

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGRO- TINGSWETSVOORSTEL	2
	Wetsartikel 1	2
B.	BEGROTINGSTOELICHTING	3
1.	Leeswijzer	3
2.	Infrastructuuragenda	8
3.	Productartikelen	19
	Artikel 12 Hoofdwegennet	19
	Artikel 13 Spoorwegen	38
	Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	58
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	64
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	79
	Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	88
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	93
4.	Bijlagen	94
	Bijlage 1 Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	94
	Bijlage 2 Verdiepingsbijlage	96
	Bijlage 3 Overzichtsconstructie Kustwacht	132
	Bijlage 4 Instandhouding	135
	Bijlage 5 ProRail	152
	Bijlage 6 DBFM-conversies	154
	Bijlage 7 Lijst van afkortingen	155

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 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 (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

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

- Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015–2016 [34 475 XII, nr. 12](#)) worden bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen. De norm voor het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is als volgt:

Norm bij te verklaren verschillen			
Omvang begrotingsartikel (stand ontwerp-begroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)	
< 50		1	2
≥ 50 en < 200		2	4
≥ 200 < 1.000		5	5
≥ 1.000		5	5

- In bijlage 1 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 2030.
- Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2030 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.
- 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, conform de specificatie zoals 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 tot en met het einde van de looptijd van de fondsen inzichtelijk te maken, bevat de begroting informatie over de mate van verplichting van het budget.

- Een groot deel van uitgavenruimte op het Infrastructuurfonds tot en met 2030 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 (RWS) 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 verkenning 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 2030 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 2017](#). Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht. Hiermee is een koppeling gelegd tussen de begroting en het 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 2017 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de mutaties die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
 2. In de infrastructuuragenda is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2017 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2017 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 tabellen met de realisatieprojecten alsmede de verkenningen en planuitwerking programma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. Deze MIRT tabellen zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:
 - van een wijziging (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
 - van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.
- De stand «vorig» betreft de stand in de eerste supplettoire begroting 2016.
5. In de verdiepingsbijlage 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.
 6. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

Groeiparaagraaf: wat is nieuw in deze begroting

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

In het afgelopen jaar is er door de rapporteurs voor de begrotingscyclus vanuit de Tweede Kamer samengewerkt met vertegenwoordigers vanuit lenM om tot verbetervoorstellen voor de informatievoorziening via de begrotingscyclus te komen. In het Wetgevingsoverleg Jaarverslagen op 30 juni 2016 hebben zij over hun aanbevelingen gerapporteerd. Dit heeft aanleiding gegeven om een aantal wijzigingen in de informatievoorziening door te voeren:

1. In het [MIRT Overzicht 2017](#) is bij de projecten in de planuitwerking- en realisatiefase via een tabel inzicht gegeven in de ontwikkeling van de planning en het budget. In de tabellen wordt in principe vijf jaar terug gekeken of vanaf het eerstvolgende jaar nadat er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden. In het aankomende jaar wordt gewerkt aan het verder verbeteren van de kwalitatieve toelichting op de verschillen in budget, planning en realisatie.
2. In het [MIRT Overzicht 2017](#) is bij projecten in de realisatiefase een tabel opgenomen waarin de voortgang van de realisatie zichtbaar is.
3. In het [MIRT Overzicht 2017](#) is aanvullende informatie opgenomen over de financiën, voortgang, budgetflexibiliteit en scope van de onderdelen van diverse programma's van lenM, te weten: SmartwayZ.nl (programma bereikbaarheid Zuid-Nederland), Schiphol-Almere-Amsterdam, Beter Benutten, Programma Hoogfrequent Spoor, OV SAAL, nHWBP en de Vervanging en Renovatieprogramma's van het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem. Er is door het departement gekozen voor deze lijst omdat de programma's aan één of meer van de volgende kenmerken voldoen: er is sprake van een substantiële financiële omvang van het totaal of de afzonderlijke onderdelen, een lange looptijd en/of er wordt separaat gestuurd op de diverse onderdelen.
4. Met betrekking tot de grote projecten geldt dat de aanvullende informatievoorziening blijft lopen via de voortgangsrapportages. Bij de ronde van rapportages van de grote waterprojecten dit najaar zal hierbij op advies van de rapporteurs in de aanbiedingsbrief kwalitatief expliciet worden gemaakt welke informatie nieuw is ten opzichte van voorgaande rapportages. Mocht deze werkwijze bevallen dan kan in overleg met de rapporteurs gekeken worden of deze naar meer domeinen of rapportages uitgebreid kan worden.
5. In de bijlage 4 Instandhouding van de Infrastructuurfonds- Deltafondsbegroting 2017 is aanvullende informatie opgenomen over DBFM contracten en meer specifiek het onderhoud van welk deel van het areaal in de contracten is ondergebracht en op welke wijze dat areaal wordt onderhouden en gefinancierd na afloop van de contracten. Op de subartikelen voor geïntegreerde contracten op het Infrastructuurfonds is een extra informatie opgenomen met daarin de einddata van de lopende DBFM contracten en de mate van verplichting van de budgetten. Op het Deltafondsbegroting staan op dit moment nog geen uitgaven voor DBFM-contracten. Richting het jaarverslag 2016 wordt onderzocht of er in het jaarverslag informatie kan worden opgenomen over de DBFM projecten die in het afgelopen jaar opgeleverd zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de financiële voordelen en de risicoverdeling bij meerkosten.
6. In de bijlage 4 Instandhouding zal in de Infrastructuurfonds en Deltafondsbegroting 2018 inzicht worden geboden in de beschikbare budgetten en budgetbehoefte voor Instandhouding. RWS brengt op basis van de theoretische referentie het benodigde langjarige bedrag

voor Instandhouding bij gelijkblijvend prestatieniveau in beeld. Hierover worden de komende tijd gesprekken gevoerd gelijktijdig met de nieuwe prestatieafspraken (SLA). Deze afspraken zullen in de ontwerpbegroting 2018 worden meegenomen.

7. In de lenM begroting is een nieuw overzicht opgenomen in de beleidsagenda waarin inzicht wordt geboden in de niet-juridisch verplichte uitgaven per begrotingshoofdstuk. Op de fondsen wordt reeds sinds enkele jaren aanvullend op de Rijksbegrotingsvoorschriften inzicht verschaft in de budgetflexibiliteit van de uitgaven die geprogrammeerd zijn voor de aanleg van infrastructuur. In de leeswijzer van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds wordt hier nadere uitleg over gegeven.

Met de eerste wijziging hierboven wordt er ook invulling gegeven aan de toezegging van de Staatssecretaris van lenM van 23 oktober 2015 om het inzicht te vergroten in het historisch perspectief van de grote spoorprojecten waaronder de stationsverbouwingen (Kamerstukken II 2015–2016 [29 984, nr. 631](#)). Met de tweede wijziging wordt er tevens invulling gegeven aan de afspraak met de Algemene Rekenkamer om de informatie over de voortgang van de realisatie van de projecten in het vervolg vanuit lenM te publiceren. In het verleden was deze informatie enkel beschikbaar via het webdossier van de Algemene Rekenkamer zelf.

Het traject dat met de rapporteurs is meerjarig van aard. In overleg met de rapporteurs wordt er in het aankomende jaar verder gewerkt. In dit jaar wordt in ieder geval onderzocht of in het MIRT overzicht 2018 een financiële eindverantwoording kan worden geïntroduceerd voor de opgeleverde projecten in lijn met de aanbevelingen van Algemene Rekenkamer op dat vlak en of op de projectbladen de koppeling tussen project- en beleidsdoelstellingen meer expliciet gelegd kan worden.

Gemiddelde uitgaven

In de begroting op hoofdlijnen zijn de gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode vanaf het uitvoeringsjaar tot en met het einde van de looptijd van het fonds inzichtelijk gemaakt.

Agentschapsbijdrage

Om inzichtelijker te maken waarop agentschapsbijdragen betrekking hebben is de agentschapsbijdrage in het overzicht «budgettaire gevolg van uitvoering» op hoofdproductniveau expliciet aangegeven.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

In de infrastructuuragenda worden de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma gepresenteerd. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2017 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2017 begint.

Mijlpalen en resultaten 2017

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2017 wil lenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Modaliteit	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis en route-informatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility.– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
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 2017](#) en bijlage 4 Instandhouding van deze begroting.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenM in 2017 wil halen per modaliteit.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none">– A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen– A7/A6 knooppunt Joure– A50 Ewijk–Valburg

Mijlpaal	Project
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – A4 Vlietland–N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute) – A4/A44 RijnlandRoute – A6 Almere (Schiphol–Amsterdam–Almere) – A10 Knooppunten De Nieuwe Meer–Amstel – A24 Blankenburgverbinding – A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes–aansluiting Bunschoten – N35 Zwolle–Wijthmen – Zuidasdok

Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> – OV SAAL korte termijn cluster A. Keervoorziening Diemen Zuid – Amsterdam Centraal, fietsenstalling. Stalling Zuid Oost – NSP Breda Geluidschermen – Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft. Tunnel 2^e fase – PHS: Doorstroomstation Utrecht (DSSU). Ombouw buurtsporen – Fietsparkeren bij stations (diverse deelprojecten) – Toegankelijkheid bij stations (diverse deelprojecten) – Programma Kleine Functiewijzingen (diverse deelprojecten) – PVVO; AKI plan + veiligheidsknelpunten. Onderdoorgang Tolhuislaan (onderdeel van Den Dolder, overweg Dolderseweg) en Onderdoorgang Leijenseweg te Bilthoven – Programma UPGE. Geluidschermen Heerlen – Maatregelen Beverwijk (tunnel) – MJPO; Kleine faunavoorzieningen 2010–2017 (diverse deelprojecten) – Utrecht-Harderwijk Kort Volgen (Beter Benutten) – ATB Verbeterde versie op A2-corrider en Brabantroute – Sporen in Assen – Heerenveen: aanpassing bestaande overweg Rotstergaatsweg – Zwolle-Herfte en emplacement Zwolle incl. RGS. Deel 1 Gelijktijdigheden – Page: emplacement Delfzijl
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – Fietsparkeren bij stations (diverse deelprojecten) – Toegankelijkheid bij stations (diverse deelprojecten) – Programma Kleine Functiewijzingen (diverse deelprojecten) – LVO (diverse deelprojecten) – Hoogeveen snelheidsverhoging (onderdeel MK) – Drechtsteden; aanvullende veiligheidsmaatregelen Zwiendrecht-Dordrecht. – Programma NABO: maatregelen Winsum

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"> – De Zaan (Wilhelminasluis) – Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee – Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1 – Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) – Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens – Quick-wins Volkeraksluizen
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – Twentekanalen verruiming fase 2 – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek – Nieuwe Sluis Terneuzen – Lichteren Buitenhaven Ijmuiden – Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

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.

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor de lopende programma's wordt verwezen naar de toelichting op de produktartikelen, de voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer en het [MIRT Overzicht 2017](#).

Begroting op hoofdlijnen

Verlenging looptijd investeringsfondsen tot en met 2030

Mede ingegeven door de motie van het lid Harbers c.s. (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300, nr. 50](#)) zijn binnen het kabinet gesprekken gevoerd over de verlenging van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Via de Kamerbrief over de voortgang MIRT (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 70](#)) bent u geïnformeerd dat het kabinet heeft besloten om het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bij de Ontwerpbegroting 2017 met twee jaar te verlengen tot en met 2030.

Budgettaire effecten van verlenging Infrastructuurfonds

Bijdrage aan Infrastructuurfonds en ontvangsten van derden

Met de verlenging tot en met 2030 komt de bijdrage aan het Infrastructuurfonds – zoals toegelicht in beleidsartikel 26 van begrotingshoofdstuk HXII – voor de jaren 2029 en 2030 beschikbaar. De jaarlijkse bijdrage bedraagt circa € 5,2 miljard. In totaal komt met deze verlenging een bijdrage van circa € 10,5 miljard beschikbaar. Naast deze bijdrage is ook sprake van structurele ontvangsten van derden die bij deze begroting geraamd worden voor de jaren 2029 en 2030 (totaal circa € 0,5 miljard). In totaal gaat het om een ruimte van circa € 10,9 miljard.

Inpassing doorlopende verplichtingen

De middelen die vrijkomen door deze verlenging worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. In deze begroting is de omvang hiervan technisch bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. Op basis van dit uitgangspunt is voor de jaren 2029 en 2030 samen circa € 6,8 miljard benodigd. Het komend jaar zal de onderbouwing van deze budgetten nader worden gezien, hierbij worden ook de consequenties van areaalgroei als gevolg van het huidig aanlegprogramma betrokken. Dit kan resulteren in mutaties op de gealloceerde budgetten.

Verwerking oude kabinetsafspraken

Op het Infrastructuurfonds wordt zowel de correctie verwerkt voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 als gevolg van de aflossing van leningen van Prorail als de minregel voor de ramingsbijstelling 2015 die

technisch is aangebracht bij de vorige begroting ingepast. In totaal legt dit een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,8 miljard (zie toelichting ad. 18 en ad. 19 hieronder).

Verdeling van de ruimte voor dit kabinet

Om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te garanderen, heeft het kabinet besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de investeringsruimte van € 3,3 miljard die met deze verlenging tot en met 2030 ontstaat nog maximaal € 1,4 miljard mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. In de verlengde ruimte wordt niet op voorhand een investeringsruimte ingericht voor Regionaal, lokale infrastructuur. Dit betekent dat op het Infrastructuurfonds de ruimte van € 1,4 miljard volledig wordt toebedeeld aan de modaliteiten Wegen, Spoor en Vaarwegen. De vaste verdeelsleutel van dit kabinet is hierop aangepast waardoor 53,5% van de ruimte ten gunste komt van Wegen, 39,5% van Spoor en 7% van Vaarwegen.

Aanwending resterende ruimte

De ruimte die resteert na aftrek van bovengenoemde posten is volledig vrij beschikbaar voor toekomstige kabinetten. Zoals het zich nu laat aanzien gaat het om een totaal bedrag van ruim € 1,9 miljard. Dit bedrag kan nog wijzigen, indien het komend jaar blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld.

IBO flexibiliteit in infrastructurele planning

Naar het thema flexibiliteit in de infrastructurele planning is ook een Interdepartementaal Beleidsonderzoek uitgevoerd. Het kabinet zal de Kamer in september een kabinetsreactie op het IBO aanbieden, waarmee tevens wordt voorzien in een inhoudelijke reactie op de motie Harbers c.s. (Kamerstuk II 2014–2015, [34 300, nr. 50](#)). De kabinetsreactie zal onder meer ingaan op het borgen van flexibiliteit binnen de fondsen en zal tevens een visie bieden op de wijze en het moment waarop de fondsen in de toekomst kunnen worden verlengd.

Verwerking ramingsbijstelling op het Infrastructuurfonds

Vanwege de tegenvallende ruilvoetontwikkeling acht het kabinet ook dit jaar een ramingsbijstelling noodzakelijk op de lenM begrotingen (zie mutatie 1 hieronder). De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen het Infrastructuurfonds wordt de ramingsbijstelling via dezelfde verdeelsleutel aan de modaliteiten toegekend als de verdeling van de beschikbare ruimte in de jaren 2029 en 2030 (oftewel 53,5% voor Wegen, 39,5% voor Spoor en 7% voor Vaarwegen).

Consequenties voor de (over)programmering

In de eerste plaats zorgt het inpassen van de ramingsbijstelling en de minregels die zijn aangebracht ten behoeve van de ingehouden prijsbijstelling tranche 2013 en 2014 voor een toename van de overprogrammering. Daarnaast zijn er in deze begroting middelen naar voren gehaald voor beheer, onderhoud en vervanging van de netwerken. Het resultaat is dat de overprogrammering (het verschil tussen programmering en budget) in de periode 2017–2021 fors is toegenomen. Omdat het niet de verwachting is dat autonome vertragingen zich in die omvang voor gaan doen is er in deze begroting voor gekozen om de overprogrammering terug te brengen. Hiervoor is gekeken naar mogelijkheden om de

programmering met beperkte maatregelen aan te passen. Daarbij is besloten een beperkt aantal projecten en programma's te temporiseren. Het gaat om de onderstaande projecten en programma's. Daarbij is zoveel mogelijk gekozen voor een inpassing die maakt dat de temporisering geen aanpassing van de in het MIRT opgenomen mijlpaal voor de openstelling nodig maakt.

Project	Gecommuniceerde openstelling MIRT-2016	Consequentie
SAA A9 Amstelveen	2024–2026	Project kan niet versneld worden. Openstelling 2026 blijft gehandhaafd.
A4 Passage Haaglanden	Start vanaf 2022. Geen openstelling gemeld.	Start realisatie vertraagt met 1 jaar naar 2023. Openstelling nu verwacht in 2025–2027.
A2 't Vonderen-Kerensheide	2025–2027	Project kan niet versneld worden. Openstelling voor 2027 blijft gehandhaafd.
Vaarweg Lemmer-Delfzijl	2023	Vervanging en opwaardering wordt 2 jaar uitgesteld. Openstelling vertraagt van 2023 naar 2025.
ERTMS OV SAAL		Binnen het programma ERTMS wordt vooruitlopend op de nieuwe uitrolstrategie ERTMS oplevering van de corridor OV-SAAL met enkele jaren uitgesteld.

Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2016. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in bijlage 2: Verdiepingsbijlage.

Begroting op hoofdlijnen (bedragen x € 1.000)									
	Art	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022–2028	2029–2030
Stand Ontwerpbegroting 2016		5.783.951	6.065.802	5.962.077	6.061.693	6.225.797	6.120.692	40.068.648	0
Mutaties 1 ^o suppletoire begroting 2016		118.186	– 24.066	– 2.219	4.730	10.234	23.601	174.790	50.000
Stand 1 ^o suppletoire begroting 2016		5.902.137	6.041.736	5.959.858	6.066.423	6.236.031	6.144.293	40.243.438	50.000
Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		– 115.022	– 163.415	280.557	196.327	120.608	89.755	– 324.137	10.688.892
1 Kaderrelevante mutaties IF Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	12/13/15		– 80.960	– 80.960	– 80.960	– 80.960	– 80.960	– 566.720	
2 Kasschuif Infrastructuurfonds	18		– 100.000			100.000			

	Art	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022–2028	2029–2030	
3	Loon- en prijsbijstelling 2016	Div.	21.343	21.399	20.469	20.398	20.687	20.420	142.794	
4	Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP	Div.	5.220	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	31.675	
5	Ontvangstenschuiven	Div.	– 177.640	– 28.162	152.097	2.407	– 65.324	48.838	67.784	
6	DBFM-conversies – Zeetoegang IJmond	15	– 40.002	2.855	98.481	170.791	76.566	24.378	– 404.616	
	– Derde kolk Beatrixsluis	15	– 3.649	– 37.095	– 43.130	– 42.410	1.850	9.983	65.815	
7	Uitvoeringsbesluit Nieuwe Sluis Terneuzen	15	67.347	89.260	119.982	120.466	59.500	59.500	37.000	
8	Vaststelling BOV-subsidie 2015	13	114.950							
9	Bestuursovereenkomst N33 Zuidbroek-Appingedam	12			22.000	22.000	22.000	21.865		
10	Ontwerptraacebesluit A12/A15 Ressen- Oudbroeken	12			– 18.251	– 18.251	– 18.251			
11	Overboekingen naar PF/GF/BCF: – Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)	14	– 83.637							
	– Aansluiting Lelystad Airport	12	– 6.671							
	– Actieplan Groei op het Spoor: P+R locaties	14	– 4.011							
12	Overboeking naar BDU/BCF: Amsterdam fietsenstalling			– 23.641						
13	Verlenging Infrastructuurfonds – Bijdragen aan Infrastructuurfonds	Div.							10.471.706	
	– Ontvangsten van derden	12/13							477.516	
14	Kasschuiven n.a.v ramingsbijstelling infrastructuurfonds	12/13/15						266.000	– 266.000	
15	Eenvoudig Beter Diversen	18 Div.	– 8.272	– 1.519 – 10.077	3.060 6.033	1.240 – 3.879	480 – 465	– 480 – 198	14.266	5.670
	<u>Mutaties binnen kader IF</u>									
16	Kasschuiven Beheer, Onderhoud en Vervanging	12/15		92.700 – 92.700	147.300 – 147.300	137.000 – 137.000	159.400 – 159.400	– 9.727 9.727	– 526.673 526.673	
17	Inpassing minregels prijsbijstelling	Div.	94.973	70.170	57.502	63.675	58.106	72.809	– 417.235	

	Art	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022–2028	2029–2030
18	Inpassing minregel rentevrijval	- 94.973	- 70.170	- 57.502	- 63.675	- 58.106	- 72.809	417.235	
	18						64.000	448.000	- 512.000
	12/13/15						- 64.000	- 448.000	512.000
19	Inpassing minregel ramingsbijstelling Ontwerpbe-groting 2016							300.000	- 300.000
	18							- 300.000	300.000
	12/13/15								
20	Overboeking tolontvangsten				- 18.251	- 18.251	- 18.251	- 249.011	
	18				18.251	18.251	18.251	249.011	
	12								
21	Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infra-structuur								
	14	- 216	- 4.462	- 9.568	- 9.399	- 12.699	- 14.923	- 151.748	
	13	216	4.462	9.568	9.399	12.699	14.453	69.245	
	12						470	82.503	
22	Eenvoudig Beter		76.520	37.240	7.360	4.320	480		22.680
	18		- 76.520	- 37.240	- 7.360	- 4.320	- 480		- 22.680
	12/13/15								
Stand Ontwerpbegroting 2017		5.787.115	5.878.321	6.240.415	6.262.750	6.356.639	6.234.048	39.919.301	10.738.892

Ad 1. Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingssomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Ad 2. lenM faciliteert een kasschuif van € 250 miljoen, waarvan € 150 miljoen op het Deltafonds en € 100 miljoen op het Infrastructuurfonds, uit 2017 naar 2020 ten behoeve van het generale beeld. De meerjarige programmering wordt hier niet op aangepast.

Ad 3. Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Ad 4. In het najaar van 2015 is een akkoord bereikt tussen de Minister voor Wonen en Rijksdienst en betrokken vertegenwoordigers van de vakbonden CNV Overheid, Ambtenarencentrum en CMHF voor het CAO sector Rijk 2015–2016. Dit betreft de verwerking van het loonruimteakkoord (€ 9,5 miljoen structureel, waarvan € 4,5 miljoen Infrastructuurfonds). Daarnaast heeft het ABP de premie voor 2016 verhoogd vanwege een stijging van de kosten en ten behoeve van een verbetering van de vermogenspositie van het fonds. Als gevolg hiervan wordt lenM deels gecompenseerd voor de herstelopslag ABP voor het jaar 2016 (€ 1,5 miljoen incidenteel, waarvan € 0,7 miljoen Infrastructuurfonds).

Ad 5. Dit betreft het effect op de uitgavenramingen van bijdragen van derden die in de tijd verschuiven.

Ad 6. Van de projecten Zeetoegang IJmond en 3^e Kolk Beatrixsluis is de DBFM-aanbesteding afgerond. De budgettaire reeksen van de aanlegbudgetten worden technisch omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Zie voor een nadere toelichting op deze wijze van verwerking bijlage 6 DBFM conversies.

Ad 7. In 2015 is het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse gewest voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen getekend (Kamerstukken II 2014–2015 [34 221, A/nr. 1](#)) dat 1 maart jongstleden in werking is getreden. Begin dit jaar is het uitvoeringsbesluit genomen. In het kader hiervan worden diverse bijdragen ontvangen: een bijdrage van Vlaanderen (€ 495 miljoen), een CEF-subsidie (€ 48 miljoen) en bijdragen van de Provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports (gezamenlijk € 10 miljoen).

Ad 8. ProRail zal in 2016 € 115 miljoen terugstorten aan lenM in verband met de niet bestede subsidie 2015. Een deel hiervan heeft betrekking op doorgeschoven activiteiten en wordt toegevoegd aan het BOV-budget (€ 76,3 miljoen). Een ander deel heeft betrekking op vervallen activiteiten en het afkomen van de egalisatiereserve bij ProRail en wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (€ 38,7 miljoen).

Ad 9. Voor het project N33 Zuidbroek-Appingedam ontvangt lenM een bijdrage van de provincie Groningen (€ 87,9 miljoen) in de periode 2019–2022.

Ad 10. De geraamde tolgefinancierde uitgaven zijn aangepast op de planning bij het Ontwerp Tracébesluit van het project ViA15 (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#)).

Ad 11. Dit betreft overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) (€ 83,6 miljoen), de aansluiting Lelystad Airport (€ 6,7 miljoen) en het Actieplan Groei op het Spoor: P+R locaties (€ 4 miljoen).

Ad 12. Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk artikel 25 Brede Doeluitkering en het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de ondergrondse fietsenstalling voor Amsterdam Centraal (€ 23,6 miljoen).

Ad 13. Met de verlenging tot en met 2030 komt de bijdrage aan het Infrastructuurfonds – zoals toegelicht in beleidsartikel 26 van begrotingshoofdstuk HXII – voor de jaren 2029 en 2030 beschikbaar. De jaarlijkse bijdrage bedraagt circa € 5,2 miljard. In totaal komt met deze verlenging een bijdrage van circa € 10,5 miljard beschikbaar. Naast deze bijdrage is ook sprake van structurele ontvangsten van derden die bij deze begroting geraamd worden voor de jaren 2029 en 2030 (totaal circa 0,5 miljard). Om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te garanderen, heeft het kabinet besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de investeringsruimte die met deze verlenging tot en met 2030 ontstaat nog maximaal € 1,4 miljard worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's.

Ad 14. Om het effect van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds (zie toelichting ad. 1) op de programmering te dempen wordt een kasschuif doorgevoerd van € 266 miljoen van de periode 2029–2030 naar de periode 2022–2026.

Ad 15. Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de Begroting hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de Begroting hoofdstuk XII overgeheveld. De reservering op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet wordt hiermee € 157,1 miljoen.

Ad 16. Een deel van de dekking voor de uitvoering van het beheer, onderhoud en vervanging op het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet in de periode 2017–2021 staat gereserveerd in de periode na 2021. Het gaat om respectievelijk € 0,3 miljard en € 0,2 miljard. Deze middelen worden via het aanlegprogramma naar de juiste jaren geschoven.

Ad 17. In de vorige begrotingen zijn de kaseffecten van de kortingen op de prijsbijstelling tranche 2013 en 2014 zichtbaar gemaakt als minregels op de investeringsruimtes van de modaliteiten. Bij deze begroting worden deze kaseffecten ingepast binnen het aanlegartikel.

Ad 18. 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 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,5 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Ad 19. In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,3 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Ad 20. In 2015 is de Tolwet aangenomen in zowel de Tweede als de Eerste Kamer en is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarmee is een basis gelegd voor tolheffing bij twee aanlegprojecten: de Blankenburgverbinding en de ViA15. Met de tolontvangsten worden deze projecten bekostigd. Dit betreft een overboeking van de tolreeksen van artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten naar artikel 12 Hoofdwegennet.

Ad 21. In het IenM maatregelenpakket Herijking 2015 (Kamerstukken II 2015–2016 34 300 A, nr. 17, bijlage 6) is besloten om het spoordeel binnen de investeringsruimte van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur leeg te boeken ten gunste van artikel 13 Spoorwegen. Zodoende is men beter in staat integrale afwegingen te maken op spoorgerelateerde uitgaven. Het wegendeel binnen de investeringsruimte op artikel 14 Regionaal/ lokaal wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 12 Hoofdwegennet. In 2013 is reeds aangegeven dat alle vrije ruimte op wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds beschikbaar is voor de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten bij lage groei op het hoofdwegennet. Hiermee wordt het zichtbaar in de begroting van het Infrastructuurfonds dat deze middelen ingezet kunnen worden voor deze bereikbaarheidsknelpunten. Daarnaast maakt de overheveling het mogelijk om een integrale afweging te maken tussen investeringen in het regionaal/ lokale en landelijke wegennet.

Ad 22. Zie toelichting ad 15.

Overprogrammering

De in de begroting 2014 geïntroduceerde overprogrammering wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2021) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2030 is het volledige programma altijd gedekt. Overprogrammering wordt vooral gebruikt 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 overprogrammering weergegeven.

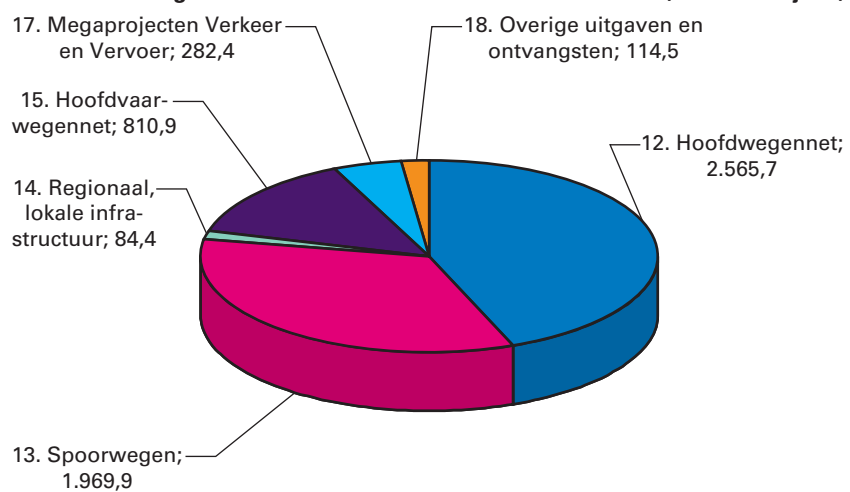
Overprogrammering Infrastructuurfonds (in miljarden euro's)			
	t/m 2021	Vanaf 2022	Totaal
Aanlegprogramma	20,9	17,2	38,1
Aanlegbudget	18,5	19,6	38,1
Overprogrammering (-)	- 2,4	2,4	0,0

Op de artikelen voor realisatie is er sprake van een beperktere overprogrammering. 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 2021) genomen is het volledige programma gedekt op de artikelen voor realisatie (oftewel de overprogrammering is per saldo nul).

Gemiddelde uitgaven

Onderstaand zijn de gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode 2016–2030 gepresenteerd.

Gemiddelde uitgaven van het Infrastructuurfonds 2016–2030 (€ 5.828 miljoen)



3. 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 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	2.108.154	3.573.081	3.286.674	3.136.799	2.824.446	3.085.614	1.381.102
Uitgaven	2.393.669	2.294.241	2.355.030	2.491.821	2.570.318	2.644.427	2.665.457
Waarvan juridisch verplicht:	99%						
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>14.510</i>	<i>10.302</i>	<i>3.638</i>	<i>3.638</i>	<i>3.639</i>	<i>3.638</i>	<i>3.635</i>
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>14.510</i>	<i>10.302</i>	<i>3.638</i>	<i>3.638</i>	<i>3.639</i>	<i>3.638</i>	<i>3.635</i>
<i>12.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>662.460</i>	<i>619.913</i>	<i>609.164</i>	<i>631.992</i>	<i>616.981</i>	<i>537.601</i>	<i>454.296</i>
12.02.01 Beheer en onderhoud	433.574	512.664	524.863	506.803	513.178	499.353	442.615
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>433.574</i>	<i>512.664</i>	<i>524.863</i>	<i>506.803</i>	<i>513.178</i>	<i>499.353</i>	<i>442.615</i>
12.02.04 Vervanging	228.886	107.249	84.301	125.189	103.803	38.248	11.681
<i>12.03 Aanleg</i>	<i>618.288</i>	<i>704.313</i>	<i>631.536</i>	<i>815.629</i>	<i>1.090.180</i>	<i>1.200.544</i>	<i>1.332.627</i>
12.03.01 Realisatie	600.289	481.028	619.413	781.505	1.011.712	966.940	709.402
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>31.907</i>	<i>36.012</i>	<i>30.280</i>	<i>30.268</i>	<i>20.106</i>	<i>10.013</i>	<i>0</i>
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	17.999	223.285	12.123	34.124	78.468	233.604	623.225
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>12.317</i>	<i>13.970</i>	<i>12.052</i>	<i>13.566</i>	<i>14.268</i>	<i>11.658</i>	<i>12.897</i>
<i>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>655.822</i>	<i>380.886</i>	<i>561.811</i>	<i>508.934</i>	<i>332.315</i>	<i>374.991</i>	<i>357.405</i>
<i>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</i>	<i>442.589</i>	<i>578.827</i>	<i>548.881</i>	<i>531.628</i>	<i>527.203</i>	<i>527.653</i>	<i>517.494</i>
12.06.01 Apparaatskosten RWS	345.456	457.939	441.387	432.730	425.647	426.081	415.557
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>345.456</i>	<i>457.939</i>	<i>441.387</i>	<i>432.730</i>	<i>425.647</i>	<i>426.081</i>	<i>415.557</i>
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	97.133	120.888	107.494	98.898	101.556	101.572	101.937
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>97.133</i>	<i>105.088</i>	<i>93.294</i>	<i>92.898</i>	<i>92.956</i>	<i>92.972</i>	<i>93.337</i>
<i>12.07 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
12.09 Ontvangsten	592.926	72.296	126.245	81.400	79.498	105.493	86.230
12.09.01 Ontvangsten	592.926	72.296	126.245	81.400	79.498	105.493	86.230
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenningen en planuitwerking, worden de budgetten in 2017 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2017. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2030 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
12	Hoofdwegen	Uitgaven	2.294.241	2.355.030	2.491.821	2.570.318	2.644.427	2.665.457	3.214.303	3.186.754
12.01	Verkeersmanagement		10.302	3.638	3.638	3.639	3.638	3.635	3.632	3.631
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		619.913	609.164	631.992	616.981	537.601	454.296	820.791	796.719
12.03	Aanleg		704.313	631.536	815.629	1.090.180	1.200.544	1.332.627	1.561.952	1.523.996
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		380.886	561.811	508.934	332.315	374.991	357.405	322.746	350.944
12.06	Netwerkbonden		578.827	548.881	531.628	527.203	527.653	517.494	505.182	511.464
12.07	kosten HWN		0	0	0	0	0	0	0	0
12.07	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	72.296	126.245	81.400	79.498	105.493	86.230	143.635	39.946
	<i>Overige ontvangsten</i>		<i>72.296</i>	<i>126.245</i>	<i>81.400</i>	<i>79.498</i>	<i>105.493</i>	<i>86.230</i>	<i>125.349</i>	<i>1.412</i>
	<i>Tolopgave</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>18.286</i>	<i>38.534</i>

(vervolg) Bedragen x € 1.000			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
12	Hoofdwegen	Uitgaven	3.011.525	2.862.442	2.498.531	2.341.392	2.386.242	1.987.413	1.975.279	38.485.175
12.01	Verkeersmanagement		3.630	3.628	3.628	3.628	3.636	3.636	3.636	61.175
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		800.952	801.253	773.447	746.027	735.612	735.612	735.612	10.415.972
12.03	Aanleg		1.381.070	1.228.153	898.620	653.755	470.349	217.210	217.210	13.927.144
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		322.311	324.386	317.380	434.005	214.211	214.211	214.211	5.230.747
12.06	Netwerkbonden		503.562	505.022	505.456	503.977	510.783	510.783	510.783	7.798.698
12.07	kosten HWN		0	0	0	0	451.651	305.961	293.827	1.051.439
12.07	Investeringsruimte		0	0	0	0	451.651	305.961	293.827	1.051.439
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	58.324	39.034	39.131	39.034	43.234	38.534	38.534	1.030.568
	<i>Overige ontvangsten</i>		<i>19.790</i>	<i>500</i>	<i>597</i>	<i>500</i>	<i>4.700</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>704.010</i>
	<i>Tolopgave</i>		<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>38.534</i>	<i>326.558</i>

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 bumperklevens 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 Vervolg. 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. Ook wordt hierin – onder de noemer Talking Traffic – gewerkt aan innovatieve, private diensten aan weggebruikers, die in het verlengde liggen van het publieke verkeersmanagement.

Daarnaast wordt in 2017 uitvoering gegeven aan meerdere, deels internationale ITS-projecten, zoals de ITS-corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen, met als doel coöperatieve diensten te ontwikkelen en te realiseren. Deze diensten zijn gebaseerd op draadloze communicatie tussen voertuigen en wegwagenten. 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. Ook de Praktijkproef Amsterdam draagt bij aan de vernieuwing van verkeersmanagement.

Voortgezet wordt 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 en reisinformatie voor de komende jaren te formuleren. Het actieprogramma bestaat uit een publiek-private routekaart, waarin de strategische lijnen voor de beoogde ontwikkelingen zijn beschreven. Deze routekaart is in november 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd en 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 bijlage 4 Instandhouding bij deze begroting.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2015	2016	2017
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.675	2.682	2.682
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	338	338	338

Toelichting:

In 2016 zal de lengte van de verkeerssignalering licht toenemen door de oplevering van de A2 Passage Maastricht. Voor 2017 is geen toename van de verkeerssignalering voorzien.

In 2016 en 2017 is geen wijziging voorzien in de lengte van spits- en plusstroken.

Indicator verkeersmanagement					
	Eenheid	2014	2015	Streefwaarde 2016	Streefwaarde 2017
Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders.	% van bemeten rijbaanlengte	89%	94%	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). De genoemde waarde is het gemiddelde van beide aspecten. 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

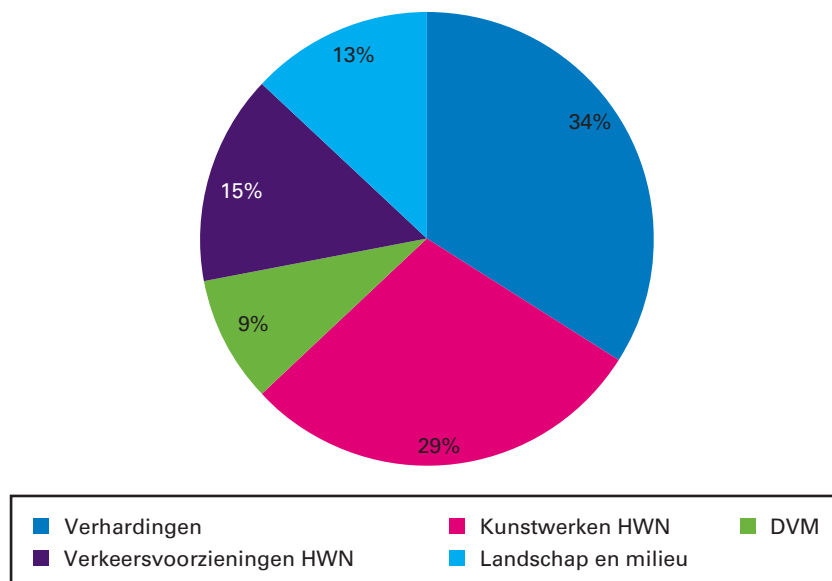
Voor het gebruik van het wegennet zet lenM in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van 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.



Aeraal rijkswegen		Eenheid	2015	2016	2017
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.800	5.795	5.799

		Eenheid	2015	2016	2017
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.616	1.625	1.625
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	76	76
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	13	13	13
Groen areaal		km ²	199	199	199

Toelichting:

- De afname van de rijbaanlengte (hoofdrijbaan) in 2016 wordt met name verklaard door de voorgenomen overdracht van de N273 Haalen. In 2017 neemt de rijbaanlengte (hoofdrijbaan) weer toe door de oplevering van onder andere de N31 Traverse Harlingen en de A6/A7 Knooppunt Joure.
- De toename van de rijbaanlengte (verbindingswegen en op- en afritten) in 2016 wordt met name veroorzaakt door de aanleg van de A2 Passage Maastricht. In 2017 blijft de netto lengte gelijk doordat de aanpassingen van onder andere de N31 Traverse Harlingen, de A6/A7 Knooppunt Joure en A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen elkaar compenseren.
- De verandering van het asfaltoppervlak (verbindingswegen en op- en afritten) valt binnen de afronding.

Omvang Areaal				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2017	Budget x € 1.000 2017
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek ¹	km ²	90	524.864

¹ Exclusief verzorgingsbanen

Indicatoren Beheer en Onderhoud				
	2014	2015	streef-waarde 2016	streef-waarde 2017
De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen.	4%	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.	99%	98%	90%	90%
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	96%	99%	98%	98%

12.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet 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.

Op dit artikel staan alle beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. In het MIRT Overzicht¹ worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS 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 in latere jaren concreet. Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 Instandhouding.

Motivering

12.03 Aanleg

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.

Producten

12.03.01 Realisatie

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2017 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen A6/A7 Knooppunt Joure A50 Ewijk–Valburg
Start realisatie	A4 Vlietland–N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute) A4/A44 RijnlandRoute A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel A24 Blankenburgverbinding A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes–aansluiting Bunschoten N35 Zwolle–Wijthmen

Overige maatregelen

Meer Veilig-3

In het servicepakket Meer Veilig-3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, plaatsen van geleiderail of het aanpassen van de belijning. Het servicepakket Meer Veilig-3 is opgedeeld in twee tranches. Van de eerste tranche zijn inmiddels 13 maatregelen gerealiseerd. Voor de overige 36 maatregelen staat de realisatie gepland in 2016 en 2017. De tweede tranche van Meer Veilig-3 bestaat uit nog eens 34 maatregelen, die deels in voorbereiding en deels in realisatie zijn en die grotendeels eveneens gerealiseerd zullen worden in 2016 en 2017. De maatregelen binnen het programma Meer Veilig dragen bij aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet (bijvoorbeeld door het creëren van obstakel vrije bermen). Aangezien nog kansrijke verbetermogelijkheden resteren wordt om die reden een vervolgpakket Meer Veilig uitgewerkt voor de periode na 2017.

¹ Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdwegen](#)

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 zijn 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 2017 zal de laatste tranche aan maatregelen worden uitgevoerd. In Limburg zal Grenseplacement Venlo-Zuid worden gerenoveerd. In de provincie Zuid-Holland wordt langs de A4, A12 en A15 de capaciteit met in totaal circa 60 parkeerplaatsen uitgebreid. In de provincie Noord-Brabant wordt in dit jaar op zeven verzorgingsplaatsen de kwaliteit verbeterd en wordt capaciteit uitgebreid.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). 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. Zo zal in 2017 gestart worden met de aanleg van ecoduct Maanschoten, wordt de planvorming van de ontsnippering van het Julianakanaal in het Beneden-Geuldal verder uitgewerkt en worden er meerdere kleine faunatunnels en enkele uittreedplaatsen langs de waterwegen gerealiseerd.

Informatie over het programma, zoals de maatregelen, zijn ook te vinden op de website van het MJPO².

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Blankenburgverbinding: het project is overgegaan naar realisatie. Het verschil tussen raming en budget (€ 60 miljoen) in navolging op het Tracébesluit is toegevoegd aan de investeringsruimte artikelonderdeel 12.07. Bij het project Blankenburgverbinding wordt ook een KRW-maatregel uitgevoerd. Hiervoor is € 1 miljoen vanuit KRW toegevoegd.
- Naar aanleiding van het amendement Hoogland (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 20](#)) is voor snelfietsroutes een reservering getroffen ter hoogte van € 18,5 miljoen. Dit is beschikbaar voor de door de regio ingediende snelfietsroutes (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 70](#)).
- Binnen het programma SAA (Schiphol–Amsterdam–Almere) wordt € 89 miljoen, als gevolg van meevallers op de andere onderdelen van het programma SAA, toegevoegd aan het deeltraject A9 Amstelveen. Dit deeltraject is nog in de fase van planuitwerking (Art. 12.03.02).
- De budgetspanning SAA is ten opzichte van vorig jaar afgenomen van € 0,3 miljard naar € 0,25 miljard. De afgenomen spanning is voor het grootste gedeelte gerealiseerd door de afname van risico's bij het project A1/A6. 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.
- ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding): de meevallers A28 Utrecht–Amersfoort (€ 21 miljoen), A2 Everdingen–Oudenrijn (€ 0,5 miljoen)

² <http://www.mjpo.nl>

en de lagere ontvangst knooppunt Gouwe / aansluiting Moordrecht (€ – 1,3 miljoen) zijn overgeboekt naar ZSM (programma Zichtbaar, Snel en Meetbaar) waar alle mee- en tegenvallers van de Spoedaanpak worden samengevoegd. De vrijval bij A28 Utrecht-Amersfoort is veroorzaakt door meevallers in de contractwijzigingen (geluidsmaatregelen en het waterhuishoudkundig plan) en effectieve risicobeheersing. Daarmee is er op het totale programma een meevaller van € 229 miljoen.

- Binnen het programma Quick Wins Wegen heeft een meevaller plaatsgevonden van € 25 miljoen. Een aantal projecten zijn niet in uitvoering genomen, omdat het effect van de maatregel onvoldoende was, dan wel voor een andere oplossing is gekozen.
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom: er heeft een meevaller plaatsgevonden van € 17 miljoen, omdat er minder risico's zijn opgetreden dan waarmee rekening gehouden was.
- Meer kwaliteit leefomgeving: in de begroting 2016 zijn per abuis de gerealiseerde uitgaven tot en met 2012 niet meegenomen.
- Het saldo van mee- en tegenvallers van projecten binnen realisatie wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Wegen (artikelonderdeel 12.07).

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Openstelling	
	hui- dig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	hui- dig	vorig
Projecten Nationaal												
Kleine projecten / Afronding projecten	62	56		10	8	23	15	6			nvt	nvt
Programma 130 km	56	56	30	6	1	3	1	1	13		–	–
Programma aansluitingen	113	113	32	5	45	29		2			nvt	nvt
Quick Wins Wegen	12	37	11		1	0					–	–
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.543	1.772	1.462	14	5		0	62			2016	2016
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	51	25	3	4	18					2018	2015– 2018
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	1.587	1.587	604	65	87	104	127	67	59	473	2024– 2026	2024– 2026
A9 Badhoevedorp	340	340	153	53	21	8	104				2018	2018
A2 Holendrecht–Oudenrijn	1.216	1.216	1.202	4	3			7			2012	2012
A28 Utrecht–Amersfoort	202	202	194	2	7	0					2013	2013
A28 Knooppunt Hoevelaken	743	741	27	16	29	102	162	143	84	180	2023– 2025	2022– 2024
A1 Bunschoten–Knooppunt Hoevelaken	24	24	17	1	1	5					2015	2015
N50 Ens-Emmeloord	16	16	4	9	2						2016	2016
A7/A8 Purmerend–Zaandam–Coenplein	21	21	13	6	1	0					2015	2015
A27/A1 Utrecht.N.–knp. Eemnes–asl.Bunschoten	261	261	8	8	121	113	13				2018– 2020	2018– 2020
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	297	297	0	2	12	26	50	59	57	92	2028	2028
Projecten Zuidwest-Nederland												
A24 Blankenburgtunnel (excl. tolopgave)	774	857	11	14	42	76	240	263	104	23	2022– 2024	2022– 2024
A4 Burgerveen–Leiden	547	548	537	2			8				2015	2015
A4/A44 Rijnlandroute	552	551		36	36	101	121	161	50	48	Regio	Regio
A4 Delft–Schiedam	658	658	577	19	6	4	4	39	3	7	2015	2015

Projectomschrijving	Totaal										Openstelling		
	hui- dig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	hui- dig	vorig	
A4 Vlietland / N14	14	14									14	Regio	Regio
N57/N59 EuroRAP (verkeers- veiligheid)	11	11	0	1	0	5	4	1				2020	2020
N61 Hoek-Schoondijke	119	119	104	5	1	9						2015	2015
Projecten Zuid-Nederland													
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	258	275	254	2		2						2014	2014
A67 Aanpak toerit Someren	6	6	5	0		1						2015	2015
A2 Maasbracht-Geleen, 1 ^e fase	154	154	153			1						2013	2013
A2 Passage Maastricht	678	678	651	1		26						2016	2016
A76 Aansluiting Nuth	59	59	45			14						Regio	Regio
Projecten Oost-Nederland													
A50 Ewijk-Valburg	270	270	265		4			2				2017	2017
N35 Combiplan Nijverdalen	321	321	312	4				5				2015	2015
N18 Varsseveld-Enschede												2019–	2019–
N35 Wijthmen-Nijverdalen	337	337	110	65	100	57	6					2021	2021
N35 Wijthmen-Nijverdalen	15	15			15							2018	2018
A1 Apeldoorn Zuid- Beekbergen	31	31	1	8	14	7		0				2017	2018
N35 Zwolle-Wijthmen	48	48	5	4	22	17						2018	2018
Projecten Noord-Nederland													
N31 Leeuwarden (De Haak)	217	217	208	9		0						2014	2014
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	670	669	17	24	58	84	85	83	84	236		2019–	2019–
Overige maatregelen													
Meer kwaliteit leefomgeving	176	109	91	16	20	20	20	10					
Meer veilig 3	37	37	7	10	10	10							
Verzorgingsplaatsen	25	25	15	10									
Reservering snelfietsroutes Afrondingen	19					5	5	5	5				
				-1				1	-1	2			
Totaal uitvoeringspro- gramma	12.540		7.150	433	676	870	972	910	458	1.075			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				48	93	62	40	7	1				
Programma Realisatie (IF 12.03.01)				481	769	932	1.012	917	459	1.075			
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				481	619	782	1.012	967	709	1.075			
Overprogrammering (-)					- 150	- 150		50	250				

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. Dit jaar is in het MIRT Overzicht aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar en de financiële voortgang van de projecten. 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

- Beter Benutten: op artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten waren de middelen voor het vervolgprogramma Beter Benutten gereser-

veerd. Het vervolgprogramma Beter Benutten, dat loopt van 2015 tot en met 2017, heeft inmiddels meer vorm gekregen en volgens het zwaartepunt principe zijn deze middelen toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet, waar grotendeels de middelen van Beter Benutten I staan.

- Het studiebudget externe kosten planuitwerkingen is via het saldo mee- en tegenvallers opgehoogd conform afspraken uit de begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS.
- SAA A9 Amstelveen: de meevallers bij andere projectonderdelen van SAA zijn toegevoegd aan dit deeltraject. Voor de toekomstvaste aanleg van de A9 is daarnaast het budget met € 23 miljoen opgehoogd.
- A13/A16 Rotterdam: in oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele inpassingmaatregelen. De regio zal vanuit de eerder toegezegde middelen (€ 100 miljoen, prijspeil 2010) voor € 14 miljoen zelf maatregelen verrichten die geen onderdeel uitmaken van het Tracébesluit. De regionale bijdrage (budget en ontvangst in de begroting) wordt daarom in deze begroting verlaagd. Het budget is daarnaast geïndexeerd naar prijspeil 2016. Per saldo daalt het budget in de rijksbegroting daardoor met € 5 miljoen.
- Blankenburgverbinding: het project is overgegaan naar realisatie. Het verschil tussen raming en budget bij de overgang naar realisatie (€ 60 miljoen) is toegevoegd aan de investeringsruimte artikelonderdeel 12.07. De rijksbijdrage aan het kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding (€ 26 miljoen) blijft apart gereserveerd op artikelonderdeel 12.03.02 en wordt na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit beschikbaar gesteld aan de regio.
- ViA15: Het taakstellend budget van dit project is conform bestuurlijke afspraken uit november 2015 bij het Ontwerp Tracébesluit (OTB) per saldo verlaagd met € 15 miljoen. De bijdrage van de provincie Gelderland aan het project is met € 35 miljoen verlaagd om maatregelen te nemen op het onderliggend wegennet. Daarnaast is, conform de bestuurlijke afspraken uit 2013, de aanbestedingsmeevaller van € 20 miljoen bij het project A12 Ede-Grijsoord toegevoegd aan het taakstellend budget van de ViA15.
- A27 Houten-Hoopolder: het budget is met € 48 miljoen opgehoogd om aan te sluiten bij de huidige raming van het vastgestelde OTB. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering teveel impact heeft gehad, en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.
- N35 Nijverdal–Wierden: begin 2015 zijn afspraken gemaakt met de regio Oost-Nederland over de beschikbare middelen bij de N35 Nijverdal–Wierden, in totaal € 122 miljoen. Naast de aanleg van de N35 betreft dit een bijdrage aan de kosten voor de verkenning, bijdrage N35 Salland-Twentetunnel om deze voor te bereiden op het project N35 Nijverdal–Wierden en interne kosten RWS. Het taakstellend budget voor de aanleg van de N35 Nijverdal–Wierden bedraagt € 104 miljoen. De overige middelen zijn overgeboekt naar de desbetreffende artikelonderdelen en de investeringsruimte voor zover deze activiteiten al waren gedekt.
- Naar aanleiding van bestuurlijke afspraken in het najaar van 2015 zijn de projecten A15 Papendrecht-Sliedrecht en Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (onderdelen: InnovA58, ITS en Smart Mobility, A67) in de begroting opgenomen.

- Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (InnovA58): voor de aanpak van de A58 is naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken en het geselecteerde voorkeursalternatief een taakstellend budget opgenomen van € 400 miljoen (Kamerstukken II 2015–2016 34 300 A, nr. 16). De middelen voor Beheer en Onderhoud door deze areaalgroei zijn specifiek op de begroting gereserveerd (€ 11 miljoen).
- Reservering Caribisch Nederland: met Bonaire en St. Eustatius is een afspraak vastgelegd in de meerjarenprogramma's dat lenM een eenmalige impuls beschikbaar stelt voor de wegen (in totaal € 9 miljoen). Hiervoor is een reservering getroffen. In overleg met BZK en de eilandbesturen worden de middelen beschikbaar gesteld.
- N33 Zuidbroek–Appingedam: de bijdrage van de provincie Groningen aan het project is opgenomen in de begroting (€ 88 miljoen). Het budget is daarnaast verlaagd omdat de planstudiekosten en apparaatskosten RWS reeds gedekt zijn op de artikelonderdelen 12.03.02 en 12.06.
- In het verleden is € 187 miljoen gereserveerd voor de naleving van SWUNG. Daarvan staat € 120 miljoen op het artikelonderdeel 12.02. De resterende € 67 miljoen is nog een reservering bij het artikelonderdeel 12.03.02. Deze reservering van € 67 miljoen wordt nu verhoogd met € 12 miljoen. De verhoging is een risicoreservering voor het geval geluidsproductieplafonds eerder worden gehaald dan gedacht na de snelheidsverhogingen. Het betreft hier mogelijke meerkosten tot en met 2028. Bij vaststelling van de nieuwe SLA zal bekeken worden of het nodig is om deze middelen toe te voegen aan het budget voor Beheer en Onderhoud. De meerkosten van de door de Kamer gevraagde (motie Visser/Hoogland 34 300 XII, nr. 18) snelheidsverhoging op de A2 tussen Maarssen/Holendrecht worden betaald uit de reservering. In de reeds gereserveerde middelen (€ 187 miljoen) zijn de mogelijke meerkosten voor in het verleden doorgevoerde snelheidsverhogingen ter grootte van € 11 miljoen gedekt.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (Budget in x € mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Verplicht				
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 250	- 267		nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	475	285		nvt
Geluidsaneringsprogramma – weg	260	260		nvt
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	196	196		nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	192	109		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4)	709	685	2017	2024–2026
A27/A12 Ring Utrecht	1.141	1.138	2017	2024–2026
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	166	166	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	26	26	nvt	nvt
Projecten Zuidwest-Nederland				
A16 Rotterdam	974	979	2016	2021–2023
A58 aansluiting Goes	9	9	nvt	nvt
A15 Papendrecht–Sliedrecht	6	0	2017	2018–2020
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	26	26	nvt	nvt
Projecten Zuid-Nederland				

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
A2 't Vonderen–Kerensheide	262	261	2017	2025–2027
A27 Houten–Hoopolder	860	810	2017	2023–2025
N65 Vught–Haaren ¹	46	46	nvt	2023–2025
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: InnovA58	401	435	nmb	2022–2024
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: ITS en Smart Mobility	30	0	nvt	nvt
Projecten Oost-Nederland				
A12/A15 Ressen–Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	541	555	2017	2021–2023
Terugbetaling regiobijdrage ViA15 (maatregelen OWN)	35	0	nvt	nvt
N35 Nijverdal–Wierden	104	122	2018	2022–2024
A1 Apeldoorn–Azelo				Fase 1: 2019–2021
				Fase 2: 2026–2028
Projecten Noord-Nederland	424	424	2017	2026–2028
N33 Zuidbroek-Appingedam	96	11	2018	2021–2023
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Reserveringen voor LCC	150	127		nvt
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	108	108		nvt
Reservering Nalevingskosten SWUNG	79	67		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	300	300		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport	49	51		
Reservering BenO A6 aansluiting Lelystad	1	0		nvt
Projecten Zuidwest-Nederland				
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprikkers)	448	447		
Reservering BenO A15 Papendrecht-Sliedrecht	2	0		nvt
Projecten Zuid-Nederland				
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5		
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	150	0		
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25	25		
Reservering BenO InnovA58	11	0		nvt
Projecten Oost-Nederland				
Reservering BenO A1 Apeldoorn–Azelo	19	19		nvt
Reservering BenO N35 Nijverdal–Wierden	1	1		nvt
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn–Azelo	29	29		nvt
Projecten Noord-Nederland				
Reservering BenO N33 Zuidbroek-Appingedam	4	4		nvt
Bestemd	324	350		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Projecten Zuidwest-Nederland				
A20 Nieuwerkerk–Gouwe				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i> <i>Geïsignaleerde Risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	8.434			

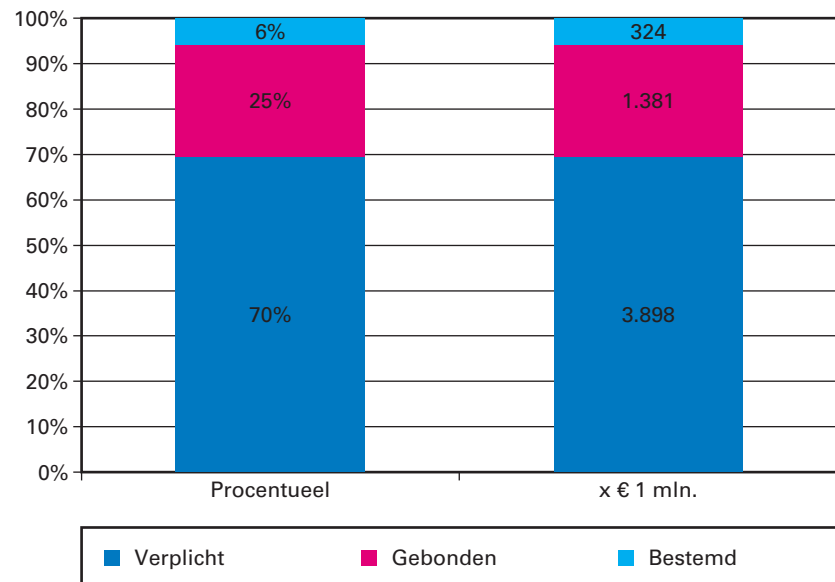
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Begroting IF 12.03.02	8.434			

¹ Dit is exclusief de € 10,6 miljoen 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

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. Dit jaar is op het MIRT blad voor planuitwerkingprojecten aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar.

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2016–2030 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2030.



12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na oplevering van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken

en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de private opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de DBFM-opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. Tot dusver is dat bij ieder project wel eens gebeurd, zij het niet van een omvang die expliciet zichtbaar wordt op dit begrotingsartikel. Afgezet tegen de maximale beoogde beschikbaarheidsvergoeding volgens het contract varieert de werkelijk geleverde beschikbaarheid gemiddeld rond de 99%. De verplichting aan de DBFM-opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). In bijlage 4 Instandhouding is inzichtelijk gemaakt welke bedragen hiermee gemoeid zijn.

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

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. Deze projecten zijn op tijd en binnen budget opgeleverd. In de DBFM(O) Voortgangsrapportage wordt nader ingegaan op de prestaties die bij deze projecten middels de DBFM-contractvorm zijn bereikt. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A15 Maasvlakte Vaanplein, A12 Veenendaal-Ede-Grijsoord, en twee deelprojecten van SAA (Schiphol–Amsterdam–Almere) verkeren in de bouwfase. De beschikbare budgetten voor 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, SAA A6 Almere en de A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na «Financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract (zie looptijd in onderstaande tabel) zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel

12.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij verlenging van de periode van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

Voor 2017 en 2018 is voorzien dat de aanbesteding zal starten van de Blankenburgverbinding, de A13/A16 Rotterdam en de A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15).

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

De tolgefinancierde uitgaven zijn in deze begroting opgenomen op dit artikelonderdeel (Art. 12.04). Deze waren in de vorige begroting weergegeven op productartikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten. De tolprojecten Blankenburgverbinding en ViA15 worden met een DBFM-contract op de markt gezet (de aannemer wordt betaald voor de beschikbaarheid van de nieuwe weg). Een deel van de beschikbaarheidsvergoedingen wordt bekostigd vanuit tol. De tolgefinancierde uitgaven zijn hiermee nu begroot op het artikelonderdeel van waar de uitgaven zullen worden verricht. De tologgave wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt € 316 miljoen voor de Blankenburgverbinding en € 286 miljoen voor de ViA15 (in netto contante waarde op prijspeil 2016).

Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (Budget in € mln.)														
Projectomschrijving	Totaal											Openstelling		Eind
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig	contract	
Projecten Noordwest-Nederland														
Aflossing tunnels A10 Tweede Coentunnel	1.239	1.237	523	53	53	54	55	56	57	389	–	–		
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A1/A6)	2.223	2.221	1.005	62	51	51	51	51	51	900	2013	2013	2037	
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.737	1.731	111	47	297	94	68	106	59	954	2019	2019	2042	
A12 Lunetten–Veenendaal	1.068	1.066	14	27	22	201	52	51	84	616	2021	2021	nbn	
	642	641	272	27	24	24	24	24	24	223	2012	2012	2033	
Projecten Zuidwest-Nederland														
A15 Maasvlakte–Vaanplein	2.060	2.058	1.020	139	55	54	52	52	52	635	2015	2015	2035	
Projecten Zuid-Nederland														
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	288	288	267	1	1	1	1	6		12	2005	2005		
Projecten Oost-Nederland														
A12 Ede–Grijsoord	166	166	13	6	16	10	9	9	9	92	2016	2016	2032	
Projecten Noord-Nederland														
N31 Leeuwarden–Drachten	166	166	119	6	6	6	6	6	6	11	2007	2007	2022	
N33 Assen–Zuidbroek Afrondingen	350	350	72	14	37	13	13	13	13	174	2014	2014	2034	
				– 1		1	1	1	2					
Tolgefinancierde uitgaven														
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	316										506	nvt	nvt	nvt
		NCW												

Projectomschrijving	Totaal									Openstelling		Eind	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig	contract
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)	286									457	nvt	nvt	nvt
Totaal	10.541		3.416	381	562	509	332	375	357	4.969			

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. Dit jaar is op het MIRT blad voor de realisatieprojecten aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar en de financiële voortgang van de projecten. 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 (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.

12.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2030 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) 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 2016 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 679 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2017 nu € 1.051 miljoen tot en met 2030.

- Om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te garanderen, heeft het kabinet besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de investeringsruimte die met de verlenging tot en met 2030 ontstaat nog maximaal € 1,4 miljard mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Hiervan is € 749 miljoen toebedeeld aan Wegen.
- Opvangen van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds (– € 520 miljoen).

- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Veiligheid en Justitie en Migratie (– € 5 miljoen).
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (– € 80 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (– € 17 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2016 (+ € 10 miljoen).
- Het project Verkeersruit Eindhoven (€ 272 miljoen) wordt niet doorgezet. Een deel (€ 180 miljoen) wordt conform bestuurlijke afspraken in november 2015 beschikbaar gesteld voor het Programma bereikbaarheid Zuid-Nederland. Het overige deel gaat terug naar de investeringsruimte (+ € 92 miljoen).
- Het wegendeel binnen de investeringsruimte op artikel 14 Regionaal/ lokaal wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 12 Hoofdwegennet (+ € 83 miljoen). In 2013 is reeds aangegeven dat alle vrije ruimte op wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds beschikbaar zijn voor de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten bij lage groei op het hoofdwegennet. De overheveling maakt het mogelijk om een integrale afweging te maken tussen investeringen in het regionaal/lokale en landelijke wegennet.
- Toevoeging budget voor Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud: Inwinning verkeersgegevens NDW (– € 4 miljoen), Schaderijden (– € 16 miljoen), Duurzaamheid (– € 5 miljoen), kosten BenO door areaalgroei (– € 23 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. Vanwege de faseovergang van een aantal projecten (van planuitwerking naar realisatie) is in het lopende jaar € 23 miljoen toegevoegd aan Beheer en Onderhoud. Voor deze projecten was nog geen specifieke reservering getroffen.
- Verwerking bestuurlijk afspraken bij de planuitwerkingen N35 Nijverdal–Wierden (+ € 7 miljoen) en N33 Zuidbroek–Appingedam (+ € 1 miljoen). Deze kosten zijn op andere artikelonderdelen gedekt (studiebudget en apparaatskosten RWS).
- Verwerking van resultaat grondopbrengst in het kader van Integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (+ € 2,5 miljoen).
- De reservering nalevingskosten SWUNG is opgehoogd met € 12 miljoen. Zie de toelichting bij artikel 12.03.
- Wijzigingen bij aanlegprojecten: zie toelichting bij artikel 12.03. Betreft A24 Blankenburgverbinding (+ € 60 miljoen), SAA A9 Amstelveen (– € 23 miljoen), amendement fietssnelpaden (– € 18,5 miljoen), overboeking meevaller A12 Ede-Grijsoord naar project ViA15 (– € 20 miljoen), A27 Houten-Hooipolder (– € 48 miljoen), Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht–Sliedrecht (– € 4 miljoen) en Caribisch Nederland (– € 9 miljoen).
- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (zie Art. 12.03.01) (+ € 172 miljoen). In dit saldