgeruste lijnen.
- f) De vervangingsopgave van de huidige treinbeveiliging, de met het oog op een aansluitend netwerk zoveel mogelijk corridorsgewijze uitrol en het tegengaan van transities tussen het huidige ATB en ERTMS om zodoende een tijdelijke lappendeken van beveiligingssystemen te voorkomen.

Hiertoe dient het in Nederland toegelaten materieel in 2022 van ERTMS te zijn voorzien.

De exacte omvang van de uitrol op de PHS-corridors bovenop de EU-TEN-corridors is afhankelijk van de uitkomsten van de Planuitwerkingsfase en de resultaten van de aanbestedings- en contracteringsstrategie. In een brief bent u geïnformeerd over de wijze waarop de aanbestedings- en contracteringsstrategie tot stand komt (Kamersstukken II, v2014/15, [33 652, nr. 32](#)). Streven is om via een goede aanbestedings- en contracteringsstrategie zoveel mogelijk kilometers spoor van ERTMS te voorzien met het beschikbare budget. Hierbij wordt ingezet op een optimale uitrolplanning waarbij via een optimale aanbestedings- en contracteringsstrategie nadrukkelijk op de naadloze aansluiting tussen materieel en de baan wordt gestuurd. Door bovendien te streven naar een zoveel mogelijk aansluitend netwerk wordt het aantal interfaces tussen verschillende beveiligingssystemen beperkt.

Voor de invoering van ERTMS is in het Infrastructuurfonds een budget beschikbaar van € 2,56 miljard. Voor de Planuitwerkingsfase (t/m 2017) is ca. € 91 miljoen aan studiekosten geraamd. Nadat (deel)projectbeslissingen genomen zijn zal het resterende budget overgeboekt worden naar artikelonderdeel 17.07.01 Realisatiefase (t/m 2028).

Projectoverzicht 17.07 ERTMS

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
European Rail Traffic Management System												
Realisatiefase (17.07.01)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Planuitwerkingsfase (17.07.02)	2.566	2.556	3	36	41	45	58	113	197	2.075		
Studiekosten	91	91	3	36	41	12						
Pilotkosten	0											
Overige planuitwerking OV-SAAL	226	225					10	10	50	156		
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)	2.249	2.240				33	48	103	147	1.919		
Totaal	2.566		3	36	41	45	58	113	197	2.075		
Begroting (IF 17.07)				36	41	45	58	113	197	2.075		

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 reizigerstromen 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

Het integrale project Zuidasdok is te onderscheiden in verschillende projectonderdelen. In de begroting zijn de volgende onderdelen onderscheiden:

- Projectorganisatie en voorbereiding (incl. Knopen);
- Uitbreiding van de OV-terminal (incl. keerspoelen, regionaal OV en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van A10;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

In de verdere uitwerking van de scope richting het vaststellen van (O)TB en (O)BP is het aannemelijk dat binnen de kaders van het taakstellend budget de raming van de verschillende onderdelen nog wijzigt.

Overzicht van de bijdragen:

In bijgaande tabel wordt een overzicht gegeven van de financiering van het project. Deze middelen kunnen tijdens de realisatieperiode integraal aan alle productuitgaven worden besteed. Tussentijds en achteraf zal inzichtelijk worden gemaakt waaraan de middelen zijn besteed (verantwoording).

Overzicht van de bijdragen

Budget in mln.

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later
ZuidasDok									
– Bijdrage lenM ¹	1.039	41	55	– 11	66	85	103	123	576
– Bijdrage provincie Noord-Holland ²	79						26	26	26
– Bijdrage stadsregio Amsterdam ²	147		13	3	9	12	14	17	79
– Bijdrage Amsterdam	211		19	4	13	17	20	24	113
– Bijdrage Derden	91			32					59
– EU-ontvangsten ¹	3	1		1					
Afrondingsverschillen	– 1			– 1			1	1	1
Totaal	1.569	42	87	28	88	114	164	191	854

¹ De bijdragen die vanuit het TEN-T programma in 2013 is ontvangen en wordt uitgegeven, is apart inzichtelijk gemaakt bij EU-ontvangsten.

² De bijdragen van provincie en Stadsregio zijn uitsluitend bestemd voor OVT en ruimtelijke inrichting en zullen als zodanig worden verantwoord bij de eindafrekening

Overzicht van de uitgaven:

Om in de begroting de totale uitgaven van het project weer te geven, zijn de uitgekeerde bedragen via de BDU en de betalingen van Amsterdam voor het project Zuidasdok in het verleden weer in de begroting en het integrale overzicht opgenomen.

Projectoverzicht 17.08 ZuidasDok

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2014	Budget in € mln							Oplevering		
	huidig	vorig		2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig	
ZuidasDok												2028	2028
Projectorganisatie en voorbereiding	250	231	28	40	16	29	17	16	16	87			
OV-terminal incl. keerspoelen	330	324	0	8	10	14	17	52	43	185			
Tunnel en A10	772	773	0	0	0	20	48	89	126	489			
Generieke en ruimtelijke inrichting	215	232	14	39	2	25	31	7	6	92			
Afrondingsverschillen							1			1			
Totaal	1.569		42	87	28	88	114	164	191	854			
Begroting (IF 17.08)				87	28	88	114	164	191	854			

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

HSL-Zuid

Dit betreft voornamelijk de opbrengsten uit de verkoop van restgronden HSL-Zuid en uitkeringen van verzekeringen of schadevergoedingen van aannemers. Wanneer verrekeningen (Betuweroute) met ProRail plaatsvinden die betrekking hebben op afgesloten jaren mogen deze niet worden gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar worden gesaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

Zuidasdok

Zie hiervoor de verstrekte onderbouwing bij het uitgavenartikel 17.08
(Overzicht van de bijdragen).

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Omschrijving van de samenhang in 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 de Begroting hoofdstuk XII.

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verplichtingen	219.465	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	231.754	234.515	93.481	169.617	1.000	19.116	19.014
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.02 Beter Benutten</i>	0	434	128.431	127.621	0	0	0
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	1.437	3.854	3.045	0	0	0	0
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	118	1.909	0	0	0	0	0
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	186	5.244	2.005	1.996	1.000	865	763
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08 Netwerkovervrijgde kosten</i>	230.013	223.074	- 0	0	0	- 0	0
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	205.329	202.459	0	0	0	0	0
<i>18.08.02 Overige netwerkovervrijgde kosten</i>	24.684	20.615	- 0	0	0	- 0	0
<i>18.11 Investeringsruimte</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.11.01 Programmaruimte</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.11.02 Beleidsruimte</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.01 Beheer en onderhoud</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.02 Vervanging</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.13 Tol gefinancierde uitgaven</i>	0	0	0	0	0	18.251	18.251
<i>18.14 Minregel: rentevrijval</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif</i>	0	0	- 40.000	40.000	0	0	0
<i>18.15.01 Ramingsbijstelling</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15.02 Kasschuif</i>	0	0	- 40.000	40.000	0	0	0
Van totale uitgaven							
- Bijdrage aan agentschap RWS	221.313	215.774	- 0	0	0	0	0
- Restant	10.441	18.741	93.481	169.617	1.000	19.116	19.014
18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	18.251	18.251
<i>18.09.01 Ontvangsten</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.09.02 Tolopgave</i>	0	0	0	0	0	18.251	18.251
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	- 12.260	24.165	0	0	0	0	0

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2028.

Bedragen x € 1.000

			2016	2017	2018	2019	2020	2021
18	Overige uitgaven en ontvangsten							
		Uitgaven	93.481	169.617	1.000	19.116	19.014	-45.748
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten		128.431	127.621	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer		3.045	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		2.005	1.996	1.000	865	763	0
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		- 0	0	0	- 0	0	-0
18.11	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging		0	0	0	0	0	-0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		0	0	0	18.251	18.251	18.252
18.14	Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	- 64.000
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif		- 40.000	40.000	0	0	0	0
18.09	Tolopgave	Ontvangsten	0	0	0	18.251	18.251	18.252
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18	Overige uitgaven en ontvangsten								
		Uitgaven	- 45.748	- 25.541	- 25.541	- 25.541	- 125.541	- 125.541	- 125.541
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer		0	0	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		0	0	0	0	0	0	0
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	- 0	- 0	- 0	- 0	0
18.11	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging		- 0	- 0	- 0	- 0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
18.14	Minregel: rentevrijval		- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif		0	0	0	0	- 100.000	- 100.000	- 100.000
18.09	Tolopgave	Ontvangsten	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0

18.02 Beter Benutten
Motivering

In het nieuwe regeerakkoord is afgesproken dat het programma Beter Benutten wordt voortgezet. In de brief bezuinigingen Infrastructuurfonds van 13 februari 2013 (Kamerstukken II, 2012–2013, [33 400 A, nr. 48](#)) wordt vermeld dat Bereikbaarheidsknelpunten niet alleen met grootschalige infrastructuurprojecten worden aangepakt maar dat breed en creatief gezocht wordt naar mogelijke oplossingen. Gedacht wordt aan de slimme aanpak gericht op gedragsverandering in het kader van het programma Beter Benutten.

Tussen Rijk en regio's is op 6 maart 2014 bestuurlijk afgesproken om gezamenlijk in de jaren 2015 tot en met 2017 hiervoor € 600 miljoen beschikbaar te stellen. De invulling van dit pakket zal in ieder geval onder dezelfde voorwaarden als het eerste regiopakket vorm krijgen, waarbij de eerste ervaringen van het huidige programma mee worden genomen.

De focus van het vervolgprogramma Beter Benutten ligt op de 12 regio's die de meeste spitsdrukte kennen. Voor het vervolg van beter Benutten is landelijk de volgende programma ambitie afgesproken: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten. Over het vervolgprogramma is de Kamer per brief van 26 maart 2014 geïnformeerd (Kamerstukken II, 2013–2014, [33 750 A, nr. 67](#)).

Op basis van Plannen van Aanpak die de regio's opstellen en waarin afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio zijn en worden de financiële middelen aan de regio's ter beschikking gesteld. In 2015 is gestart met het uitvoeren van de door alle partijen getekende Plannen van Aanpak, de uitvoering zal in 2016 worden voortgezet.

De werkwijze van Beter Benutten kenmerkt zich door:

- Het uitvoeren vooraf van een verkeerskundige analyse op resterende knelpunten in de Beter Benutten regio's;
- Duidelijke doelstelling (zowel qua effect als betrokkenheid werkgever/werknemers);
- Samenwerking met de regio's;
- Eisen cofinanciering als wel eisen aan de regionale uitvoeringsorganisatie;
- Zicht op doelgroepen en motieven voor gedragsverandering.

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

Uit het BCI-onderzoek Goederenvervoer per spoor, marktontwikkelingen en beleid (2009) komt naar voren dat spoorgoederenknooppunten in het achterland een belangrijke rol kunnen spelen voor het havennetwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. Als vervolg hierop is in 2010 een beleidskader spoorgoederenknooppunten ontwikkeld met een beleidsvisie op de ontwikkeling van spooransluitingen, railterminals, openbare laad- en losplaatsen, greenports en dergelijke. In 2012–2013 is een stimuleringsprogramma voor railterminals tot uitvoering gekomen.

Container Transferium Alblasserdam

Het Container Transferium Alblasserdam is gelegen aan de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas-Main-Donau. Om de veiligheid en de betrouwbaarheid van deze corridor te garanderen en de private investeringsbereidheid voor de totale projectkosten te behouden, heeft lenM zich bereid verklaard om (een deel van) de hieruit voortvloeiende extra investeringen te financieren.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln						Oplevering			
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
Container Transferium												
Alblasserdam	3	3	2	1							2015	2014
RSC Maasvlakte	8	8	2	3	3						2014	2014
Totaal	11		4	4	3							
Begroting (IF 18.03)				4	3							

18.06 Externe veiligheid

Motivering

Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS, Kamerstukken II, 2005–2006, [30 373, nr. 2](#)). De opgenomen kasreeks heeft betrekking op het RWS-programma «aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet».

Producten

Saneringsopgave voor Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen tot en met 2035.

18.08 Netwerkoverstijgende kosten

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben niet alleen betrekking op de activiteiten die verricht worden voor het Infrastructuurfonds, maar hebben tevens betrekking op de activiteiten voor het Deltafonds. Deze middelen worden nu toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en aan artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven van het Deltafonds.

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor het Infrastructuurfonds beschikbare investeringsruimte voor zover deze nog niet concreet toebedeeld is verantwoord. In de brief bezuinigingen Infrastructuurfonds van 13 februari 2013 (Kamerstukken II, 2012–2013, [33 400 A, nr. 48](#)) is per modaliteit de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd.

18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de noodzakelijke middelen voor Vervanging en Renovatie opgenomen. Deze middelen konden nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Inmiddels zijn deze middelen via de huidige begroting toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds. De toewijzing

van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Dit door onder meer een inventarisatie van RWS van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

18.13 Tol gefinancierde uitgaven

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven opgenomen die uit tol gefinancierd worden bij de projecten ViA15 en NWO. Bij een volgende begroting wordt deze uitgavenruimte als dekking ingezet op artikel 12 Hoofdwegenet. Dit artikelonderdeel is gekoppeld aan het ontvangstenartikel 18.09.02 Tolopgave.

18.14 Minregel rentevrijval

Motivering

Met het in 2009 uitgekeerde superdividend van NS (€ 1,4 miljard) is een eeuwig lopende schuld van ProRail afgelost. De rentevrijval die door deze aflossing ontstond binnen het Infrastructuurfonds tot en met 2020 werd daarbij ingezet voor de financiering van spoorambities (Kamerstukken II, 2009–2010, [28 165, nr. 105](#)). In de begroting van 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). De verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18. Bij verlenging van het Infrastructuurfonds zal de minregel ingepast worden binnen de begroting van het Infrastructuurfonds.

18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif

Motivering

Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast. Bij verlenging van het Infrastructuurfonds zal de minregel op dit artikel ingepast worden binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Daarnaast is er sprake van een kasschuif in 2016 ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering wordt hierop niet aangepast.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdragen aan de Investeringsfondsen op de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ontvangsten	5.834.916	4.823.705	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303
19.09 Ten laste van begroting lenM	5.834.916	4.823.705	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000								
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk							
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303	5.823.199

(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk								
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	5.645.720	5.589.567	5.489.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.264.772

19.09 Bijdragen ten laste van Begroting hoofdstuk XII

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4. BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VOEDING VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS EN BEGROTINGSSTAAT PER PRODUCTARTIKELONDERDEEL

INFRAFONDS
Bedragen x € 1.000

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdvraagstuk													
12.01	2.235.654	2.011.120	2.298.779	2.437.509	2.836.973	3.147.853	2.590.884	3.159.223	3.003.951	2.831.303	2.652.453	2.574.156	2.432.040	2.618.528
12.02	14.510	9.691	3.631	3.632	3.632	3.631	3.628	3.625	3.624	3.623	3.621	3.621	3.621	3.629
12.03	592.880	678.756	562.327	506.795	520.306	499.928	593.446	791.694	791.650	796.875	796.175	742.298	969.145	704.997
12.04	518.570	443.576	617.169	944.946	1.532.198	1.845.424	1.207.847	1.617.221	1.483.623	1.313.350	1.108.003	946.225	430.727	272.866
12.06	689.479	371.932	644.111	519.647	343.201	337.961	396.397	286.994	266.673	271.334	422.427	222.087	220.764	222.087
12.07	440.215	567.712	351.703	511.708	507.124	505.976	505.257	492.970	499.240	495.259	500.044	501.021	501.159	498.543
12.09	0	-60.647	-60.182	-49.218	-52.232	-50.307	-57.255	-41.664	-61.180	-43.477	-26.724	-41.436	305.301	917.730
12.09	667.090	55.525	136.870	47.831	49.740	130.665	8.703	79.722	7.222	1.222	1.222	1.222	500	4.700
	1.588.564	1.955.595	2.161.909	2.389.678	2.787.233	3.017.168	2.582.181	3.079.501	2.996.729	2.830.081	2.651.231	2.572.834	2.431.540	2.613.828
13	Spoorwegen													
13.02	2.261.343	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607	2.375.726	1.636.846	1.696.224	1.804.548	1.956.819	1.801.707	1.873.433	1.687.958
13.03	1.228.205	1.291.436	1.165.680	1.142.026	1.186.531	1.163.964	1.173.157	1.177.809	1.180.831	1.200.742	1.199.633	1.200.601	1.174.834	1.150.486
13.04	793.832	963.385	814.795	724.012	595.351	360.942	925.847	207.792	271.569	349.088	502.880	354.206	452.250	285.475
13.07	168.123	157.384	155.887	156.395	159.583	166.793	167.725	169.104	170.495	172.312	173.383	173.312	172.571	162.331
13.08	48.907	17.020	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.09	22.276	18.037	76.230	101.916	77.966	77.311	92.400	65.544	56.732	66.793	64.397	56.920	57.151	73.069
13.09	202.878	299.796	187.562	188.279	202.300	201.071	206.235	211.247	214.265	199.237	311.876	185.044	185.044	185.044
	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051	160.051
	43.827	139.745	27.511	28.228	42.249	41.020	46.184	51.196	54.218	39.166	151.825	24.993	24.993	24.993
	2.057.465	2.147.466	2.041.627	1.952.667	1.833.728	1.584.536	2.169.491	1.425.959	1.481.955	1.605.311	1.644.943	1.616.663	1.888.389	1.502.914
14	Regionaal, lokale infrastructuur													
14.01	139.982	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417	99.636	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
14.02	127.145	133.159	197.040	168.301	95.156	125.408	77.442	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
14.03	12.837	145.555	168.971	158.348	71.735	50.998	22.194	0	0	0	0	0	0	0
14.09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14.09	139.982	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417	99.636	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
15	Hoofdvraagstukken													
15.01	921.995	854.411	836.807	854.059	721.783	700.091	703.292	657.608	662.922	768.527	917.511	986.650	1.025.532	697.020
15.02	7.545	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412
15.03	411.846	411.347	356.103	328.006	274.708	283.144	194.361	241.630	267.748	286.750	257.231	257.216	248.643	230.911
15.04	248.292	141.226	188.940	234.166	166.912	133.617	231.713	136.194	112.775	141.364	332.332	424.170	452.719	98.065
15.06	4.233	6.184	3.619	7.844	2.262	2.229	2.196	2.164	2.132	2.107	2.077	2.047	2.018	1.989
15.07	250.079	301.578	289.741	283.916	280.932	280.488	282.165	277.024	279.654	282.053	283.981	284.468	284.530	283.119
15.09	0	-14.336	-10.008	-8.285	-11.443	-7.799	-15.555	-7.816	-7.799	47.841	33.478	10.337	29.210	74.524
15.09	194.451	32.620	16.890	16.890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	727.543	821.791	819.917	854.059	721.783	700.091	703.292	657.608	662.922	768.527	917.511	986.650	1.025.532	697.020
17	Megastructuren Verkeer en Vervoer													
17.02	153.189	98.963	165.399	200.914	280.902	387.815	396.902	475.222	458.596	377.268	306.475	256.209	248.426	499.365
17.03	3.659	4.555	2.083	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.06	20.905	20.183	25.700	23.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.07	35.628	41.338	44.669	57.588	112.988	196.588	216.000	316.000	319.864	249.000	220.000	189.301	159.301	405.437
17.08	87.269	28.283	88.327	114.027	163.562	190.741	178.023	156.343	135.853	125.374	83.591	64.024	86.241	24.554
17.09	33.389	40.441	22.119	28.553	60.681	67.487	64.303	39.151	32.617	30.176	20.933	61.048	23.774	6.228
	119.800	58.522	143.280	172.361	220.221	320.328	332.599	436.071	425.979	347.082	285.542	195.161	224.652	493.137
18	Overige uitgaven en ontvangsten													
18.01	234.515	133.481	129.617	1.000	19.116	19.014	-45.748	-45.748	-25.541	-25.541	-25.541	-125.541	-125.541	-125.541
18.02	434	128.431	127.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.03	3.854	3.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18.04														
18.06	1.909	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.07	5.244	2.005	1.996	1.000	865	763	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.11	223.074	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.14	0	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
18.15	0	-40.000	40.000	0	0	0	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100.000	-100.000	-100.000
18.09														
18.10	24.165	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
	210.350	133.481	129.617	1.000	865	763	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-164.000	-164.000	-164.000
19														
19.09														
Ontvangsten	4.823.705	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303	5.823.199	5.645.720	5.689.567	5.489.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.284.772
Totaal ontvangsten	5.946.678	5.783.951	6.065.802	5.962.077	6.061.693	6.225.797	6.120.692	5.994.092	5.882.134	5.758.491	5.843.797	5.599.835	5.531.095	5.499.203
Totaal uitgaven	1.098.808	428.382	363.441	264.663	330.972	417.494	297.493	348.372	292.567	269.094	372.490	285.773	247.777	234.431
Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	4.823.705	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303	5.823.199	5.645.720	5.689.567	5.489.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.284.772

BIJLAGE 2 VERDIEPINGSBIJLAGE

In de verdiepingbijlage is per productartikel een meerjarige begrotingsmutatietabel opgenomen op artikelonderdeelniveau met daarbij de aansluiting tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds. Bij het toelichten van de begrotingsmutaties wordt de normering die is opgenomen in de leeswijzer gehanteerd. Dit houdt in dat de begrotingsmutaties, waarbij het verschil kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht (tenzij beleidsmatig toch relevant). De begrotingsmutaties zijn in alfabetische volgorde in de tabellen opgenomen en worden ook in deze volgorde toegelicht.

	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.															
Mutaties voorjaarsnota 2015		4.038	3.617	3.617	3.617	3.618	3.617	3.614	3.611	3.610	3.609	3.607	3.607	3.607	3.615
Stand eerste suppletioire wet 2015 artikelonderdeel 12.01 Verkeers-		5.100	2.550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mgmt															
Beier: Benutten: bijdrage aan RWS	1.837	9.138	6.167	3.617	3.617	3.618	3.617	3.614	3.611	3.610	3.609	3.607	3.607	3.607	3.615
Nationale Datawarehouse (NDW)	7.000	3.500													
Prijisjstelling 2015	227	35	24	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Mutaties Miljoenennota 2016		5.372	3.524	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.		14.510	9.691	3.631	3.631	3.632	3.631	3.628	3.625	3.624	3.623	3.621	3.621	3.621	3.629
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.															
Mutaties voorjaarsnota 2015		658.195	605.451	543.436	528.116	501.659	483.547	454.157	454.074	454.031	454.152	454.451	427.976	682.668	430.267
Stand eerste suppletioire wet 2015 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.		7.263	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten	30.529	665.458	605.451	543.436	528.116	501.659	483.547	454.157	454.074	454.031	454.152	454.451	427.976	682.668	430.267
Beier: Benutten: bijdrage aan RWS	376	145	231		177	910	910	910	910	910	910	5.110	5.110	5.110	5.110
Cyber Security	0	9.300	14.400	8.200											
DBFM conversie A12 Ede-Grijsoord	-30.856	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-2.204	-31.900
DBFM conversie A9 Gaasperdammenweg	-127.995														-2.204
Kasschuiven binnen Hooftdijkwegennet	0	-81.464	58.999	12.097	-19.299	19.887	31.800	-69.700	10.000	10.000	10.000	10.000	7.700	-14.155	-14.155
Omzetting kerntaken	-24.320	-807	-807	-1.513	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
Prijisjstelling 2015	27.731	2.249	2.560	2.185	2.005	2.054	2.030	1.756	1.744	1.743	1.744	1.745	1.643	2.621	1.652
Saldo mee- en tegenvallers	-4	-4													
Verdeling reservering Vervanging en Renovatie	2.606.348							224.682	343.325	343.325	343.228	343.228	343.228	322.105	343.227
Verrekening kosten	-580	-580													
ZSM: Hollandse brug	-75.000														
Mutaties Miljoenennota 2016		-72.578	73.305	18.891	-21.321	18.647	16.381	139.289	337.620	337.619	341.723	341.724	314.322	286.477	274.730
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.		592.880	678.756	562.327	506.795	520.306	499.928	593.446	791.694	791.650	796.575	796.175	742.298	969.145	704.997
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.03 Aanleg															
Mutaties voorjaarsnota 2015		723.322	440.657	935.060	862.100	1.546.085	2.163.221	1.082.928	1.512.989	1.362.607	1.290.724	1.095.693	931.751	395.032	350.524
Stand eerste suppletioire wet 2015 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		-152.840	47.921	-8.074	-13.230	3.923	6.619	7.000	20.100	14.000	5.000	1.000	0	42.732	38.492
A1/A6/A9 SAA: aanbestedingsmeevaller/risicovererving	300.974	570.482	488.578	926.986	848.870	1.552.008	2.169.840	1.089.928	1.533.069	1.376.607	1.295.724	1.096.693	931.751	437.764	389.016
A1/A6/A9 SAA: bijdragen derden	-75.600	-7.479	20.674	56.913	101.816	64.536	-12.860								77.374
A12 Ede-Grijsoord: aanbestedingsmeevaller	-20.021					5.000	-80.600								0
A27 Vonderien-Kerenheide: Indexatie 2012	4.192							16.000	9.100			4.192		4.000	-20.021
A28/A1 Knooppunt Hoewelaken: Beleidslijn Grote Rivieren	20.000														0
A4 Vlieland - N14: budgetspanning	1.600														1.600
A4-A44 Rijnlandroute: bijdrage RVOB	0														0
Basis ICT	0	-10.200	-11.800	-126	-177	-910	-910	-910	-910	-910	-5.110	-5.110	-5.110	-5.110	19.048
Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten	-30.529														-5.110
Beier: Benutten: bijdrage aan ProRail	-116														
Beier: Benutten: bijdrage aan RWS	-58														
Cyber security	-2.213	-1.982	-231	-8.200	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	31.900
DBFM conversie A12 Ede-Grijsoord	-89.827	-9.300	-14.400	-8.200	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400	-14.400
DBFM conversie A9 Gaasperdammenweg	-619.566	-64.648	-164.519	-351.427	-27.809	-8.738	-1.356	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089
Eenvoudig Beier	0	-8.259	-8.259												8.259
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	0														14.122
Inpassen miniregel 2015	0	-61.681	-1.098	-1.285	-1.010	-1.137	-1.411	-1.198	-1.386	-1.258	-1.253	-1.137	-1.059	-880	23.638

	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Kaschuiven binnen Hooftwegennet	0	1.325	185.551	8.318	9.522	-75.481	-77.307	194.234	59.304	643	24.941	12.194	-5.282	-71.524	-286.438
Kaschuiven tussen modaliteiten	0	140.000	-22.000	22.000	22.000	18	18	-90.000	100.000						-281
Leegboeken artikel 18.07	0	179	22	22	22	18	0							0	10.000
N33 Zuidbroek-Appingedam: bestuursvereenkomst	15.000	5.000													
Planstudiekosten ZuidasDok	-3.334		-3.334												
Prijstijelling 2015	50.015	4.357	2.625	3.556	2.914	5.897	8.102	8.319	8.473	8.580	8.685	8.771	8.525	8.052	-86.871
Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	0								17.000	8.000					-25.000
Reservering areaalgroei	28.891		-3.235	-169		-1.496	-599								28.891
Saldo mee- en tegenvallers	10.726	14.130	-721	-7.008	-2.320										11.368
Topsector Logistiek 2016	-5.030		-666	-7.008											-5.030
Uitvoeringsbesluit A1 t/Ape doorn Zuid-Beekbergen	-8.000														-8.000
aansluiting Bunschoten	-1.230														7.000
Verkeningskosten ZuidasDok	580														
Verrekening kosten	7.000														
Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk	0	223	265	215	11	101	107	163	161	161	-1.407				7.000
Vordering moederdepartement	0		-3.028	-5.677	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600	-7.600
Omzetting kerntaken	-92.305														25.000
ZSM: Hollandse brug															25.000
Mutaties Miljoenennota 2016		-51.912	-44.902	-309.817	96.076	-19.810	-324.416	117.919	84.132	107.016	17.626	11.310	14.474	-7.037	-116.151
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		518.570	443.676	617.169	944.946	1.532.198	1.845.424	1.207.847	1.617.221	1.483.623	1.313.350	1.108.003	946.225	430.727	272.985
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		545.431	527.315	585.329	395.843	333.259	280.398	276.481	246.065	239.753	220.928	245.892	327.917	176.833	253.595
Mutaties voorjaarsnota 2015		7.252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		552.683	527.315	585.329	395.843	333.259	280.398	276.481	246.065	239.753	220.928	245.892	327.917	176.833	253.595
A1/A6/A9 SAA: aanbestedingsmeevaller/risicoreservering	-300.974	7.479	-20.674	-56.913	-101.816	-64.536	12.860								-77.374
A1/A6/A9 SAA: diverse regibijdragen	9.301		4.100	5.201											
A10 2e Coentunnel: budgetbehoefte	-54.676														-54.676
DBFM conversie A12 Ede-Grisoord	128.805	5.380	11.871	18.140	11.538	9.137	8.615	8.520	8.270	8.162	8.056	7.952	7.850	7.756	7.658
DBFM conversie A9 Gaasperdammenweg	722.862	20.061	29.784	36.089	202.949	53.090	44.966	54.736	42.171	41.472	40.977	40.328	39.693	39.072	38.464
Kaschuiven binnen Hooftwegennet	0	72.131	-177.787	56.892	3.943	-6.252	-4.952	-3.068	-2.239	-3.492	-4.308	-23.878	45.351	-2.424	51.083
N33 Assen-Zuidbroek: RSP budget	13.990														1.169
N33 Assen-Zuidbroek: budgetbehoefte	1.169														
N33 Zuidbroek-Appingedam: bestuursvereenkomst	-5.000														
Prijstijelling 2015	19.908	2.579	1.423	2.464	1.989	1.247	1.314	1.292	1.130	1.099	1.020	1.040	1.616	850	845
Saldo mee- en tegenvallers	176														
Mutaties Miljoenennota 2016		116.796	-155.383	58.782	123.804	-7.314	62.803	61.480	49.332	47.241	46.745	25.442	94.510	45.254	-32.831
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		689.479	371.932	644.111	519.647	325.945	343.201	337.961	295.397	286.994	266.673	271.334	422.427	222.087	220.764
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN		424.674	419.242	414.248	411.795	411.554	411.479	411.342	411.863	412.072	412.768	413.173	413.163	413.199	411.927
Mutaties voorjaarsnota 2015		3.645	15.429	8.000	5.000	1.000	0	-800	-14.000	-8.000	-5.000	-1.000	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN		428.319	434.671	422.248	416.795	412.554	411.479	410.542	397.863	404.072	407.768	412.173	413.163	413.199	411.927
Basis ICT	22.000	10.200	11.800												
Loonbijstelling 2015	14.824	1.056	1.077	1.064	1.055	1.055	1.054	1.052	1.053	1.053	1.053	1.052	1.052	1.054	1.054
Omzetting kerntaken	116.625	3.835	7.190	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600
P-direkt Optimaal Verbinden	-6.591	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507	-507
Prijstijelling 2015	600	595	591	590	590	590	590	590	590	590	590	590	590	590	590
SAP centralisatiebeheer	-34.375	-1.375	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750
Verdeling Netwerkoversijgende Kosten	1.140.399	117.616	103.867	86.510	86.730	87.121	87.182	87.182	87.182	87.182	87.182	87.182	87.182	87.182	87.182
Mutaties Miljoenennota 2016		11.896	133.041	109.455	94.913	94.970	94.715	94.715	95.107	95.188	94.491	87.871	87.858	87.960	86.616
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN		440.215	567.712	531.703	511.708	507.124	505.976	505.257	492.970	499.240	495.259	500.044	501.021	501.159	498.543
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte		-61.661	-60.648	-60.163	-49.215	-52.233	-50.308	87.898	5.000	-50.703	5	-6.967	-19.330	353.524	672.328
Mutaties voorjaarsnota 2015		101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-38.492
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte		-61.560	-60.648	-60.163	-49.215	-52.233	-50.308	87.898	5.000	-50.703	5	-6.967	-19.330	310.792	633.836
A10 2e Coentunnel: budgetbehoefte	54.676														54.676
A12 Ede-Grisoord: aanbestedingsmeevaller	20.021														20.021
A2 t Vonderren-Kerensheide: indexatie 2012	-4.192														-4.192
A27 Houten-Hooppolder: Beleidslijn Grote Rivieren	-16.000														-16.000
A4-Vrieland - N14: budgetspanning	-1.600														-1.600
A4-A44 Rijnlandroute: bijdrage RVOB	10.200														10.200
Correctie afrondingsverschillen	-2														-2

	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Eenvoudig Beter	- 8.259														- 8.259
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	- 15.215														- 15.215
Inpassen miniregel 2015	0	61.681													- 23.638
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	15.973	266	- 688	- 503	- 499	- 499	- 129.652	- 47.185	- 10.978	- 45.988	- 16.064	- 22.606	- 38.043	225.751
Leegboeken artikel 18.07	281														281
Leegboeken restant artikel 18.12	1.479														1.479
N33 Assen-Zuidbroek: budgetbehoefte	- 1.169														- 1.169
N33 Zuidbroek-Appingedam: bestuursovereenkomst	- 10.000														- 10.000
Nationale Datawarehouse (NDW)	- 7.000	- 3.500	- 3.500												
Prijstijelling 2015	46.097														46.097
Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25.000														25.000
Reservering areaalgroei	- 28.891														- 28.891
Saldo mee- en tegenvallers	- 8.992	- 12.396	3.235	169											- 11.368
Topsector Logistiek 2016	- 11.368														5.030
Uitvoeringsbesluit A1 Apeidoorn Zuid-Beekbergen	5.030														8.000
Uitvoeringsbesluit A27/A1 Utrecht Noord	8.000														8.000
Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk	- 7.000														- 7.000
Vordering moederdepartement	1.229	- 178													1.407
Mutaties Miljoenennota 2016	61.980	1	1	1	- 3	1	1	- 145.153	- 46.684	- 10.477	- 43.482	- 19.757	- 22.106	- 5.491	283.894
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	0	- 60.647	- 60.162	- 60.162	- 49.218	- 52.232	- 50.307	- 57.255	- 41.684	- 61.180	- 43.477	- 26.724	- 41.436	305.301	917.730
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2015 HWN	2.293.979	1.935.634	2.421.527	2.152.256	2.144.026	2.745.942	3.291.954	2.316.420	2.633.602	2.421.370	2.382.186	2.205.849	2.085.084	2.024.863	2.122.256
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 HWN	2.164.500	2.001.534	2.421.453	2.144.026	2.144.026	2.750.865	3.298.573	2.322.620	2.639.702	2.427.370	2.382.186	2.205.849	2.085.084	2.024.863	2.122.256
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 HWN	2.235.654	2.011.120	2.298.779	2.437.509	2.437.509	2.836.973	3.147.853	2.590.884	3.159.223	3.003.951	2.831.303	2.652.453	2.574.156	2.432.040	2.618.528
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	533.670	87.200	66.346	28.414	28.414	38.276	226.716	719	64.019	719	719	719	719	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015	130.229	10.314	6.200	7.704	7.704	6.200	7.896	6.200	6.100	6.000	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	663.899	97.514	72.546	36.118	36.118	44.476	234.612	6.919	70.119	6.719	719	719	719	0	0
A1/A6/A9 SAA: bijdragen derden	- 66.299	4.100	4.100	5.201	5.201	5.000	- 80.600								
A28/A1 Knooppunt Hovvelaken: diverse regiebijdrage	9.100								9.100						
A4-A44 Rijnlandroute: bijdrage RVOB	10.200								500	500	500	500	500	500	4.700
Prijstijelling 2015	2.268	1.736	131	41	91	123	123	8	3	3	3	3	3	3	
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	- 451	- 42.120	59.683	5.921	- 359	- 23.950	1.276							
Saldo mee- en tegenvallers	1.906	1.906													
Mutaties Miljoenennota 2016	3.191	- 41.989	64.324	11.713	11.713	5.264	- 103.927	1.784	9.603	503	503	503	503	500	4.700
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	667.090	55.525	136.870	47.831	47.831	49.740	130.685	8.703	79.722	7.222	1.222	1.222	1.222	500	4.700

A1/A6/A9 SAA: aanbestedingsmeevaller/risicoreservering

De aanbestedingsmeevaller en een deel van de risicoreservering bij het deeltraject A1/A6 (12.04) wordt overgeheveld naar het generale onderdeel van het programma (12.03.01) en blijft hiermee behouden voor SAA.

A1/A6/A9 SAA: bijdragen derden

Het betreft hier de verwerking van diverse bijdragen van derden. Het gaat enerzijds om het opnemen van de bijdragen van de regio aan de aansluiting Ooij – knooppunt Diemen, oostelijke aansluiting IJburg (€ 9,3 miljoen), voor afspraken over de extra onderdoorgang van de A6 in het kader van Stedelijke Bereikbaarheid Almere (€ 5,1 miljoen) en voor Almere Weerwater (€ 5,3 miljoen). Anderzijds is de scope en bijdrage in het kader van Stedelijke Bereikbaarheid Almere bijgesteld (- € 86 miljoen).

A10 2e Coentunnel: budgetbehoefte

Met deze mutatie wordt aangesloten bij de budgetbehoefte van het project tot het einde van de looptijd van het fonds (2028).

A12 Ede-Grijsoord: aanbestedingsmeevaller

De aanbestedingsmeevaller bij het project A12 Ede-Grijsoord van € 20 miljoen wordt toegevoegd aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet.

A27 Houten-Hooipolder: Beleidslijn Grote Rivieren

Conform de Beleidslijn Grote Rivieren (BGR) worden twee bruggen op het traject A27 Houten-Hooipolder aangepast. Hierdoor wordt het taakstellend budget met € 20 miljoen verhoogd, waarvan € 16,0 miljoen wordt toegevoegd vanuit de Investeringsruimte Hoofdwegennet en € 4,0 miljoen wordt toegevoegd vanuit het Deltafonds.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken: diverse regiobijdrage

Dit betreft een bijdrage van de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk (€ 2,0 miljoen) en een bijdrage van de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort (€ 7,1 miljoen) conform de bestuursovereenkomst.

A4-A44 Rijnlandroute: bijdrage RVOB

Het Rijksvastgoed en Ontwikkelingsbedrijf stelt € 10,2 miljoen beschikbaar voor de Rijnlandroute. De teveel begrote uitgaven vallen vrij aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet.

Basis ICT

De beschikbaarheid van het IV-areal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Het IV-landschap is verouderd, een situatie die zich bij meerdere grote uitvoeringsorganisaties van de rijksoverheid voordoet. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcomponenten wordt budget overgeheveld van artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging naar artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de jaren 2015 en 2016 geschoven.

Cyber security

Het in 2014 gestarte Programma «Beveiligd Werken» richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT

systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen ten aanzien van informatiebeveiliging (Cyber Security). De benodigde middelen voor Cyber Security worden gedekt uit de reservering voor Vervanging en Renovatie op artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet en via het aanlegprogramma naar de periode 2015–2017 geschoven.

DBFM-conversie A12 Ede-Grijsoord

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project A12 Ede-Grijsoord afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

DBFM-conversie A9 Gaasperdammerweg

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project A9 Gaasperdammerweg, onderdeel van het programma A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Eenvoudig Beter

Voor de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Omgevingswet (uitvoeringsregelgeving) wordt er in 2016 € 16,0 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar diverse (beleids)artikelen op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 16,0 miljoen af.

Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)

De afgelopen jaren is de druk op het gebruik van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) sterk toegenomen. Hierdoor zijn er tekorten ontstaan in de financiering. Om deze problematiek van een oplossing te voorzien is in 2014 de Nationaal Commissaris Digitale Overheid (NCDO) benoemd. Onder regie van de NCDO is onder andere besloten tot interdepartementale versleuteling van de tekorten op de bestaande voorzieningen binnen de GDI. Conform dat besluit heeft lenM bij eerste suppletore begroting 2015 middelen overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vanuit de begroting Hoofdstuk XII. Voor de verrekening binnen lenM wordt in totaal € 39,2 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar artikel 99 Nominaal en Onvoorzien op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 39,2 miljoen af.

Inpassen minregel 2015

De minregels in 2015 op de Investeringsruimte Hoofdwegennet, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.

Kasschuiven binnen Hoofdwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Loonbijstelling 2015

Dit betreft de verwerking van de loonbijstelling 2015.

N33 Assen-Zuidbroek: RSP Zuiderzeelijn budget

Conform de afspraak in het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek wordt € 14 miljoen overgeheveld van artikel 14 Regionaal/ lokale infrastructuur naar artikel 12 Hoofdwegennet.

N33 Zuidbroek-Appingendam: bestuursovereenkomst

In de bestuursovereenkomst N33 Zuidbroek-Appingendam is een rijksbijdrage van € 15 miljoen afgesproken. Deze rijksbijdrage wordt gedekt vanuit de N33 Assen-Zuidbroek (€ 5 miljoen) en de investeringsruimte Hoofdwegennet (€ 10 miljoen). Van de rijksbijdrage van € 15 miljoen is € 4 miljoen voor Beheer en Onderhoud bestemd.

Nationale Datawarehouse (NDW)

Voor het National Datawarehouse (NDW) wordt € 7 miljoen overgeheveld vanuit de Investeringsruimte Hoofdwegennet naar het artikelonderdeel Verkeersmanagement (12.01). NDW is benodigd voor verkeersmanagement en daarnaast levert de NDW een bijdrage aan producten zoals verkeersonderzoeken.

Omzetting kerntaken

Uit analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat een beperkte bijstelling nodig is in de verdeling van taken die nu door de markt worden uitgevoerd en taken die door RWS met eigen personeel worden uitgevoerd. De complexiteit van aanleg- en onderhoudsprojecten neemt steeds verder toe. Dit komt onder meer door een meer integrale gebiedsontwikkeling, toename van de ICT-toepassingen in de infrastructuur en een groeiende renovatieopgave. De vraag naar specifieke kennis en ervaring op deze terreinen neemt de komende jaren verder toe. Zonder ingrijpen leidt dit tot een groeiende behoefte aan relatief dure inhuurcontracten en een te grote afhankelijkheid van de markt. Om haar rol als deskundig opdrachtgever richting de bouwbedrijven te kunnen blijven spelen, en bovenstaande ontwikkelingen het hoofd te bieden, wil RWS meer deskundig eigen personeel in dienst nemen. Het gaat dan om extra capaciteit ten behoeve van techniek, inkoop, projectbeheersing en inspecties ten behoeve van instandhoudingsadviezen van RWS objecten. Hiervoor wordt er budget overgeheveld van de artikelonderdelen Beheer, Onderhoud en Vervanging (12.02) en Aanleg (12.03) naar het artikelonderdeel Netwerkbonden Kosten Hoofdwegennet (12.06). Vanuit Aanleg worden de kosten voor het eigen personeel (voor)gefinancierd uit het planstudiekostenbudget. Uit de verwachte meevallers bij de projecten door lagere benodigde inhuur zal het planstudiekostenbudget de komende jaren weer worden aangevuld, zodat voldoende studiebudget beschikbaar blijft.

P-direkt Optimaal Verbinden

Voor de dienstverlening van P-direkt op het gebied van optimaal verbinden heeft IenM formatie overgedragen aan P-direkt. RWS draagt ook een deel bij.

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's.

Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport

De reservering voor de landzijdige bereikbaarheid Airport Eindhoven (€ 25 miljoen) wordt gedekt uit de Investeringsruimte Regionaal/lokale infrastructuur. Dit betekent dat de reeds gereserveerde middelen weer aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet worden toegevoegd.

Reservering areaalgroei

Voor de aanlegprojecten die in deze begroting zijn overgegaan van planuitwerking naar realisatie, zijn de middelen voor Beheer en Onderhoud door areaalgroei vanuit de Investeringsruimte Hoofdwegennet aan het artikelonderdeel Beheer, Onderhoud en Vervanging (12.02) toegevoegd.

Saldo mee- en tegenvallers

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma.

SAP centralisatiebeheer

Dit betreft het aandeel van RWS voor het SAP Beheer dat centraal wordt gefinancierd op de begroting Hoofdstuk XII.

Topsector Logistiek 2016

Voor de in 2016 op te starten activiteiten Topsector Logistiek wordt in totaal € 23,5 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 23,5 miljoen af.

Uitvoeringsbesluit A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen

Het project A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen is van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij wordt aangesloten bij de huidige raming. Het verschil tussen de raming en het budget wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet.

Uitvoeringsbesluit A27/A1 Utrecht Noord- knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten

Het project A27/A1 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten is van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij wordt aangesloten bij de huidige raming. Het verschil tussen de raming en het budget wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet.

Verdeling Netwerkoverstijgende Kosten

Op het artikelonderdeel Netwerkoverstijgende Kosten (18.08) werden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben zowel betrekking op de activiteiten die worden verricht voor het Infrastructuurfonds, als voor activiteiten op het Deltafonds. Deze middelen worden nu verdeeld over artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Verdeling reservering Vervanging en Renovatie

Op het artikelonderdeel Nader toe te wijzen BenO en Vervanging (18.12) waren de noodzakelijke middelen voor Vervanging en Renovatie opgenomen. Deze middelen konden nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Deze middelen worden nu toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet. De toewijzing van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Dit door onder meer een inventarisatie van RWS van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

ZSM: Hollandse brug

De renovatie van de Hollandse brug heeft reeds plaatsgevonden. Deze kosten (€ 75 miljoen) zijn destijds voorgefinancierd uit het ZSM-programma. Nu worden de middelen terugbetaald vanuit het programma voor Vervanging en Renovatie aan het ZSM-programma.

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.															
Mutaties voorjaarsnota 2015	1.240.257	1.167.051	1.110.815	1.185.320	1.162.653	1.169.571	1.174.223	1.177.245	1.197.156	1.196.858	1.197.926	1.165.259	1.147.811		
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	23.543	- 8.776	300	300	300	400	300	300	300	300	300	400	300	300	300
AZ Corridor-Brabantroute	1.263.800	1.311.024	1.167.351	1.111.115	1.185.620	1.163.053	1.169.871	1.174.523	1.177.545	1.197.456	1.197.258	1.198.226	1.188.226	1.165.569	1.148.111
Beter Benutten: bijdrage aan ProRail	- 12.100	- 6.050	58												
Camera-toezicht op stations	7.951	91	472	911	911	911	911	911	911	911	911				
Kapitaallasten beheerplan 2015	- 932	- 509	- 423	30.000											
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	- 18.100	- 11.900												
Onderhoudskosten Maaslijn en Zwolle-Erschede	25.900	837													
Van HSL naar ProRail; diverse werkzaamheden	1.110	273													
Vrijval Actieplan Groei op het Spoor	- 16.464	- 11.300	- 2.582	30.911	911	911	911	911	911	911	911	911	911	911	911
Mutaties Miljoenennota 2016	- 35.595	- 19.588	- 1.671												
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.228.205	1.291.436	1.165.680	1.142.026	1.186.531	1.163.964	1.173.157	1.177.809	1.180.831	1.200.742	1.199.633	1.200.601	1.174.834	1.150.486	
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 13.03 Aanleg															
Mutaties voorjaarsnota 2015	952.335	972.202	910.500	940.776	569.774	439.964	81.391	- 33.954	211.020	293.257	316.907	382.762	418.967	209.947	
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	57.549	- 7.925	- 4.354	- 4.354	46.720	- 4.080	- 3.250	- 3.250	47.550	- 3.250	0	19.050	0	32.141	
AZ Corridor-Brabantroute	1.009.884	964.277	905.484	936.422	616.494	435.884	78.141	- 37.204	258.570	290.007	316.907	401.812	418.967	242.088	
Afkoop PHS Ieefaciliteit	6.050	6.050													
Camera-toezicht op stations	- 7.951	- 472	- 911	- 911	- 911	- 911	- 911	- 911	- 911	- 911	- 911				
Decentralisatie BDU: Heerlen-Aken	- 6.500	- 2.000	- 3.500	- 1.000											
Decentralisatie BDU: Lemeaakkoord	- 17.500	- 7.500	- 10.000												
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	0	- 2.612	5.124	9.056	137	- 1.199	- 1.280	- 1.112	- 1.234	- 1.338	- 1.328	- 1.341	- 1.448	- 1.425	
HSL-Zuid: geluidsprobleematek	- 28.600	- 14.470	- 6.480	- 7.670											
Impassen miniregel 2015 en 2017 ev	0	- 15.603	- 19.703	- 20.115	- 22.793	- 21.307	- 20.079	- 19.930	- 18.672	- 18.926	- 17.872	- 18.774	- 18.774	- 7.750	221.554
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	29.811	62.156	47.550	27.335	26.491	62.377	- 34.126	- 145.185	- 31.553	103.030	- 27.757	95.306	- 182.611	
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	- 247.660	- 29.083	- 79.784	- 119.054	24.381	260.000	130.000	54.000				7.200		- 183
Leegboeken artikel 18.07	0	117	14	14	12	12									
NSP Utrecht: kostenstijging	53.200	21.200	32.000												
PHS DSSU: gevolgstkosten	29.500		24.459	5.041											
PHS Rijnswijk-Delft Zuid	85.900														
Prijzinstelling 2015	27.201	201	767	1.981	2.217	1.998	3.292	2.807	859	1	1.789	2.143	266	5	8.875
Raming infrastructuurfonds	0	- 50.000	- 45.000	- 100.000	- 35.000	- 80.000	60.000	60.000	- 50.000	100.000	100.000	100.000			
Saldo mee- en tegenvallers	- 7.363	- 1.107	362	- 6.618											
Vrijval aanbestedingsprojecten Spoorwegen	- 51.416	5.500	- 4.114	- 3.249	- 6.216	- 16.302	- 1.108	- 19.784							- 2.923
Mutaties Miljoenennota 2016	- 216.052	- 892	- 90.689	- 212.410	- 21.143	- 74.942	847.706	244.986	12.999	59.061	185.973	- 47.606	33.283	43.387	285.475
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	793.832	963.385	814.795	724.012	595.351	360.942	925.847	207.792	271.569	349.068	502.880	354.206	452.250	285.475	
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS															
Mutaties voorjaarsnota 2015	147.026	146.983	153.491	156.679	163.889	164.821	166.200	167.591	169.444	170.408	170.479	169.667	159.427		
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	37.097	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904	2.904
HSL-Zuid: geluidsprobleematek	184.123	149.884	149.887	156.395	159.583	166.793	167.225	169.104	170.495	172.348	173.312	173.383	172.571	162.331	
Kasschuiven binnen Spoorwegen	- 2.500	- 2.500													
Mutaties Miljoenennota 2016	0	7.500	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	188.123	157.384	155.839	156.395	159.583	166.793	167.225	169.104	170.495	172.348	173.312	173.383	172.571	162.331	
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.															
Mutaties voorjaarsnota 2015	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaallasten beheerplan 2015	48.398	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
Mutaties Miljoenennota 2016	509	423													
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	509	423													
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte															
Mutaties voorjaarsnota 2015	- 134	8.912	- 2.526	- 14.626	5.331	7.035	37.257	36.337	36.337	41.025	107.476	86.539	85.679	135.686	474.720
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	35.776	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 29.729
Correctie afrondingsverschillen	35.642	8.912	- 2.526	- 14.626	5.331	7.035	37.257	36.337	36.337	41.025	107.476	86.539	85.679	135.686	444.991
Eenvoudig Beter	1														
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	- 5.372														
GSM-R interferentie	- 19.624		- 7.173	- 11.000	- 1.451										
HSL-Zuid: geluidsprobleematek	- 15.000	- 5.800	- 9.200	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.500
	- 48.500		- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.000	- 4.500

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Inpassen miniregel 2015 en 2017 ev	0	15.603	19.703	19.703	20.115	22.793	21.307	20.079	19.950	18.672	18.926	17.872	18.774	7.780	-221.954
Kasschuiven binnen Spoorwegen	-1	-23.695	37.396	95.060	95.434	32.936	46.498	42.616	25.109	22.463	-49.742	-42.251	-47.293	-86.306	-148.326
Leegboeken artikel 18.07	183														183
NSP Urecht: kostenstijging	-53.200	-21.200	-32.000	-24.459	-5.041										
PHS DSSU: gevolgkosten	-29.500														
PHS Rijswijk-Delft Zuid	-85.900														
Prisbijstelling 2015	89.781	8.918	9.001	7.552	7.709	7.028	5.540	6.240	8.384	8.572	7.367	6.237	3.760	4.021	-648
Saldo mee- en tegenvallers	7.363	1.107	-362	-4.558	6.618	-973	-389								
Topsector Logistiek 2016	-7.863		-434	-4.558	-1.509										
Verkenningkosten ZuidasDok	-9.234														
Vrijval aanlegprojecten Spoorwegen	51.416	-5.500	4.114	3.249	8.216	16.302	1.320	1.108	19.784						2.823
Vrijval Actieplan Groei op het Spoor	16.464	11.300	2.582	2.582											
Mutaties Miljoenennota 2016		-13.366	9.125	78.756	116.542	72.635	70.276	55.143	29.207	15.707	-41.683	-22.142	-28.759	-78.505	-371.922
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		22.276	18.037	76.230	101.916	77.966	77.311	92.400	65.544	56.732	65.793	64.397	56.920	57.181	73.069
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2015 Spoorwegen		2.387.881	2.464.491	2.238.605	2.207.053	1.933.701	1.790.138	1.469.637	1.359.403	1.613.478	1.789.330	1.787.309	1.853.443	1.906.176	2.008.502
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 Spoorwegen		2.541.847	2.450.694	2.236.793	2.205.903	1.983.625	1.789.362	1.469.591	1.359.357	1.664.232	1.783.884	1.790.613	1.875.697	1.909.380	2.014.118
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 Spoorwegen		2.261.343	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607	2.375.726	1.636.846	1.696.224	1.804.548	1.956.819	1.801.707	1.873.433	1.687.958
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.		232.720	177.161	193.583	192.830	204.490	202.884	207.681	210.507	213.240	215.862	177.953	177.953	177.953	177.953
Mutaties voorjaarsnota 2015		36.170	-3.250	-3.250	-3.250	47.550	-3.250	-3.250	-3.250	47.550	-3.250	0	19.050	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.		268.890	173.911	190.333	189.580	252.040	199.634	204.431	207.257	260.790	212.612	177.953	197.003	177.953	177.953
Decentralisatie Limburg	72.000			6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Prisbijstelling 2015	18.542	466	668	918	1.159	1.379	1.596	1.811	2.007	2.201	1.920	1.144	1.091	1.091	1.091
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	-65.478	125.217	-9.689	-8.460	-57.119	-6.159	-6.007	-4.017	-54.722	-21.295	126.779	-19.050	-11.959	7.091
Mutaties Miljoenennota 2016		-65.012	125.885	-2.771	-1.301	-49.740	1.437	1.804	3.990	-46.521	-13.375	133.923	-11.959	7.091	7.091
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.		203.878	299.796	187.562	188.279	202.300	201.071	206.235	211.247	214.269	198.237	311.876	185.044	185.044	185.044

A2 Corridor-Brabantroute

De A2 Corridor-Brabantroute is een nieuw project. De totale kosten van de aanleg worden geraamd op € 19,4 miljoen. Dekking heeft voor € 12,1 miljoen plaatsgevonden vanuit het programma Beheer, Onderhoud en Vervanging (vanuit de reguliere gereserveerde middelen ten behoeve van de vervanging van beveiligingsinstallaties) en voor € 7,3 miljoen vanuit de bestaande reservering voor ATB-Vv-seinen in PHS omdat de aanleg gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS. Dit betreft de mutatie vanuit het programma Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Afkoop PHS leenfaciliteit

Dit betreft de verwerking van een oude afspraak met betrekking tot de PHS Leenfaciliteit. In deze afspraak was geregeld dat er voor de investeringen van het Programma Hoogfrequent Spoor geleend kon worden. Deze constructie wordt voor de periode 2021–2027 vervangen door een toevoeging van € 675 miljoen aan het Infrastructuurfonds. Dit leidt dus niet tot extra investeringen.

Cameratoezicht op stations

Om de agressie tegen het treinpersoneel aan te pakken is in overleg met ProRail bekeken op welke stations, waar nu nog geen camera's zijn, cameratoezicht noodzakelijk is. Op 30 kleine en middelgrote stations gaat cameratoezicht gerealiseerd worden. De realisatie start in het eerste kwartaal van 2016. Voor de aanleg hiervan, alsmede voor de tijdelijke huur van camera's op 12 prioritaire stations en een pilot met beeldschermen voor de duur van een jaar op de stations Rotterdam Lombardijen en Den Haag Hollands Spoor, wordt € 13,3 miljoen ter beschikking gesteld aan ProRail. De dekking heeft plaatsgevonden vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen. De beheer- en onderhoudskosten en operationele kosten voor de periode 2017–2024 (in 2024 vindt een evaluatie van de genomen maatregelen plaats) van € 7,9 miljoen zijn eveneens gedekt uit bovengenoemd programma en overgeboekt naar 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Decentralisatie BDU: Heerlen-Aken

De middelen voor de BDU worden overgeheveld naar het Provinciefonds met uitzondering van de middelen voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. Met ingang van 1 januari 2015 is de Wet afschaffing plusregio's in werking getreden, waarin tevens de decentralisatie van de BDU wettelijk is geregeld die per 1 januari 2016 plaats zal vinden. Bij ontwerpbegroting 2016 worden de reeksen met voor de provincies bestemde BDU-middelen overgeheveld naar het Provinciefonds. Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU voor het project Heerlen-Aken.

Decentralisatie BDU: Lenteakkoord

Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU voor het project lenteakkoordimpuls voor vier spoorlijnen in Oost-Nederland.

Decentralisatie Limburg

De stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen maken per 11 december 2016 geen onderdeel meer uit van het hoofdnet, maar van de regionale (multimodale) vervoerconcessie in Limburg. De decentralisatie van deze twee diensten verloopt voor lenM

budgetneutraal. De concessieprijs voor het hoofdtrainnet is verhoogd aangezien het om onrendabele diensten gaat. Het bedrag waar de concessieprijs voor het hoofdtrainnet mee wordt verhoogd wordt via het Provinciefonds beschikbaar gesteld aan de provincie Limburg ten behoeve van de exploitatie van de twee diensten. Hiervoor wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU.

Eenvoudig Beter

Voor de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Omgevingswet (uitvoeringsregelgeving) wordt er in 2016 € 16,0 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar diverse (beleids)artikelen op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 16,0 miljoen af.

Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)

De afgelopen jaren is de druk op het gebruik van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) sterk toegenomen. Hierdoor zijn er tekorten ontstaan in de financiering. Om deze problematiek van een oplossing te voorzien is in 2014 de Nationaal Commissaris Digitale Overheid (NCDO) benoemd. Onder regie van de NCDO is onder andere besloten tot interdepartementale versleuteling van de tekorten op de bestaande voorzieningen binnen de GDI. Conform dat besluit heeft lenM bij eerste supplettoire begroting 2015 middelen overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vanuit de begroting Hoofdstuk XII. Voor de verrekening binnen lenM wordt in totaal € 39,2 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar artikel 99 Nominaal en Onvoorzien op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 39,2 miljoen af.

GSM-R interferentie

Dit betreft een overboeking van middelen van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 16 Spoor voor de subsidieregeling GSM-R. De uitvoering van de subsidieregeling GSM-R is reeds gestart en dient te worden verantwoord op HXII. Hiervoor is in totaal € 30,0 miljoen beschikbaar gesteld. Het gereserveerde lenM aandeel staat nog op IF artikel 13 Spoorwegen. Om de reeds gedane toezeggingen in de Staatscourant en richting RVO te kunnen verantwoorden op HXII dient het lenM aandeel naar HXII te worden overgeboekt.

HSL-Zuid: geluidsproblematiek

Voor de geluidsproblematiek HSL-Zuid wordt een budget van € 70 miljoen gereserveerd. Hiervoor wordt € 49 miljoen overgeheveld vanuit de Investeringsruimte Spoorwegen naar de HSL-Zuid. Daarnaast worden ook de resterende middelen uit de post «afdekking risico's spoorprogramma» (€ 28,6 miljoen) en het restant van de pilot geluid (€ 2,5 miljoen) overgeheveld naar de HSL-Zuid, zodat al de resterende middelen voor de HSL-Zuid (exclusief het Infrasppeed contract) op artikelonderdeel 17.03 worden verantwoord.

Inpassen minregel 2015 en 2017 en verder

De minregels in 2015 en 2017 en verder op de Investeringsruimtes Spoorwegen en Regionaal/lokale infrastructuur, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast

Kasschuiven binnen Spoorwegen

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuiven tussen modaliteiten

Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

NSP Utrecht: kostenstijging

Het projectbudget van de OV Terminal stationsgebied Utrecht wordt met € 53,2 miljoen opgehoogd vanuit de Investeringsruimte Spoorwegen. Dit is noodzakelijk als gevolg van een langere doorlooptijd van 2 jaar waardoor de kosten voor toezicht, administratie en projectbegeleiding zijn toegenomen, als ook de kosten van de aannemer door de opgelopen vertragingen en omzetsderving.

Onderhoudskosten Maaslijn en Zwolle-Enschede

Voor het onderhoud van de projecten Maaslijn (€ 19 miljoen) en Zwolle-Enschede (€ 6,9 miljoen) wordt budget van artikel 14 Regionale/lokale infrastructuur naar artikel 13 Spoorwegen overgeheveld.

PHS DSSU: gevolgkosten

Het projectbudget van PHS DSSU is met € 29,5 miljoen opgehoogd in verband met gevolgkosten van ontwerp aanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfaseringsom de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

PHS Rijswijk-Delft Zuid

Er wordt € 85,9 miljoen toegevoegd aan het projectbudget PHS vanuit de Investeringsruimte Spoorwegen ter dekking van de meerkosten Rijswijk – Delft Zuid. Het oorspronkelijke budget was gebaseerd op een globalere indicatie ten behoeve van de voorkeursbeslissing voor het gehele programma PHS uit 2010. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) is een nieuwe kostenraming opgesteld.

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's.

Raming Infrastructuurfonds

Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorartikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

Saldo mee-en tegenvallers

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma.

Topsector Logistiek 2016

Voor de in 2016 op te starten activiteiten Topsector Logistiek wordt in totaal € 23,5 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 23,5 miljoen af.

Verkenningkosten ZuidasDok

Vanuit het budget voor planuitwerking en aanleg zijn ook een deel van de kosten voor de verkenning ZuidasDok betaald. Dit is niet in lijn met de bestuurlijke afspraken uit de Bestuursovereenkomst van 2012. Middels deze begrotingsmutatie wordt het budget in lijn gebracht met de bestuurlijke afspraken. Hiervoor wordt er budget overgeheveld vanuit de Investeringsruimte Spoorwegen naar het artikelonderdeel ZuidasDok (17.08)

Vrijval aanlegprojecten Spoorwegen

De vrijval op de projecten AKI/PVVO (€ 1,4 miljoen), Intensivering Spoor in Steden (€ 1,6 miljoen), PHS Rente en aflossing (€ 2,8 miljoen), Spoorwegovergang Soestdijkseweg (€ 1,8 miljoen), Traject Oost Bunnik (€ 6,8 miljoen), programma NANOV (€ 16,0 miljoen) en Vleuten-Geldermalsen (€ 20,9 miljoen) wordt overgeheveld naar de Investeringsruimte Spoorwegen.

Vrijval Actieplan Groei op het Spoor

Het Actieplan Groei op het Spoor is beëindigd. De vrijval wordt overgeheveld naar de Investeringsruimte Spoorwegen (€ 16,5 miljoen).

Artikel 14 Regionaal/lokale infra.	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbesluit 2015 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.															
Mutaties voorsjaarsnota 2015		118.082	107.330	198.914	211.842	113.400	168.629	73.269	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	132.200
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		-14.001	-1.116	-422	-264	-198	-198	0	0	0	0	0	0	0	-2.412
BDU Zwolle-Enschede		104.081	106.214	198.492	211.578	113.202	168.431	73.269	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	129.788
Decentralisatie BDU: Maaslijn		-238	-1.314	-7.234	-7.234	-7.234	-7.234	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289
Decentralisatie BDU: Zwolle-Enschede		-30.250	-6.289	-13.489	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289	-6.289
Eenvoudig Beter		-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283	-1.283
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)		-15.698	-281	-286	-267	-149	-123	-57	-87	-78	-7	-30	-50	-71	-90
Kasschuiven binnen Regionale/lokale infrastructuur		1	21.050	-19.451	-28.424	63.900	-9.376	-12.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000
Kasschuiven tussen modaliteiten		37.660	14.083	-216	-946	-24.381	3	-12.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000
Leegboeken artikel 18.07		43	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Onderhoudskosten Maaslijn en Zwolle-Enschede		-25.900													
Ophelven negatieve ontvangst		610													
Prisbijstelling 2015		10.523	702	1.080	1.240	336	89	-106	839	839	839	839	839	839	839
Raming infrastructuurfonds		0		39.000		-44.000	-20.000	25.000	-17.000	-6.000					
Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport		-25.000													
Topsector Logistiek 2016		-1.877	-104	-1.088	-360	-232	-93								
Mutaties Miljoenennota 2016		23.064	26.945	-1.452	-42.277	-18.046	-43.023	4.173	-24.912	-34.903	-7.832	-7.855	-7.875	-21.986	-7.915
Stand ontwerpbesluit 2016 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		127.145	133.159	197.040	169.301	95.156	125.408	77.442	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
Ontwerpbesluit 2015 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.															
Mutaties voorsjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	9.076	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prisbijstelling 2015		35	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbesluit 2016 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbesluit 2015 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL															
Mutaties voorsjaarsnota 2015		63.365	166.605	149.462	129.852	135.018	40.807	9.249	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL		14.868	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Regionale/lokale infrastructuur		78.233	166.605	149.462	129.852	135.018	40.807	9.249	0	0	0	0	0	0	0
N33 Assen-Zuidbroek RSP budget		-1	-21.050	19.451	28.424	-63.900	9.376	12.000							
Prisbijstelling 2015		-13.990	-13.990	58	72	617	715	945							
RSP 2015 Provinciefonds en Gemeentefonds		2.413	6												
RSP 2015 BTW compensatiefonds		-64.560													
Mutaties Miljoenennota 2016		-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550	-2.550
Stand ontwerpbesluit 2016 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL		12.837	145.555	168.971	158.348	71.735	50.898	22.194	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbesluit 2015 Reg./Lok.infra.		181.447	273.935	348.376	341.694	248.418	218.512	82.518	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	132.200
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 Reg./Lok.infra.		182.314	272.819	347.954	341.430	248.220	218.314	82.518	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	129.788
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 Reg./Lok.infra.		139.982	278.714	366.011	327.649	166.891	185.417	99.636	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873
Ontwerpbesluit 2015 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten															
Mutaties voorsjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./Lok.infra.		-610	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ophelven negatieve ontvangst		-610	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		610	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbesluit 2016 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./Lok.infra		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Decentralisatie BDU: Maaslijn

De middelen voor de BDU worden overgeheveld naar het Provinciefonds met uitzondering van de middelen voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. Met ingang van 1 januari 2015 is de Wet afschaffing plusregio's in werking getreden, waarin tevens de decentralisatie van de BDU wettelijk is geregeld die per 1 januari 2016 plaats zal vinden. Bij ontwerpbegroting 2016 worden de reeksen met voor de provincies bestemde BDU-middelen overgeheveld naar het Provinciefonds. Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur naar HXII artikel 25 BDU voor het project Maaslijn.

Decentralisatie BDU: Zwolle-Enschede

Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur naar HXII artikel 25 BDU voor het project Zwolle-Enschede.

Inpassen minregel 2015 en 2017 en verder

De minregels in 2015 en 2017 en verder op de Investeringsruimtes Spoorwegen en Regionaal/lokale infrastructuur, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast

Kasschuiven binnen Regionale/lokale infrastructuur

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuiven tussen modaliteiten

Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

N33 Assen-Zuidbroek: RSP budget

Conform de afspraak in het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek is € 14 miljoen overgeheveld van artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur naar artikel 12 Hoofdwegennet.

Onderhoudskosten Maaslijn en Zwolle-Enschede

Voor het onderhoud van de projecten Maaslijn (€ 19 miljoen) en Zwolle-Enschede (€ 6,9 miljoen) wordt budget overgeheveld van artikel 14 Regionale/lokale infrastructuur naar artikel 13 Spoorwegen.

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's.

Raming Infrastructuurfonds

Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorartikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026

zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport

De reservering voor de landzijdige bereikbaarheid Airport Eindhoven (€ 25 miljoen) wordt gedekt uit de Investeringsruimte Regionaal/lokale infrastructuur. Dit betekent dat de reeds gereserveerde middelen weer aan de Investeringsruimte Hoofdwegenet worden toegevoegd.

RSP 2015 BZK/Provinciefonds en Gemeentefonds

Dit betreft de verwerking van een drietal overboekingen naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds van in totaal € 64,6 miljoen:

1. Het regiodeel van het Ruimtelijk Economisch Programma, onderdeel binnen het RSP, is indertijd geparkeerd op de begroting van lenM. lenM stort, in lijn met 2010, 2011, 2012 en 2014 delen van dit budget in het Provinciefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP (Regio Specifiek Pakket) hoe hoog over 2015 de uitkering aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland zal zijn (€ 16,1 miljoen).
2. Voor een aantal Concrete projecten binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult Noord Nederland de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM, in lijn met 2010, 2011 en 2012 delen van het taakstellende budget in het Provinciefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering over 2015 zal zijn (€ 27,1 miljoen)
3. Voor het project FlorijnAs, Concreet project binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM, in lijn met 2010, 2011, 2012 en 2014 delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering over 2015 zal zijn (€ 21,4 miljoen).

Artikel 15 Hoofdvraagwagennet	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN		246.989	250.533	246.228	243.145	241.499	241.087	242.661	237.288	239.900	241.925	243.679	244.172	244.192	243.390
Basis ICT	5.000	2.100	2.900												
Loonbijstelling 2015	9.891	716	709	704	703	703	704	705	704	704	704	705	705	703	703
Omzetting kerntaken	54.500	1.739	3.261	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
P-direkt Optimaal Verbinden	-2.990	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230	-230
Prisbijstelling 2015	3.708	266	265	263	263	263	263	265	265	265	265	265	265	265	265
SAP centralisatiebeheer	-15.625	-625	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250
Verdeling Netwerkovervisgende Kosten	482.546	46.279	40.758	36.784	35.447	35.414	35.514	35.514	35.737	35.765	36.139	36.312	36.306	36.350	35.741
Mutaties Miljoenennota 2016		3.090	51.045	43.513	40.771	39.433	39.401	39.504	39.726	39.754	40.128	40.302	40.296	40.338	39.729
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN		250.079	301.578	289.741	283.916	280.932	280.488	282.165	277.024	279.654	282.063	283.981	284.468	284.530	283.119
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN		-16.655	-14.336	-10.008	-8.285	-11.442	-7.799	-15.555	-7.816	-7.799	60.494	31.196	8.179	63.078	84.296
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-21.038
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 15.07 investeringsruimte HVWN		-16.655	-14.336	-10.008	-8.285	-11.442	-7.799	-15.555	-7.816	-7.799	60.494	31.196	8.179	63.078	63.258
ACCasea (e-navigaton)	-157														
Capaciteit Volkeraksluizen: vrijval	2.000														
Eemshaven-Noordzee: vrijval areaalgroei	12.000														
Eenvoudig Beter	-1.123														
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	0	16.654		5.350	7.105	11.715									1.843
Impassen minregel 2015	-2.556														39
Kasschuiven binnen Hoofdvraagwagennet	0	6.414													
Leegboeken artikel 18.07	39														
Leegboeken restant artikel 18.12	673														
Maasroute: aanbestedingsmeevaller Keersluis Limmel	13.750														
Prisbijstelling 2015	-14.739														
Quick Wins Binnenhavens: meevallers	15.000														
Saldo mee- en tegenvallers	-10.927	-4.256	-4.200	2.150	395	-4.916									
SAR	-26.800	-4.000	-1.000	-7.500	-7.500	-6.800									
Topsector Logistiek 2016	-1.643		0	0	0	0	0								
Uitvoeringsbesluit Maasroute fase 2 (verbreding Julianakanaal)	222														
Mutaties Miljoenennota 2016		16.655	0	0	0	-1	0	0	0	0	-12.653	2.282	2.158	-33.868	11.266
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN		0	-14.336	-10.008	-8.285	-11.443	-7.799	-15.555	-7.816	-7.799	47.841	33.478	10.337	29.210	74.524
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2015 HVWN		883.428	741.836	692.846	638.590	630.935	511.941	779.258	686.475	696.818	667.063	816.006	885.226	927.365	586.565
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 HVWN		886.642	769.999	693.617	714.499	706.901	512.337	779.258	686.475	696.818	667.063	816.006	885.226	927.365	586.565
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 HVWN		921.995	854.411	836.807	854.059	721.783	700.091	703.292	657.608	662.922	768.527	917.511	986.650	1.025.532	697.020
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN		26.980	15.415	14.510	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		187.056	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN		214.036	15.415	14.510	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Hoofdvraagwagennet	0	-19.585	17.205	2.380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		-19.585	17.205	2.380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN		194.451	32.620	16.890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Basis ICT

De beschikbaarheid van het IV-areaal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Het IV-landschap is verouderd, een situatie die zich bij meerdere grote uitvoeringsorganisaties van de rijksoverheid voordoet. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcomponenten wordt budget overgeheveld van artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging naar artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de jaren 2015 en 2016 geschoven.

Cyber security

Het in 2014 gestarte Programma «Beveiligd Werken» richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen ten aanzien van informatiebeveiliging (Cyber Security). De benodigde middelen voor Cyber Security worden gedekt uit de reservering voor Vervanging en Renovatie op artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet en via het aanlegprogramma naar de periode 2015–2017 geschoven.

DBFM conversie Keersluis Limmel

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project Keersluis Limmel afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Eemshaven-Noordzee: vrijval areaalgroei

De budgetten voor areaalgroei zijn voor de periode 2017–2020 voorzien binnen het MIRT-budget, maar ook al gefinancierd binnen de generieke reservering voor areaalgroei. Dit bedrag van € 12,0 miljoen valt daarmee vrij en wordt overgeheveld van de generieke reservering areaalgroei naar de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Inpassen minregel 2015

De minregels in 2015 op de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.

Kasschuif Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegennet

Een deel van de dekking voor de uitvoering van het beheer en onderhoud op het Hoofdvaarwegennet in de periode 2017–2020 staat gereserveerd in de periode na 2020. Het gaat in totaal om € 232 miljoen. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de juiste jaren geschoven.

Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Loonbijstelling 2015

Dit betreft de verwerking van de loonbijstelling 2015.

Maasroute: aanbestedingsmeevaller Keersluis Limmel

De aanbestedingsmeevaller op het project Keersluis Limmel, onderdeel van de Maasroute, van € 13,8 miljoen wordt toegevoegd aan de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Omzetting kerntaken

Uit analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat een beperkte bijstelling nodig is in de verdeling van taken die nu door de markt worden uitgevoerd en taken die door RWS met eigen personeel worden uitgevoerd. De complexiteit van aanleg- en onderhoudsprojecten neemt steeds verder toe. Dit komt onder meer door een meer integrale gebiedsontwikkeling, toename van de ICT-toepassingen in de infrastructuur en een groeiende renovatieopgave. De vraag naar specifieke kennis en ervaring op deze terreinen neemt de komende jaren verder toe. Zonder ingrijpen leidt dit tot een groeiende behoefte aan relatief dure inhuurcontracten en een te grote afhankelijkheid van de markt. Om haar rol als deskundig opdrachtgever richting de bouwbedrijven te kunnen blijven spelen, en bovenstaande ontwikkelingen het hoofd te bieden, wil RWS meer deskundig eigen personeel in dienst nemen. Het gaat dan om extra capaciteit ten behoeve van techniek, inkoop, projectbeheersing en inspecties ten behoeve van instandhoudingsadviezen van RWS objecten. Hiervoor wordt er budget overgeheveld van de artikelonderdelen Beheer, Onderhoud en Vervanging (15.02) en Aanleg (15.03) naar het artikelonderdeel Netwerkgebonden Kosten Hoofdwegennet (15.06). Vanuit Aanleg worden de kosten voor het eigen personeel (voor)gefinancierd uit het planstudiekostenbudget. Uit de verwachte meevallers bij de projecten door lagere benodigde inhuur zal het planstudiekostenbudget de komende jaren weer worden aangevuld, zodat voldoende studiebudget beschikbaar blijft.

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's.

Quick Wins Binnenhavens: meevallers

De meevallers binnen de Quick Wins Binnenhavens van € 15 miljoen worden overgeheveld naar de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Raming Infrastructuurfonds

Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorartikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

Saldo mee- en tegenvallers

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma.

SAP centralisatiebeheer

Dit betreft het aandeel van RWS voor het SAP Beheer dat centraal wordt gefinancierd op de begroting Hoofdstuk XII.

SAR

Voor het Search and Rescue (SAR)-contract wordt € 26,8 miljoen overgeheveld vanuit de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet

Uitvoeringsbesluit Eemshaven-Noordzee

Als gevolg van het uitvoeringsbesluit Eemshaven-Noordzee wordt € 12,0 miljoen overgeheveld naar het artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Deze middelen waren voorzien binnen het MIRT-budget.

Verdeling Netwerkoverstijgende Kosten

Op het artikelonderdeel Netwerkoverstijgende Kosten (18.08) werden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben zowel betrekking op de activiteiten die worden verricht voor het Infrastructuurfonds, als voor activiteiten op het Deltafonds. Deze middelen worden nu verdeeld over artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Verdeling reservering Vervanging en Renovatie

Op het artikelonderdeel Nader toe te wijzen BenO en Vervanging (18.12) waren de noodzakelijke middelen voor Vervanging en Renovatie opgenomen. Deze middelen konden nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Deze middelen worden nu toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet. De toewijzing van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Dit door onder meer een inventarisatie van RWS van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

Artikel 17 Mega projecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel															
Mutaties voorjaarsnota 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute															
Mutaties voorjaarsnota 2015	5.055	5.055	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	3.910	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	8.965	5.055	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Betuweroute: afrekening Prorail 2014	423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	-5.749	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	-5.326	-500	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	3.639	4.555	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.03 HSL															
Mutaties voorjaarsnota 2015	614	765	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	9.819	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.03 HSL	10.433	790	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HSL-Zuid: diverse ontvangsten	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HSL-Zuid: geluidsproblematiek	79.600	16.970	6.460	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.500
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	-6.300	13.770	19.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.500
Van HSL naar Prorail: diverse werkzaamheden	-1.110	-837	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	10.472	19.393	25.700	23.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.03 HSL	20.995	20.183	25.700	23.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.06 PMR															
Mutaties voorjaarsnota 2015	3.482	3.513	3.529	3.533	476	485	485	2.831	2.831	2.831	2.836	2.836	2.836	2.836	73.821
Mutaties Miljoenennota 2016	1.145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.06 PMR	4.627	3.513	3.529	3.533	476	485	485	2.831	2.831	2.831	2.836	2.836	2.836	2.836	73.821
Prisbijstelling 2015	101	81	81	73	44	1	48	48	48	48	48	48	48	48	1.352
Kaschuiven binnen Hoofdvaaarwegennet	0	1.020	1.010	610	2.149	1	48	48	48	48	48	48	48	48	-5.799
Mutaties Miljoenennota 2016	1.121	1.091	1.091	683	2.193	1	48	48	48	48	48	48	48	48	-4.447
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.06 PMR	5.748	4.604	4.620	4.216	2.669	486	2.879	2.879	2.879	2.879	2.884	2.884	2.884	2.884	69.374
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer															
Mutaties voorjaarsnota 2015	40.000	30.000	221.162	242.163	230.473	274.148	323.000	307.000	307.000	247.000	185.000	150.000	125.000	100.000	70.000
Mutaties Miljoenennota 2016	20.628	-2.412	-2.412	-2.412	-2.412	-2.412	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer	60.628	27.588	218.750	239.741	228.061	271.736	323.000	307.000	307.000	247.000	185.000	150.000	125.000	100.000	70.000
Prisbijstelling 2015	9.797	331	0	0	0	0	0	0	0	864	0	0	0	0	0
Kaschuiven binnen Spoorwegen	1	-25.000	13.750	-174.412	-182.163	-115.473	-75.148	-107.000	9.000	72.000	64.000	70.000	60.000	55.000	335.437
Mutaties Miljoenennota 2016	-25.000	13.750	-174.081	-182.163	-115.473	-75.148	-107.000	9.000	9.000	72.864	64.000	70.000	64.301	59.301	335.437
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer	35.628	41.338	44.669	57.588	112.588	196.588	216.000	316.000	316.000	319.864	249.000	220.000	189.301	159.301	405.437
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok															
Mutaties voorjaarsnota 2015	94.589	125.645	116.886	105.251	96.426	155.694	179.710	179.710	181.324	119.310	87.634	53.312	34.358	20.332	28.652
Mutaties Miljoenennota 2016	7.417	31.633	-552	0	0	0	0	0	0	2.548	7.277	0	59.400	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	102.006	157.278	116.304	105.251	96.426	155.694	179.710	179.710	181.324	121.858	94.911	53.312	93.758	20.332	28.652
Prisbijstelling 2015	5.598	334	109	338	437	730	681	598	598	498	461	319	44	330	94
Kaschuiven binnen Hoofdvaaarwegennet	0	-15.071	-129.104	-31.649	8.339	66.511	34.317	-2.368	-25.579	7.897	25.138	29.960	-29.778	65.579	-4.192
Planstudiekosten ZuidasDok	3.334	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkenningkosten ZuidasDok	10.464	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	-14.737	-128.995	-27.977	8.776	67.136	35.047	-1.687	-24.981	156.343	135.853	125.374	30.279	-29.734	65.909	-4.098
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	87.269	28.283	88.327	114.027	163.562	190.741	178.023	178.023	156.343	135.853	125.374	83.591	64.024	86.241	24.554
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2015 Mega VenV	143.740	164.978	341.547	350.937	327.375	430.327	505.541	491.155	491.155	368.141	275.470	206.148	162.194	123.168	172.473
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 Mega VenV	186.659	194.224	338.583	348.525	324.963	427.915	505.541	491.155	491.155	371.689	282.747	206.148	221.594	123.168	172.473
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 Mega VenV	153.189	98.963	165.399	200.914	280.302	387.815	396.902	475.222	458.596	377.258	306.475	256.209	248.426	499.365	
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	40.347	24.877	35.279	32.363	55.924	59.919	75.886	44.700	44.700	25.875	12.401	8.641	6.230	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015	5.932	31.658	-552	0	0	0	0	0	0	2.548	7.277	0	59.400	0	0

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand eerste supplementaire wet 2015 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		46.279	56.535	34.727	32.363	55.924	59.919	75.886	44.700	28.423	19.678	8.641	65.630	0	0
Betwarsroute: afrekening Prorail 2014	423	423													
HSL-Zuid: diverse ontvangsten	75	75													
Prisbijstelling 2015	1.697	122	26	85	109	232	259	247	150	124	115	80	33	91	24
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	-13.510	-16.120	-12.693	-3.919	4.525	7.309	-11.830	-5.699	4.070	10.383	12.212	-4.615	23.683	6.204
Mutaties Wijzennota 2016		-12.890	-16.094	-12.608	-3.810	4.757	7.568	-11.583	-5.549	4.194	10.488	12.292	-4.582	23.774	6.228
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		33.389	40.441	22.119	28.553	60.681	67.487	64.303	39.151	32.617	30.176	20.933	61.048	23.774	6.228

HSL-Zuid: geluidsproblematiek

Voor de geluidsproblematiek HSL-Zuid wordt een budget van € 70 miljoen gereserveerd. Hiervoor wordt € 49 miljoen overgeheveld vanuit de Investeringsruimte Spoorwegen naar de HSL-Zuid. Daarnaast worden ook de resterende middelen uit de post «afdekking risico's spoorprogramma» (€ 28,6 miljoen) en het restant van de pilot geluid (€ 2,5 miljoen) overgeheveld naar de HSL-Zuid, zodat al de resterende middelen voor de HSL-Zuid (exclusief het Infrasppeed contract) op artikelonderdeel 17.03 worden verantwoord.

Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuiven binnen Hoofdwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuiven binnen Spoorwegen

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's

Verkenningkosten ZuidasDok

Vanuit het budget voor planuitwerking en aanleg zijn ook een deel van de kosten voor de verkenning ZuidasDok betaald. Dit is niet in lijn met de bestuurlijke afspraken uit de Bestuursovereenkomst van 2012. Middels deze begrotingsmutatie wordt het budget in lijn gebracht met de bestuurlijke afspraken. De dekking komt uit de investeringsruimte Spoorwegen (artikel 13) en het aanlegprogramma Hoofdwegennet (artikel 12).

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		49.872	124.723	124.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		-42.450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		7.422	124.723	124.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beter Benutten MinFin&CF	-153														
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	-229														
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	-6.635	3.635	3.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		-6.988	3.708	2.898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		434	128.431	127.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.03 Intermod. vervo.		852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		6.047	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.03 Intermod. vervo.		6.899	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	-3.045	3.045	3.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		-3.045	3.045	3.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.03 Intermod. vervo.		3.854	3.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		1.909	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		1.909	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		1.909	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Correctie afrondingsverschillen	-1														
Mutaties Miljoenennota 2016		-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid		1.995	2.005	1.996	1.000	865	763	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		3.249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid		5.244	2.005	1.996	1.000	865	763	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid		5.244	2.005	1.996	1.000	865	763	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		42	42	42	42	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		348	42	42	42	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0
Leegboeken restant artikel 18.07	-546														
Mutaties Miljoenennota 2016		-348	-42	-42	-42	-36	-36	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		-348	-42	-42	-42	-36	-36	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoeverst.kosten		219.841	203.381	180.482	156.248	153.727	153.722	154.174	154.964	155.077	147.911	148.604	148.579	148.758	146.320
Mutaties voorjaarsnota 2015		1.866	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoeverst.kosten		221.707	203.481	180.582	156.348	153.827	153.822	154.274	155.064	155.177	148.011	148.704	148.679	148.858	146.420
Herverdeling eenheidsprezen kantoren	-51.739														
Klimaat- en energiedoelen	2.001														
Loonbijstelling 2015	6.408														
P-direct Optimaal Verbinden	-921														
Prijsbijstelling 2015	2.357														
Van EZ: MER kavels III en IV in Borssele	224														

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vordering Netwerkoverstijgende Kosten	- 2.008.981		- 200.918	- 177.231	- 153.137	- 150.387	- 150.256	- 150.654	- 151.447	- 151.589	- 144.555	- 145.248	- 145.223	- 145.403	- 142.963
Vordering moederdepartement	- 1.229	- 45	- 265	- 215	- 11	- 101	- 107	- 163	- 161	- 161					
Mutaties Miljoenennota 2016		1.367	- 203.481	- 180.582	- 156.348	- 153.827	- 153.822	- 154.274	- 155.064	- 155.177	- 148.011	- 148.704	- 148.679	- 148.858	- 146.420
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		223.074	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	- 1	0	0	- 1	- 1	0	0	- 1
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	- 1	0	0	- 1	- 1	0	0	- 1
Correctie afrondingsverschillen	4							1	1	1	1	1	1	1	1
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	266.061	406.554	406.554	406.439	406.439	406.439	386.096	439.259
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	266.061	406.554	406.554	406.439	406.439	406.439	386.096	439.259
Basis ICT	- 34.800													- 4.670	- 30.130
Correctie afrondingsverschillen	- 2								- 1	- 1					
Leegboeken restant artikel 18.12	- 2.680							- 266.061	- 406.553	- 406.553	- 406.439	- 406.439	- 406.439	- 381.426	- 406.439
Vordering reservering Verwijding en Renovatie	- 3.086.349							- 266.061	- 406.554	- 406.554	- 406.439	- 406.439	- 406.439	- 386.096	- 439.259
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Prijzjestelling 2015	- 443					- 90	- 90	- 90	- 90	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	- 90	- 90	- 90	- 90	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.14 Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.14 Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000
Mutaties Miljoenennota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.14 Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Raming Infrastructuurfonds	- 300.000														
Kasschuif bv. rijkbrede beeld			- 40.000	40.000											
Mutaties Miljoenennota 2016		0	- 40.000	40.000											
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif		0	- 40.000	40.000											
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2015 Overige uitg.en ontv.		272.602	330.151	307.243	157.290	172.969	172.862	374.576	515.860	536.104	528.922	529.515	529.491	509.327	560.051
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2015 Overige uitg.en ontv.		243.530	330.251	307.343	157.390	173.069	172.962	374.676	515.960	536.204	528.922	529.615	529.591	509.427	560.151
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2016 Overige uitg.en ontv.		234.515	93.481	169.617	1.000	19.116	19.014	- 45.748	- 45.748	- 25.541	- 25.541	- 25.541	- 25.541	- 125.541	- 125.541
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Mutaties voorjaarsnota 2015		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Overige uitg.en ontv.		0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Prijbsjstelling 2015	- 443	0	0	0	0	- 90	- 90	- 90	- 90	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14
Mutaties Miljoenennota 2016	0	0	0	0	0	- 90	- 90	- 90	- 90	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
Overige uitg.en ontv.	0	0	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2015	24.165	24.165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	24.165	24.165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	24.165	24.165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2015 Overige uitg.en ontv.	0	0	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2015 Overige uitg.en ontv.	24.165	24.165	0	0	0	18.341	18.341	18.342	18.342	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473	38.473
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2016 Overige uitg.en ontv.	24.165	24.165	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459

Basis ICT

De beschikbaarheid van het IV-areaal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Het IV-landschap is verouderd, een situatie die zich bij meerdere grote uitvoeringsorganisaties van de rijksoverheid voordoet. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcomponenten wordt budget overgeheveld van artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging naar artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de jaren 2015 en 2016 geschoven.

Herverdeling eenheidsprijzen kantoren

Dit betreft de verrekening van huisvestingsbudgetten in verband met de financiële gevolgen van de masterplannen en stelselherziening van de rijkshuisvesting door het RVB.

Kasschuiven binnen Hoofdwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuiven binnen Spoorwegen

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk

Kasschuif ten behoeve van het rijksbrede beeld

Dit betreft een kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering wordt hierop niet aangepast.

Loonbijstelling 2015

Dit betreft de verwerking van de loonbijstelling 2015.

Raming Infrastructuurfonds

Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorartikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

Verdeling Netwerkoverstijgende Kosten

Op het artikelonderdeel Netwerkoverstijgende Kosten (18.08) werden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben zowel betrekking op de activiteiten die worden verricht voor het Infrastructuurfonds, als voor activiteiten op het Deltafonds. Deze middelen worden nu verdeeld over artikel 12

Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Verdeling reservering Vervanging en Renovatie

Op het artikelonderdeel Nader toe te wijzen BenO en Vervanging (18.12) waren de noodzakelijke middelen voor Vervanging en Renovatie opgenomen. Deze middelen konden nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Deze middelen worden nu toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet. De toewijzing van deze middelen is gedaan op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Dit door onder meer een inventarisatie van RWS van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwerpbegroting 2015 artikelonderdeel 19.09															
Mutaties voorjaarsnota 2015															
Stand eerste supplettoire wet 2015 artikelonderdeel 19.09															
A27 Houten-Hooipolder: Beleidslijn Grote Rivieren															
Afkoop PHS Ientfaciliteit	4.000														
Basis ICT	675.000							475.000	200.000						
BDU Zwolle-Enschede	-7.800														
Beter Benutten MinFin/BCF	-238														
DBFM conversie A12 Ede-Grijsoord	-269														
DBFM conversie A9 Gaasperdammenweg	8.222														
DBFM conversie BDU: Heeren-Aken	-24.119														
Decentralisatie BDU: Lenteakkoord	-5.861														
Decentralisatie BDU: Maslijn	-6.500														
Decentralisatie BDU: Maslijn	-17.500														
Decentralisatie BDU: Zwolle-Enschede	-30.250														
Decentralisatie Limburg	-88.957														
Eenvoudig Beter	-72.000														
Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)	-16.037														
Hervordering eenheidsprijzen kantoren	-39.200														
Kasschuif tbv rijksbrede beeld	-15.000														
Klimaat- en energiedoelen	-51.739														
Leegboeken restant artikel 18.12	2.001	1.250													
Loonbijstelling 2015	-538														
P-direct Optimaal Verbinden	31.123	2.468	2.359	2.265	2.201	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183	2.183
Prijsbijstelling 2015	-10.502	-921	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737	-737
Raming infrastructuurfonds	300.606	20.652	19.825	21.599	19.843	20.659	22.003	22.003	22.003	22.003	22.003	22.003	22.003	22.003	22.003
RSP 2015 Provinciefonds en Gemeentefonds	-300.000		-65.000	15.000	-100.000	-100.000	-100.000	100.000	-50.000	100.000	100.000	100.000	-100.000	-100.000	-100.000
RSP 2015 ETW compensatiefonds	-64.560	-64.560													
SAP centralisatiebeheer	-2.550	-2.550	-2.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000
Topsector Logistiek 2016	-23.472		-1.295	-13.607	-4.504	-2.904	-1.162								
Van EZ: MER kavels III en IV in Borssele	224	224													
Verdeling Netwerkoversijgende Kosten	-386.036														
Mutaties Miljoenennota 2016															
Stand ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 19.09															
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2015		5.329.360	5.606.372	6.040.426	5.594.213	5.742.309	5.907.874	5.225.322	5.484.780	5.479.489	5.380.244	5.362.976	5.366.592	5.373.674	5.365.621
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2015		4.988.833	5.676.146	6.033.627	5.653.712	5.816.862	5.906.957	5.228.626	5.488.084	5.482.793	5.383.548	5.366.380	5.369.896	5.376.978	5.368.925
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2016		4.823.705	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.808.303	5.823.199	5.645.720	5.569.567	5.488.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.264.772

Afkoop PHS leenfaciliteit

Dit betreft de verwerking van een oude afspraak met betrekking tot de PHS Leenfaciliteit. In deze afspraak was geregeld dat er voor de investeringen van het Programma Hoogfrequent Spoor geleend kon worden. Deze constructie wordt voor de periode 2021–2027 vervangen door een toevoeging van € 675 miljoen aan het Infrastructuurfonds. Dit leidt dus niet tot extra investeringen.

Basis ICT

De beschikbaarheid van het IV-areal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Het IV-landschap is verouderd, een situatie die zich bij meerdere grote uitvoeringsorganisaties van de rijksoverheid voordoet. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcomponenten wordt budget overgeheveld van artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging naar artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de jaren 2015 en 2016 geschoven.

DBFM-conversie A12 Ede-Grijsoord

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project A12 Ede-Grijsoord afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

DBFM-conversie A9 Gaasperdammerweg

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project A9 Gaasperdammerweg, onderdeel van het programma A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

DBFM conversie Keersluis Limmel

In 2014 is de DBFM-aanbesteding van het project Keersluis Limmel afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Decentralisatie BDU: Heerlen-Aken

De middelen voor de BDU worden overgeheveld naar het Provinciefonds met uitzondering van de middelen voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. Met ingang van 1 januari 2015 is de Wet afschaffing plusregio's in werking getreden, waarin tevens de decentralisatie van de BDU wettelijk is geregeld die per 1 januari 2016 plaats zal vinden. Bij ontwerpbegroting 2016 worden de reeksen met voor de provincies bestemde BDU-middelen overgeheveld naar het Provinciefonds. Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU voor het project Heerlen-Aken.

Decentralisatie BDU: Lenteakkoord

Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU voor het project lenteakkoordimpuls voor vier spoorlijnen in Oost-Nederland.

Decentralisatie BDU: Maaslijn

Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur naar HXII artikel 25 BDU voor het project Maaslijn.

Decentralisatie BDU: Zwolle-Enschede

Ten behoeve van de decentralisatie van de BDU wordt budget overgeboekt van IF artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur naar HXII artikel 25 BDU voor het project Zwolle-Enschede.

Decentralisatie Limburg

De stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen maken per 11 december 2016 geen onderdeel meer uit van het hoofdrailnet, maar van de regionale (multimodale) vervoerconcessie in Limburg. De decentralisatie van deze twee diensten verloopt voor lenM budgetneutraal. De concessieprijs voor het hoofdrailnet is verhoogd aangezien het om onrendabele diensten gaat. Het bedrag waar de concessieprijs voor het hoofdrailnet mee wordt verhoogd wordt via het Provinciefonds beschikbaar gesteld aan de provincie Limburg ten behoeve van de exploitatie van de twee diensten. Hiervoor wordt budget overgeboekt van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 25 BDU.

Eenvoudig Beter

Voor de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Omgevingswet (uitvoeringsregelgeving) wordt er in 2016 € 16,0 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar diverse (beleids)artikelen op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 16,0 miljoen af.

Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)

De afgelopen jaren is de druk op het gebruik van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) sterk toegenomen. Hierdoor zijn er tekorten ontstaan in de financiering. Om deze problematiek van een oplossing te voorzien is in 2014 de Nationaal Commissaris Digitale Overheid (NCDO) benoemd. Onder regie van de NCDO is onder andere besloten tot interdepartementale versleuteling van de tekorten op de bestaande voorzieningen binnen de GDI. Conform dat besluit heeft lenM bij eerste suppletore begroting 2015 middelen overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vanuit de begroting Hoofdstuk XII. Voor de verrekening binnen lenM wordt in totaal € 39,2 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar artikel 99 Nominaal en Onvoorzien op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 39,2 miljoen af.

GSM-R interferentie

Dit betreft een overboeking van middelen van IF artikel 13 Spoorwegen naar HXII artikel 16 Spoor voor de subsidieregeling GSM-R. De uitvoering van de subsidieregeling GSM-R is reeds gestart en dient te worden verantwoord op HXII. Hiervoor is in totaal € 30,0 miljoen beschikbaar gesteld. Het gereserveerde lenM aandeel staat nog op IF artikel 13 Spoorwegen. Om de reeds gedane toezeggingen in de Staatscourant en richting RVO te kunnen verantwoorden op HXII dient het lenM aandeel naar HXII te worden overgeboekt.

Herverdeling eenheidsprijzen kantoren

Dit betreft de verrekening van huisvestingsbudgetten in verband met de financiële gevolgen van de masterplannen en stelselherziening van de rijkshuisvesting door het RVB.

Kasschuif ten behoeve van het rijksbrede beeld

Dit betreft een kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering wordt hierop niet aangepast.

Loonbijstelling 2015

Dit betreft de verwerking van de loonbijstelling 2015.

P-direkt Optimaal Verbinden

Voor de dienstverlening van P-direkt op het gebied van optimaal verbinden heeft lenM formatie overgedragen aan P-direkt. RWS draagt ook een deel bij.

Prijsbijstelling 2015

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde prijsbijstelling 2015 en het op prijspeil 2015 brengen van de projecten en programma's.

Raming Infrastructuurfonds

Sinds enige jaren wordt er op de artikelen bij Wegen en Vaarwegen met een overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat de beschikbare middelen ook jaarlijks worden uitgeput. Bij deze begroting wordt het gebruik van dit instrument verder uitgebreid naar het Spoorartikel en het Deltafonds. Over de periode 2016–2020 wordt zo eenmalig € 100 miljoen per jaar vrijgespeeld. Via een kasschuif worden deze middelen in de periode 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen toegevoegd. Dit was mogelijk zonder consequenties op het lopende programma. Vanaf 2026 zal er een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar worden toegepast.

RSP 2015 Provinciefonds en Gemeentefonds

Dit betreft de verwerking van een drietal overboekingen naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds van in totaal € 64,6 miljoen:

1. Het regiodeel van het Ruimtelijk Economisch Programma, onderdeel binnen het RSP, is indertijd geparkeerd op de begroting van lenM. lenM stort, in lijn met 2010, 2011, 2012 en 2014 delen van dit budget in het Provinciefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog over 2015 de uitkering aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland zal zijn (€ 16,1 miljoen).
2. Voor een aantal Concrete projecten binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult Noord Nederland de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM, in lijn met 2010, 2011 en 2012 delen van het taakstellende budget in het Provinciefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering over 2015 zal zijn (€ 27,1 miljoen)
3. Voor het project FlorijnAs, Concreet project binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM, in lijn met 2010, 2011, 2012 en 2014 delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder

het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering over 2015 zal zijn (€ 21,4 miljoen).

SAP centralisatiebeheer

Dit betreft het aandeel van RWS voor het SAP Beheer dat centraal wordt gefinancierd op de begroting Hoofdstuk XII.

Topsector Logistiek 2016

Voor de in 2016 op te starten activiteiten Topsector Logistiek wordt in totaal € 23,5 miljoen vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds overgeboekt naar beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII. De beschikbare investeringsruimte op het Infrastructuurfonds neemt hierdoor met € 23,5 miljoen af.

Verdeling Netwerkoverstijgende Kosten

Op het artikelonderdeel Netwerkoverstijgende Kosten (18.08) werden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben zowel betrekking op de activiteiten die worden verricht voor het Infrastructuurfonds, als voor activiteiten op het Deltafonds. Deze middelen worden nu verdeeld over artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

BIJLAGE 3 OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT

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

De overzichtconstructie is gebaseerd op het door het Ministerie van Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2016 (APB-2016) en wordt door IenM gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten.

Defensie / Kustwacht:

- Betreft de uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht NL.
- Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC), nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.

Bijdragen departementen:

Veiligheid en Justitie:

- De inzet van Politie helikopters geschiedt op planning of afroep voor luchtwaarneming of spoedeisende zoekvluchten. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van de Nationale Politie.
- De inzet van de Politie (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.

Financiën:

- De inzet van de Douane (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, luchtwaarnemers, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.

Defensie:

- De inzet van de Koninklijke Marechaussee (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, luchtwaarnemers, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.
- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; Maritiem Informatie Knooppunt.
- De salariskosten van de vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen.
- De beheerskosten van Defensie.

Infrastructuur en Milieu:

- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, inhuur loodsen en onderhoud systemen. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Rijkswaterstaat.
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit; luchtwaarnemers en liaison.

Economische Zaken:

- De inzet van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit / AID (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.
- De inzet van Staatstoezicht op de Mijnen (personeel) bestaande uit; opstappers en liaison.

Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl

Departement	Begroting	Activiteit	Doel								
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Defensie / Kustwacht (Uitgaven):											
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken	Centrale coördinatie Kustwachttaken	25.825	26.247	21.721	21.718	17.070	17.065	17.060	
Defensie / kustwacht	X	Salarissen (MP en BP)		3.219	3.785	3.785	3.785	3.785	3.785	3.785	
<i>Subtotaal eigen uitgaven kustwacht</i>				<i>29.044</i>	<i>30.032</i>	<i>25.506</i>	<i>25.503</i>	<i>20.855</i>	<i>20.850</i>	<i>20.845</i>	
BIJDRAGEN ANDERE DEPARTEMENTEN (Kosten):											
Veiligheid en Justitie	VI	Inzet Politiepersoneel & helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.097	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.406	2.003	2.003	2.003	2.003	2.003	2.003	
Defensie	X	Inzet KMar-personeel voor luchtwaarneming, inzet vliegers Dornier en beheerskosten	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillance / beheerskosten Defensie	5.688	5.518	5.518	5.518	5.518	5.518	5.518	
Infrastructuur en Milieu	XII	Inzet vaarwegmarkering, loodsen en SAR helikopter. Inzet RWS personeel voor luchtwaarneming	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance, SAR helikopter vanaf 2015 tot en met 2019	4.140	13.553	13.553	13.553	13.553	13.553	3.413	
Economische Zaken, Landbouw en Innovatie	XIII	Inzet NVWA- en SodM-personeel	Visserijcontrole en Staatstoezicht op de Mijnen	969	1.008	1.008	1.008	1.008	1.008	1.008	
<i>Subtotaal uitgaven andere departementen</i>				<i>13.300</i>	<i>23.258</i>	<i>23.258</i>	<i>23.258</i>	<i>23.258</i>	<i>23.258</i>	<i>13.118</i>	
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				42.344	53.290	48.764	48.761	44.113	44.108	33.963	
Realisatie 2014 conform jaarverslag 2014 Begroting 2015–2020 conform APB 2015 KWNL											

BIJLAGE 4 INSTANDHOUDING

In deze bijlage wordt, in aanvulling op eerdere bijlagen met betrekking tot het beheer en onderhoud en vervanging, een toelichting gegeven over de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vallen. In deze bijlage betreft dit – in tegenstelling tot de eerdere bijlagen in de begrotingen 2012/2015 – naast het Hoofdwatersysteem, het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet, ook het Hoofdspoorwegennet. Allereerst wordt de instandhoudingsfilosofie geschetst. Vervolgens is een budgettaire overzicht opgenomen waarna een aantal onderwerpen verder wordt uitgediept:

- De implementatie van de versobering- en efficiency maatregelen bij RWS.
- De budgettaire druk bij BOV spoor.
- De toekomstige vervangingsopgave voor de netwerken.

1. In stand houden Rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Een goede instandhouding van deze netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid en de bereikbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden borgen IenM en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus.

Instandhouding

Onder instandhouding vallen alle activiteiten op het vlak van beheer en onderhoud en vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij Spoor wordt hiervoor de afkorting BOV gehanteerd. Bij de RWS netwerken wordt onderscheiden gemaakt tussen respectievelijk BenO en VenR. Tot het domein van het beheer behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement. Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren. Vervanging is het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object, terwijl renovatie zich erop richt de levensduur van het bestaande object te verlengen. Dit speelt vooral bij grotere kunstwerken (tunnels, sluizen). Het gaat expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.

Prestatiesturing

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren centraal. IenM stuurt voor alle modaliteiten op de prestaties van het netwerk. Het zijn immers deze prestaties die de gebruikers direct raken. Over de te leveren prestaties zoals ten aanzien van beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur worden afspraken gemaakt met RWS en ProRail. Met RWS wordt een Service Level Agreement met een looptijd van 4 jaar afgesproken. De prestatieafspraken met ProRail zijn opgenomen in de 10-jarige beheerconcessie en de jaarlijkse beheerplannen. De prestaties zijn vastgelegd in prestatie-indicatoren. Deze leggen de verbinding tussen de sturing van en verantwoording over de gewenste prestaties. De besluitvorming over vervanging en renovatie bij RWS gebeurt per project (projectsturing), uiteraard met meewegen van de effecten op de netwerk-

prestaties en met het oog op de daaruit voortvloeiende beheer- en onderhoudslasten.

Met de uitvoeringsorganisaties worden afspraken gemaakt over de gewenste prestaties en hiervoor worden de benodigde middelen beschikbaar gesteld. De uitvoeringsorganisaties RWS en ProRail zijn verantwoordelijk voor de daarbij horende onderhoudsstrategie en het moment en de wijze van vervanging en renovatie. Hiertoe wordt door RWS en ProRail de programmering geoptimaliseerd in een afweging tussen prestatie en doelmatigheid. Dit is een afweging tussen de directe kosten van de verschillende manieren en momenten van onderhoud en de (maatschappelijke gevolgen door) invloed op de netwerkprestatie.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de afspraken die met RWS en ProRail gemaakt zijn over de te realiseren prestaties.

Prestatie-gebied	Prestatie-indicator	Streefwaarde
<i>Hoofdwegennet</i>		
Beschikbaarheid	Technische beschikbaarheid van de weg	90%
Beschikbaarheid	Files a.g.v. werken aan de weg	10%
Veiligheid	Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidsbestrijding	98%
Informatievoorziening	Beschikbaarheid data voor derden	89%
	Actualiteit dat voor derden	95%
<i>Hoofdvaarwegennet</i>		
Beschikbaarheid	Geplande stremmingen	0,8%
Beschikbaarheid	Technische beschikbaarheid van de vaarweg	99%
Betrouwbaarheid	Ongeplande stremmingen van de vaarweg	0,2%
Veiligheid	Vaarwegmarkering op orde	95%
Informatievoorziening	Melding stremmingen	97%
<i>Hoofdwatersysteem</i>		
Beschikbaarheid	Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%
Beschikbaarheid	Beschikbaarheid: streefpeilen	90%
Betrouwbaarheid	Handhaving kustlijn	90%
Betrouwbaarheid	Betrouwbaarheid: informatievoorziening	95%

Prestatie-gebied	Prestatie-indicator	Bodemwaarde 2015	Streefwaarde 2019
<i>Hoofdspoorwegnet</i>			
Algemeen	Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7
Algemeen	Klantoordeel goederenvervoerders	6	6
Betrouwbaarheid	Punctualiteit < 3 min reizigersverkeer totaal	87,0%	90,0%
Betrouwbaarheid	Reizigers-punctualiteit < 5 min HRN (gezamenlijke KPI met NS)	90,0%	92,3%
Betrouwbaarheid	Punctualiteit regionale series (< 3 min)	93,0%	94,0%
Betrouwbaarheid	Punctualiteit < 3 min HSL-producten en ICE	79,5%	82,0%
Betrouwbaarheid	Punctualiteit goederenverkeer	80,0%	82,0%
Betrouwbaarheid	Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%
Betrouwbaarheid	Aandachts-trajecten (gezamenlijke KPI met NS)	93,7%	95,6%
Betrouwbaarheid	Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek en processen)	5.900	5.200
Betrouwbaarheid	Klanthinder door storingen infra	PM ¹	PM ¹

¹ sommige indicatoren worden nog doorontwikkeld om blijvend aan te sluiten bij de ontwikkelingen in de sector

Vanuit de gedachte van prestatiesturing is het in eerste instantie aan de uitvoeringsorganisaties te bezien of financiële afwijkingen kunnen worden opgevangen zonder negatieve consequenties voor de afgesproken prestatieniveaus, ook op de lange termijn. Mocht de uitvoeringsorganisatie tegenvallers niet binnen de prestatieafspraken op kunnen vangen, dan wordt dit gemeld en -indien noodzakelijk- betrokken bij de begrotingsvoorbereiding.

De instandhouding krijgt reeds bij de besluitvorming voor nieuwe aanleg aandacht door de onderhoudskosten over de hele levenscyclus in beeld te brengen (Life Cycle Costing, LCC) en derhalve niet alleen de kosten voor aanleg, maar ook de kosten voor onderhoud in de besluitvorming mee te wegen. Bij het projectbesluit wordt, naast het bedrag voor aanleg, ook een bedrag voor onderhoud op de begroting gereserveerd. IenM hanteert voor instandhouding een systeem van risico- en prestatiegestuurd beheer van het areaal (assetmanagement). De keuze van het juiste moment van ingrijpen bij het verrichten van onderhoud aan of het vervangen of renoveren van infrastructuur wordt bepaald met het oog op een doelmatige prestatie van het netwerk en met informatie uit een programma van risicogestuurde inspecties. Het moment van onderhoud of de renovatie kent een zekere marge, zodat het mogelijk is verschillende typen werkzaamheden te combineren. Daardoor kan de hinder beperkt blijven en worden kosten voor bijvoorbeeld afsluitingen beperkt.

Deze filosofie sluit aan bij het bredere kader, waarin keuzes tussen instandhouding en aanleg binnen de beschikbare budgettaire ruimte aan de orde zijn. Op deze manier blijft er ruimte om te prioriteren tussen onderdelen van instandhouding en nieuwe aanleg om maximaal doorstroming, veiligheid en duurzaamheid te bevorderen. Daarbij wordt rekening gehouden met de beschikbare capaciteit van de uitvoerders en

de markt voor respectievelijk instandhouding en aanleg. Ook dat is een vorm van doelmatigheid, zij het in bredere zin.

Informatievoorziening

Het verbeteren van de informatie over en organisatie van de instandhouding is een continu proces. De komende jaren wordt verder gewerkt aan de versterking van de sturing en het bewerkstelligen van een sober, doelmatig en effectief beheer van de netwerken. Over de aard en de omvang van te verrichten en verrichte werkzaamheden wordt de Kamer apart geïnformeerd. Voor Hoofdwegennet wordt elk trimester de Publieksrapportage Rijkswegennet aangeboden (laatste rapportage: Kamerstukken II, 2014–2015, 34 000 A, nr. 64⁶). Voor Hoofdwatersystemen wordt jaarlijks de rapportage Water in Beeld gezonden (laatste rapportage Kamerstukken II, 2014–2015, 27 625, nr. 338⁷). Het beheerplan en het jaarverslag van ProRail wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer aangeboden. Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij RWS en ProRail per verantwoording 2014.

Areaal Hoofdwatersysteem	Eenheid	
Kustlijn	km	293
Stormvloedkeringen	aantal	5
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:		
– <i>Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen</i>	km	201
– <i>Niet primaire waterkeringen/duinen</i>	km	596
– <i>Uiterwaarden in beheer Rijk</i>	ha	3.816
Binnenwateren	km ²	3.047
Spui-, uitwateringssluiskolken	stuks	91
Gemaal	stuks	18
Kunstwerken t.b.v. natuur	stuks	30
Stuwcomplex	stuks	10
Hoogwaterkering	stuks	2
Waterreguleringswerken	stuks	70
Sifons / duikers / hevel	stuks	231

Areaal Hoofdwegen	Eenheid		
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.801
	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.587
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76
	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	13
Groen areaal		km ²	201
Verkeerssignalering op rijbanen		km	2.637
Verkeerscentrales		stuks	6
Spits- en plusstroken		km	336
Viaduct over RW		stuks	1.004
Viaduct in RW		stuks	1.798
Brug vast		stuks	699
Brug Beweegbaar		stuks	55
Tunnel		stuks	23
Aquaduct		stuks	12

⁶ d.d. 16 juni 2015.

⁷ d.d. 19 mei 2015.

Areaal Hoofdvaarwegen		Eenheid	
Vaarwegen:		km	6.975
waarvan binnenvaart		km	3.462
waarvan zeevaart		km	3.513
Schutsluiskolken		stuks	131
Bruggen beweegbaar		stuks	119
Bruggen vast		stuks	197
Afmeervoorziening		stuks	9.057

Areaal Spoorwegen		Eenheid	
Netlengte in exploitatie	Totaal	km	3.057
	Waarvan enkelsporig	km	950
	Waarvan meersporig	km	2.107
	Netlengte geëlektrificeerd	km	2.167
Totale spoorlengte		km	7.030
Wissels		stuks	7.151
Overwegen	Totaal	stuks	2.612
	Waarvan beveiligd	stuks	1.595
Seinen		stuks	11.944
Stations		stuks	403
Bruggen (beweegbaar)		stuks	56
Tunnels		stuks	15

2. Budgettaire aspecten

Onderstaand zijn integraal en per netwerk de budgetten tot en met 2028 gepresenteerd. Hiermee zijn de beschikbare budgetten voor Instandhouding in een overzicht samengebracht. In de tabel is te zien dat tot en met 2028 circa € 31 miljard beschikbaar is voor de Instandhouding van de netwerken. De tabel is uitgesplitst naar de budgetten voor het verkeers- en watermanagement, het beheer en onderhoud en vervanging en renovatie. Tot slot zijn ook de nog niet aan de uitvoeringsorganisaties toegewezen gereserveerde middelen voor BOV opgenomen. Dit zijn onder andere middelen voor nieuwe aanlegprojecten waarbij gelijktijdig bij de investeringsbeslissing een reservering voor BenO (RWS) tot en met 2028 (einde looptijd IF/DF) is getroffen. Voor spoorwegen is deze reservering nog binnen de aanlegprojecten PHS en OV SAAL opgenomen.

Ten aanzien van de noodzakelijke maatregelen voor instandhouding en de daaruit voortvloeiende budgetbehoefte geldt het volgende. Voor de maatregelen waarvan is afgewogen dat deze noodzakelijk zijn voor het te leveren prestatieniveau wordt meerjarig een budget gereserveerd dat adequaat is om het beoogde niveau van veiligheid, doorstroming en duurzaamheid te realiseren. Ten aanzien van de risico's die zich kunnen voordoen wordt de volgende lijn gehanteerd.

Indien er sprake is van een grote waarschijnlijkheid van optreden, of van een ernstig gevolg voor het gewenste prestatieniveau veiligheid en doorstroming bij optreden, worden deze risico's in besluitvorming gebracht en bij noodzaak afgedekt met een budgetreservering, zoals dit onder meer is gedaan voor vervangingen en renovaties. Op het moment dat een dergelijk risico voldoende uitgehard is, wordt de reservering toegevoegd aan het instandhoudingsbudget, een voorbeeld hiervan is hoe is omgegaan met de areaalgroei, die is ontstaan als gevolg van de projecten die de afgelopen jaren zijn opgeleverd. Dit betekent dat niet alle risico's die worden onderkend op voorhand volledig financieel worden afgedekt. Dit wordt mede gedaan om ervoor te zorgen dat er prikkels

blijven om slimme, vernieuwende maatregelen toe te passen in het beheer en onderhoud die de doelmatigheid ten goede komen.

Totaaloverzicht beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water (in € * 1.000)

1. Budgetten verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud⁸

Artikelonderdeel	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2015-2028
Hoofdwegen															
IF 12.01 Verkeersmanagement	14.510	9.691	3.631	3.631	3.632	3.631	3.628	3.625	3.624	3.623	3.621	3.621	3.621	3.629	67.718
IF 12.06.02 Verkeersmanagement Landelijke Taken	16.951	16.951	16.950	16.950	16.951	16.950	16.998	16.974	16.961	16.948	16.923	16.924	16.921	16.999	237.350
IF 12.02.01 Beheer en Onderhoud	434.283	498.217	471.699	456.503	463.703	449.136	448.452	448.369	448.325	452.477	452.392	423.515	671.485	418.062	6.537.218
IF 12.06.02 Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	16.953	16.330	15.784	15.437	15.444	15.442	15.552	15.548	15.545	15.542	15.537	15.537	15.537	15.552	219.737
Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen	482.697	541.189	508.063	492.520	499.729	485.759	484.630	484.516	484.455	489.590	488.472	459.596	707.563	454.242	7.062.022
Spoorwegen															
IF 13.02 Beheer en onderhoud (incl. verkeersmanagement) ¹	483.192	462.677	432.979	397.894	401.507	403.826	412.624	406.228	407.554	408.386	408.535	405.462	412.280	405.476	5.848.621
Totaal Beheer en Onderhoud Spoorwegen	483.192	462.677	432.979	397.894	401.507	403.826	412.624	406.228	407.554	408.386	408.535	405.462	412.280	405.476	5.848.621
Hoofdvaaarwegen															
IF 15.01 Verkeersmanagement	7.545	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412	116.901
IF 15.06.02 Verkeersmanagement Landelijke Taken	4.914	4.920	4.920	4.920	4.920	4.920	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	68.958
IF 15.02.01 Beheer en Onderhoud	210.385	288.426	281.187	274.755	271.510	265.773	194.361	195.234	194.623	193.305	193.250	193.252	190.937	230.911	3.177.909
IF 15.06.02 Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	5.258	4.993	4.746	4.726	4.737	4.729	4.950	4.945	4.914	4.935	4.931	4.931	4.927	4.932	68.644
Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaaarwegen	228.101	306.741	299.265	292.813	289.579	283.834	212.854	213.522	212.881	211.583	211.523	211.526	209.206	249.185	3.432.411
Watersystemen															
DF 3.01.01 Watermanagement	7.764	6.991	6.989	6.989	6.989	6.989	6.989	6.989	6.989	7.014	7.014	7.014	7.211	6.816	98.745
DF 5.02.01 Watermanagement Landelijke Taken	3.897	3.893	3.895	3.895	3.895	3.895	3.906	3.906	3.906	3.881	3.881	3.881	3.989	3.772	54.494
DF 3.02.01 Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	118.938	144.667	101.778	103.121	96.398	69.707	100.408	99.962	136.702	112.624	149.778	106.564	99.201	100.534	1.540.379
DF 3.02.02 Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	17.446	17.416	11.614	17.409	17.416	17.409	17.410	17.299	17.521	17.410	17.410	17.410	17.900	16.921	237.995
DF 5.02.01 Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Waterveiligheid	6.821	6.820	6.820	6.820	6.820	6.820	6.832	6.832	6.832	6.832	6.832	6.832	7.027	6.641	95.584
DF 5.02.01 Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Zoetwatervoorziening	1.975	2.136	2.310	2.310	2.310	2.310	2.317	2.317	2.317	2.317	2.317	2.317	2.382	2.251	31.882
Totaal Watermanagement en Beheer en Onderhoud Watersystemen	156.841	181.923	133.406	140.544	133.828	107.130	137.862	137.305	174.267	150.078	187.232	144.018	137.710	136.935	2.059.079
Totaal verkeers-/watermanagement, beheer en onderhoud	1.350.831	1.492.530	1.373.714	1.323.771	1.324.644	1.280.548	1.247.770	1.241.571	1.279.156	1.258.636	1.295.763	1.220.602	1.466.759	1.245.839	18.402.133

¹ De aanleg en operationele activiteiten van verkeersmanagement is bij Spoorwegen opgenomen onder «Beheer en Onderhoud» vanwege het feit dat ProRail dit niet apart inzichtelijk maakt.

⁸ Exclusief apparaatkosten en bijdragen derden.

2. Vervangingen en renovaties

Vervanging ¹ Artikel	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2015–2028
IF 12.02.04 Wegen	158.597	180.539	90.628	50.292	56.603	50.192	144.994	343.325	343.325	343.398	343.783	318.783	297.660	286.935	3.009.054
IF 13.02 Spoorwegen	425.190	517.934	427.302	439.688	480.580	455.695	453.149	464.197	465.893	484.972	483.713	484.814	452.229	434.662	6.470.038
IF 15.02.04 Vaarwegen	201.461	122.921	74.916	53.251	3.198	17.371	0	46.396	73.125	93.445	63.981	63.964	57.706	0	871.735
DF 3.02.03 Watersysteem	21.364	37.263	20.704	20.704	20.682	3.807	16.317	116.920	71.090	109.250	125.639	107.347	109.111	106.299	886.497
Totaal vervangingen en renovaties	806.612	858.657	613.549	563.935	561.063	527.065	614.460	970.838	963.433	1.031.065	1.017.117	974.908	916.706	827.917	11.237.325
Totaal Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water	2.157.443	2.351.187	1.987.263	1.887.706	1.885.706	1.807.613	1.882.230	2.212.408	2.232.589	2.288.701	2.312.879	2.195.510	2.383.466	2.073.756	29.639.458

¹ De definitie van vervanging en renovatie verschilt per beheerder (RWS en ProRail). De budgetten zijn om die reden per modaliteit niet één-op-één te vergelijken.

3. Gereserveerde budgetten BenO

Artikelonderdeel	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2015–2028
Hoofdwegen															
IF 12.03.02 Reserveringen binnen verkenningen en planuitwerkingen (m.n.LCC)	73	73	13.919	13.919	14.055	14.055	2.461	2.461	18.180	34.840	42.170	47.188	50.260	61.989	315.652
IF 12.07.01 Reservering consequenties areaalgroei op BenO	73	73	13.919	13.919	14.055	14.055	2.461	2.461	18.180	34.840	42.170	47.188	50.260	293.143	293.143
Totaal reserveringen hoofdwegen															608.795
Spoorwegen															
IF 13.08 Reservering prijscompensatie 2014	0	0	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.830	18.870	226.000
IF 13.08 Reservering prijscompensatie 2015	0	4.612	4.612	4.612	4.612	4.612	5.188	5.188	5.188	5.188	5.188	5.188	5.188	5.189	64.565
Totaal reserveringen spoorwegen	0	4.612	23.442	23.442	23.442	23.442	24.018	24.018	24.018	24.018	24.018	24.018	24.018	24.059	290.565
Hoofdvaarwegen															
IF 15.03.02 Reservering consequenties areaalgroei op BenO	0	0	0	0	0	0	14.000	14.000	14.000	14.000	11.000	38.815	40.982	11.539	158.335
Totaal reserveringen hoofdvaarwegen	0	0	0	0	0	0	14.000	14.000	14.000	14.000	11.000	38.815	40.982	11.539	158.335
Watersystemen															
DF 1.02.01 Reservering areaalgroei	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.095	8.834	13.929
Totaal reserveringen watersystemen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.095	8.834	13.929
Totaal reserveringen	73	4.685	37.361	37.361	37.497	37.497	40.479	40.479	56.198	72.856	77.188	110.021	120.354	399.574	1.071.624
Totaal Beheer, onderhoud, vervanging wegen, spoor, vaarwegen en water, incl. reserveringen	2.157.516	2.355.872	2.024.624	1.925.067	1.923.203	1.845.109	1.902.709	2.252.888	2.288.787	2.362.559	2.390.067	2.305.531	2.503.820	2.473.329	30.711.081

Door verschillen in aansturing en organisatie tussen ProRail en Rijkswaterstaat is een vergelijking tussen de budgetten voor BOV van Spoor met de RWS-netwerken (Wegen, Vaarwegen en Water) niet altijd te maken:

- De budgetten Verkeersmanagement zijn bij ProRail onderdeel van de reguliere BOV-budgetten.
- De apparaatskosten van ProRail (exclusief de apparaatskosten van aanlegprojecten) maken onderdeel uit van de BOV reeksen. Voor een goede vergelijking met de cijfers van Rijkswaterstaat zijn ze in de tabel niet meegenomen. Hierdoor wijken de bedragen af van die in artikel 13 van de begroting van het Infrastructuurfonds.
- De budgetten voor Ven R bij ProRail en bij RWS zijn niet geheel te vergelijken. Doordat ProRail een BV is worden vervangingen en renovaties op de balans geactiveerd. Daardoor vallen er een aantal zaken onder Vervanging en Renovatie, waar bij RWS als agentschap binnen de overheid vergelijkbare zaken daar niet onder vallen.

Ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2015 heeft een aantal mutaties plaatsgevonden bij ontwerpbegroting 2016. Deze worden nader toegelicht in de verdiepingsbijlage van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

2a. Versobering en efficiency Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem.

In bijlage 4.2 van de Infrastructuurbegroting 2012 heb ik u geïnformeerd over de niet gedekte onderhoudsproblematiek tot en met 2020 en over de mix van maatregelen om deze problematiek te beheersen.

Een van de maatregelen betreft een pakket aan efficiëncymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. De afspraken over deze te realiseren maatregelen zijn opgenomen in het Programma Versobering en Efficiency. De versoberingen en efficiëncymaatregelen worden stapsgewijs geïmplementeerd, omdat dit de mogelijkheid biedt om binnen het afgesproken budgettaire kader door een verstandige mix van maatregelen passend bij de lokale situatie optimalisaties aan te brengen. Hierdoor kunnen eventuele negatieve gevolgen voor doorstroming en veiligheid worden beperkt.

In bijlage 5 van de Infrastructuurbegroting 2013 is de verdeling van het totale pakket efficiency- en versoberingmaatregelen van € 1,64 miljard naar netwerk gepresenteerd. Hiervan is tot en met 2014 reeds € 510 miljoen gerealiseerd. In die bijlage is tevens een eerste inschatting opgenomen van effecten op veiligheid en doorstroming.

In bijlage 4 van de Infrastructuurbegroting 2015 is de verdeling van het totale pakket efficiency- en versoberingsmaatregelen a € 1,64 miljard naar netwerk uitgesplitst en de prognose bijgesteld. In deze bijlage is de verwachte bandbreedte op basis van de verdere uitwerking en implementatie van de maatregelen in beeld gebracht. Verder wordt ingegaan op de meest actuele opgetreden effecten met betrekking tot veiligheid en doorstroming en de verwerking van de gewijzigde invulling van de post bijzondere baten. Wanneer het totaalpakket aan maatregelen bij de onderkant van de bandbreedte dreigt uit te komen, zal worden bijgestuurd door nieuwe maatregelen te treffen. Op basis van het huidige beeld is de inschatting dat het realiseren van het totale pakket van € 1,64 miljard aan versobering- en efficiëncymaatregelen mogelijk is.

Netwerk	Maatregel	Initiële Bedrag in miljoen t/m 2020	Prognose realisatie bedragen in miljoen t/m 2020
HWN	Verminderen communicatie bij onderhoud	30	30
HWN	Versoberen bermbeheer	40	35
HWN	Onderhoud kunstwerken uiterste jaar	50	45–50
HWN	Versoberen verlichting	35	30–35
HWN	Verruimen werkvensters en op delen van het netwerk overdag werken met minder flankerende maatregelen	75	75–80
HWN	Versoberen DVM	165	150
HVWN	Minder maaien taluds	10	10
HVWN	Minder baggeren hoeken zeetoegangen	35	40
HVWN	Verminderen (wal)voorzieningen schippers	10	10
HVWN	Minder baggeren vaarwegen	45	55
<i>Subtotaal versoberingen</i>		<i>495</i>	<i>480–490</i>
Alle	Efficiencymaatregelen	800	815–820
<i>Subtotaal efficiencymaatregelen</i>			<i>815–820</i>
Alle	Besparing Landelijke Taken	200	200
Alle	Bijzondere baten tbv B&O	100	30
HVWN	Opbrengsten HVWN	–	30
HWS	Heffen Leges	–	20
HWN	Verhoging BenO budget	45	45
<i>Subtotaal overige maatregelen</i>		<i>345</i>	<i>325</i>
Totaal		1.640	1.620–1.640

Effecten

De negatieve effecten van de maatregelen op de doorstroming, de verkeersveiligheid en de publiekswaardering zijn klein tot nihil.

Bijzondere baten

In het overzicht is de in de begroting 2015 aangekondigde maatregelenmix opgenomen om de achterlopende realisatie op de bijzonder baten op te vangen.

2b. De budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging ProRail

In de begroting 2015 is gemeld dat de financiële reeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging onderzocht zullen worden in het licht van de door ProRail signaleerde druk op de meerjarige budgetten. Oorzaken van deze budgetspanning waren indexatieverschillen (tussen de indexatie waarmee ProRail werkt en de door lenM uitgekeerde prijsbijstelling) en een lagere opbrengst van de gebruiksvergoeding. Het laatste is een gevolg van de bijstelling van de vervoersprognoses en van het feit dat een deel van de door ProRail gerealiseerde kostenbesparingen «weglekt» via de gebruiksvergoeding, omdat daarin minder kosten kunnen worden doorberekend.

Het onderzoek naar de meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor is door een onafhankelijke partij uitgevoerd en wijst uit dat de reeksen van ProRail in grote lijnen op orde zijn, passend zijn bij de geplande productie en rekening houden met goedgekeurde areaaluitbreidingen en de opgelegde taakstellingen. Wel dient een, beperkte, neerwaartse correctie van de meerjarenreeksen van ProRail plaats te vinden ten gevolge van dubbeltellingen, reserveringen en foutmarges. Ook blijkt dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud aan het spoor op basis van de in het onderzoek gehanteerde definitie, dat wil zeggen dat de assets voldoen aan de minimum veiligheidsnorm, gegeven het gevraagde gebruik.

De spanning tussen de middelen voor BOV op het Infrastructuurfonds en de meerjarenreeksen van ProRail volgens de subsidieaanvraag 2015 van november 2014 bedraagt, na doorvoering van de correcties ad € 317 miljoen uit het onderzoek, € 475 miljoen voor de periode 2018–2028. Hierbij is rekening gehouden met de nog door te voeren mutaties in de begroting 2017 in verband met de nu nog aangehouden prijsbijstelling 2014 ad € 226 miljoen en een herverdeling van de taakstelling apparaat tussen BOV en aanleg ad € 276 miljoen.⁹). Er is in de € 475 miljoen nog geen rekening gehouden met eventuele mutaties in de meerjarenreeksen bij de subsidieaanvraag 2016 van ProRail welke in november 2015 wordt ingediend (zoals prijsbijstelling 2015 en scopewijzigingen). In de investeringsruimte op het Infrastructuurfonds is voor de prijsbijstelling 2015 BOV een bedrag van € 65 miljoen gereserveerd.

Gezien de zeer beperkte budgettaire ruimte zullen voor het oplossen van deze spanning kostenbesparende maatregelen worden ingezet. In het onderzoek zijn hiertoe elf maatregelen geïdentificeerd. Deze maatregelen kunnen flinke kostenbesparingen opleveren, maar ook gevolgen hebben voor de prestaties op het spoor. Er zijn namelijk slechts in beperkte mate quick wins beschikbaar, gezien het feit dat ProRail inmiddels verschillende taakstellingen heeft verwerkt en de kosten al met zo'n 15–20% heeft teruggebracht. De geïdentificeerde maatregelen betreffen:

- Het terugbrengen van de kosten voor onderhoud (verkennen van de mogelijkheid tot meer werkzaamheden overdag, langere treinvrije periodes en het verder reduceren van netwerkcomplexiteit).
- Het beperken van slijtage van de infrastructuur door het materieel (verkennen van de mogelijkheid tot het beperken van de maximale aslast, stimuleren van spoorvriendelijk materieel, en hiertoe ook een prikkel inbouwen in de gebruiksvergoeding).
- Het anders gebruiken van de infrastructuur (verkennen van de mogelijkheid om lijnen uit de hoofdspoorweginfrastructuur te halen, goederen- en personenvervoer te splitsen en eisen te versoberen (bijvoorbeeld aan stations)).
- Het verder verhogen van de effectiviteit bij ProRail (meer lifecycle optimaal werken, stimuleren nieuwe leveranciers van materialen).

⁹ Een deel van de apparaattaakstelling van ProRail (€ 276 miljoen) moet nog worden ingeboekt op aanleg. Deze was geheel verwerkt op de reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging, maar hoort ook neer te slaan op de personele kosten voor aanlegprojecten. Door de overheveling ontstaat geen spanning op aanleg, omdat dit wordt gecorrigeerd door een lagere doorbelasting van apparaatskosten bij aanlegprojecten door ProRail.

De mogelijke invulling van de maatregelen en hun effecten worden de komende tijd nader geanalyseerd en met de diverse belanghebbenden besproken. Het definitieve besluit tot het inzetten van de maatregelen volgt in de begroting 2017.

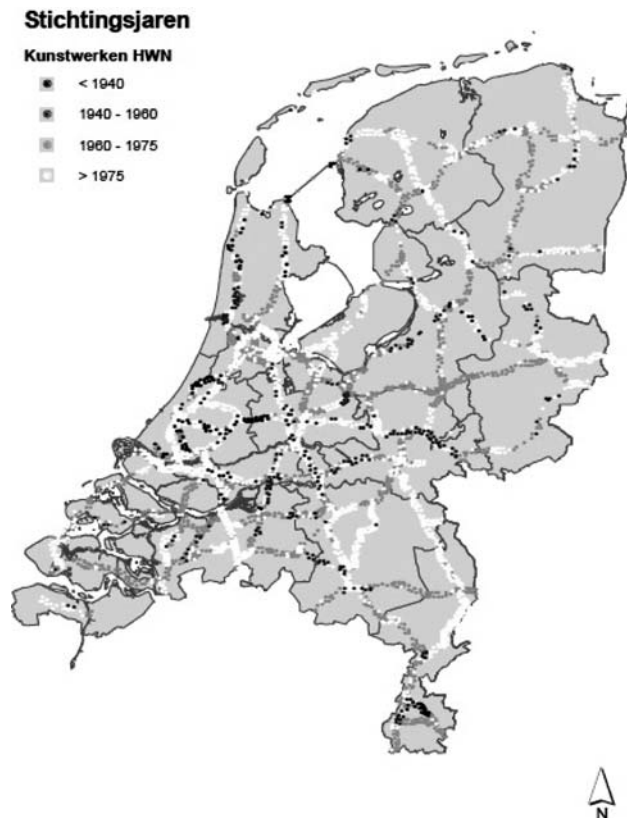
3. Opgave Vervanging en renovatie

Bij einde van de (technische) levensduur van infrastructurele objecten wordt overgegaan tot vervanging of renovatie van deze objecten. De keuze voor vervanging dan wel renovatie is mede gebaseerd op de kosten over de resterende dan wel nieuwe levenscyclus. Zo is voor grote bruggen, tunnels en sluizen renovatie vaak een goedkoper alternatief rekening houdend met de levenscyclus, dan het geheel nieuw bouwen van eenzelfde object.

Toekomstige vervangingen hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwater-systeem

Zoals in de Kamerbrief 12 juni 2014 en in de bijlage bij de begroting 2015 is toegezegd, is door RWS de vervangingsbehoefte voor de periode tot 2050 in kaart gebracht. Daarbij wordt in 3 stappen van grof naar fijn gewerkt.

Stap 1 Beginpunt van de inventarisatie is het stichtingsjaar van de infrastructurele objecten die bij aanleg werd gehanteerd. Dit leidt tot een kaartbeeld zoals in onderstaande figuren:



Deze inventarisatie geeft rekening houdend met de ontwerplevensduur



van de objecten een eerste beeld van in wel decennium vervanging naar verwachting aan de orde zal zijn. Voor een globale budgetreservering is dit voldoende.

In de tabel hiervoor is in deze begroting de eerdere budgetreservering voor vervanging en renovatie op het hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet over beide netten verdeeld. Van deze reservering van € 3,1 miljard wordt € 2,6 miljard toebedeeld aan het hoofdwegennet en € 0,5 miljard aan het hoofdvaarwegennet.

Met de huidige inzichten is de verwachting voor de periode tot en met 2028 dat de tot nu toe gereserveerde middelen voor de RWS-netwerken toereikend zullen zijn. Daarbij dient in ogenschouw genomen te worden dat de levensduur en de daarmee samenhangende vervangings- of renovatiekosten van industriële automatisering en een aantal objectcategorieën (DVM, damwandoevers, delen van de stormvloedkeringen) nog onvoldoende in beeld zijn. Deze zijn dus nog onvolledig in de berekeningen verwerkt. Aan de verbetering daarvan wordt de komende periode gewerkt. Bij de volgende actualisatie van de vervangingsopgave voor de begroting 2018 zal dit worden verwerkt.

Op basis van de huidige inzichten is in de periode 2031– 2050 een gemiddeld bedrag benodigd van ruim een half miljard Euro per jaar. Onderstaand is de verwachting voor de gemiddelde kosten per jaar voor

vervanging en renovatie per netwerk weergegeven, gebaseerd op de stichtingsjaren van de objecten:

Netwerk	Verwachte gemiddelde kosten per jaar	
	2031– 2040	2041– 2050
in € miljoen		
Hoofdwegennet	260	330
Hoofdvaarwegennet	280	200
Hoofdwatersysteem	10	10
Totaal	550 +/- pm	540 +/- pm

Hierbij dient overigens opgemerkt te worden dat er een grote mate van verwevenheid bestaat tussen objecten op het hoofdvaarwegennet en in het hoofdwatersysteem. Wanneer in de komende decennia nader wordt ingezoomd op de functies van deze objecten voor deze twee netwerken kan de verdeling tussen de beide netten nog wijzingen. Voor het hoofdwatersysteem zijn daarnaast, zoals gemeld, de vijf (grote) stormvloedkeringen niet meegenomen. Deze zijn nog niet meegenomen omdat de ontwerplevensduur in deze periode nog niet wordt bereikt. Waarschijnlijk zal op onderdelen wel sprake zijn van einde levensduur, waardoor renovatie/gedeeltelijk vervanging nodig is. De hiermee gemoeide kosten en termijn zijn op dit moment echter nog onvoldoende uitgedard.

Stap 2 De ontwerplevensduur is echter een verwachting en geen exacte maatstaf voor het moment waarop vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarvoor is meer gedetailleerd inzicht in de toestand van de objecten noodzakelijk. Dit inzicht wordt verkregen door het verrichten van inspecties. Deze instandhoudingsinspecties, waarbij inspectie aan de kunstwerken gecombineerd wordt met deskresearch van het ontwerp en eventuele aanpassingen daarin geven een verfijnder beeld van de te verwachten restlevensduur. Deze instandhoudingsinspecties worden door RWS in een zesjaarlijkse cyclus uitgevoerd. Daarbij worden eventueel aanvullende (sterkte)berekeningen en nadere onderzoeken gedaan die gebaseerd zijn op de meest recente richtlijnen voor bestaande Infrastructuur. Voor de meeste objecten is de verwachte einde levensduur vanaf een jaar of 10 tot 15 vooraf nauwkeuriger te voorspellen.

Vanaf het moment dat einde levensduur zich aankondigt worden er aanvullende inspecties en intensievere monitoring op deze objecten uitgevoerd om tijdig in te kunnen grijpen indien de verslechtering sneller gaat dan mocht worden verwacht. Hetzelfde geldt voor objecten met afwijken schade- of risicoprofilen, zoals bruggen met stalen rijdekken.

Stap 3 Als de verwachte restlevensduur nog 5 tot 8 jaar bedraagt wordt de daadwerkelijke vervanging of renovatie voorbereid. Een dergelijke periode is mede nodig om de werkzaamheden af te stemmen op andere aanleg- en onderhoudswerkzaamheden teneinde de verkeersafwikkeling zo min mogelijk te belemmeren. Daarbij wordt dan ook overwogen of het instellen van een gebruiksbepaling een optie is om daadwerkelijke vervanging of renovatie uit te stellen.

In de meerjarige budgetreeksen zoals die in deze bijlage zijn opgenomen in paragraaf 2 is de budgetbehoefte die resulteert uit deze werkwijze verwerkt. De Vervangingen Renovatie projecten die in uitvoering zijn genomen, zijn in het MIRT vermeld. Op grond van de ervaringen met

Vervangingen en Renovatie (VenR) tot nu toe constateert Rijkswaterstaat dat met VenR op deze schaal, wat een relatief nieuw fenomeen is, nog meer ervaring moet worden opgedaan. Het komende jaar zal meer aandacht worden gegeven aan de kwaliteit van voorbereiding (techniek, omgeving, kwaliteitsborging) en de organisatie.

Dat betekent dat er tussen het identificeren van aan te pakken objecten en de opdrachtverlening een meer gedetailleerde scope zal worden bepaald, waarbij ook de risico's in kaart worden gebracht en meegenomen worden in de kostenraming. Door deze tussenstap zal de kwaliteit van scope en raming verbeteren. Zodra de uitvoeringsscope van projecten voldoende is uitgekristalliseerd, zullen zij met het bijbehorende budgettaire beslag in het MIRT worden opgenomen.

Het project VervangingsOpgave Nette Kunstwerken (VONK) levert daarbij een werkwijze die helpt om ook de gebiedsopgaven die hierbij een rol spelen in kaart te brengen.

Toekomstige vervangingen spoor

De vervangingsinvesteringen in de periode tot en met 2028 maken onderdeel uit van de BOV-reeksen in de begroting, gemiddeld € 465 miljoen per jaar, inclusief ca. € 120 miljoen per jaar voor vervangen treinbeveiliging vanaf 2019 (niet zijnde de ERTMS-corridders). Voor de periode na 2028 is een forse verhoging van de vervangingskosten te verwachten omdat het einde van de levensduur van een groot aantal kunstwerken zal zijn bereikt. Daarnaast zullen vanaf die periode de bovenleidingportalen (in totaal 100.000 stuks) worden vervangen. In de komende jaren zal de financieringsbehoefte voor de periode na 2028 in kaart worden gebracht.

BIJLAGE 5: PRORAIL

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken (aanbevelingen 14 en 15). Een deel van deze maatregelen is verwerkt in Bijlage 4 (BOV alle netwerken) en de verdiepingsbijlagen. In deze bijlage wordt de informatie verstrekt die de aansluiting tussen de middelen op het Infrastructuurfonds en de bestedingen door ProRail betreft. In deze bijlage zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- A. Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail: Aansluiting tussen de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2015–2020.
- B. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail: Een schematische weergave van de financiële stromen van de spoorinfrastructuur in 2016.

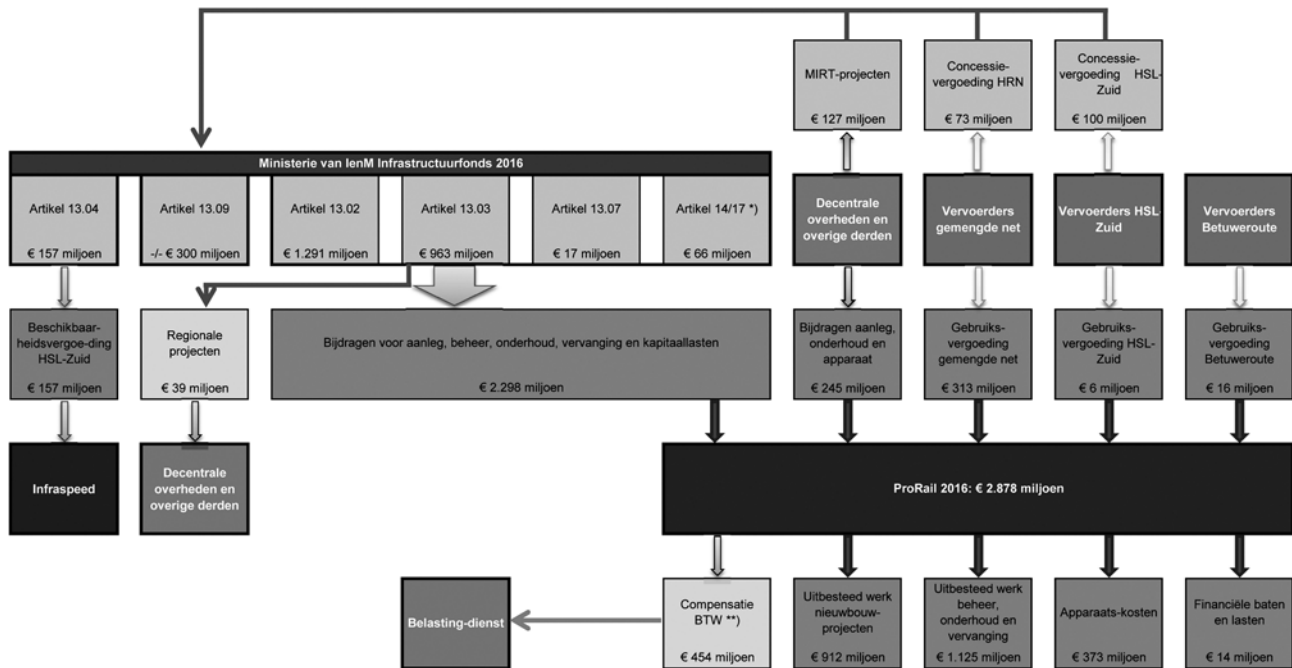
Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail

Naast de rijksbijdragen voor beheer, onderhoud en vervanging, aanlegprojecten (MIRT) en rente en aflossing ontvangt ProRail ook gebruiksvergoeding van vervoerders en bijdragen van derden voor omgevingswerken (zowel aanleg als onderhoud). In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven van ProRail voor de periode 2016–2020.

Bedragen x € miljoen					
	2016	2017	2018	2019	2020
Rijksbijdrage voor aanlegprojecten	990	840	777	740	579
Bijdragen van derden voor aanlegprojecten	210	180	180	180	180
Rijksbijdragen voor BOV	1.291	1.166	1.142	1.187	1.164
Bijdragen van derden voor onderhoud	35	35	35	33	33
Gebruiksvergoeding vervoerders	335	321	314	317	319
Rijksbijdrage voor rente en aflossing	17	17	17	17	17
Totaal inkomsten ProRail	2.878	2.559	2.465	2.474	2.292
Uitbesteed werk nieuwbouw	912	761	710	678	546
Uitbesteed werk BOV	1.125	1.015	990	1.028	1.011
Apparaatskosten	373	366	365	365	365
Rente en aflossing leningen	14	14	14	14	14
Totaal uitgaven ProRail, excl. BTW	2.424	2.156	2.079	2.085	1.936
Afdracht BTW aan Belastingdienst	454	403	386	389	356
Totaal uitgaven ProRail, incl. BTW	2.878	2.559	2.465	2.474	2.292

Onderdeel B – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële stromen spoorinfrastructuur 2016



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

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

BIJLAGE 6. DBFM CONVERSIES

Budgettaire verwerking van DBFM-contracten

Kenmerken DBFM-contracten

Een DBFM-contract is een geïntegreerde contractvorm, waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp (design), de bouw (build), financiering (finance) en het onderhoud (maintain). De opdrachtgever gaat binnen een DBFM-contract een langlopende verplichting aan met een consortium van private partijen. Gedurende een periode van 20– 25 jaar betaalt het Rijk een vergoeding aan het consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur (beschikbaarheidsvergoeding). Voorts is een kenmerk van DBFM-contract een langjarig en vlak betalingsritme.

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

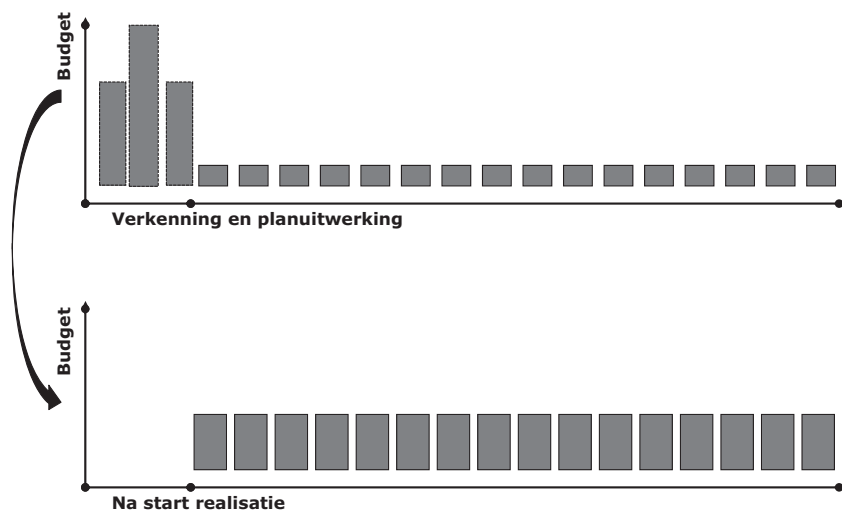
Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten¹⁰. Net als voor andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor verkenning- en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de reguliere onderhoudsbudgetten en/of de investeringsruimte. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM-vorm toch niet mogelijk of opportuun blijken, dan blijft een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd mogelijk.

Verwerking DBFM-contracten na overgang in de realisatie- en exploitatiefase

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de IenM-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract¹¹. Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

¹⁰ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het Kabinet Rutte II.

¹¹ Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenkader (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenkader (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.



BIJLAGE 7. LIJST VAN AFKORTINGEN

AIS	Automatic Identification System
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
APB	Activiteitenplan en Begroting
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BOV	Beheer, Onderhoud en Vervanging
BR	Betuweroute
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DBFM	Design, build, finance and maintain
DF	Deltafonds
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
EVT	Eigen Veerdienst Terschelling
EZ	Ministerie van Economische Zaken
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSM-R	GSM-Rail
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IBOI	Index voor de Bruto Overheidsinvesteringen
IF	Infrastructuurfonds
IMPULS	Plan van aanpak Beheer en Onderhoud
KPI	Kernprestatie indicatoren
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKS	Missiekritieke Systemen
MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-Private Samenwerking
PVVO	Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen

REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RWS	Rijkswaterstaat
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
V&R	Vervanging en Renovatie
ZSM	Zichtbaar, Snel en Meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn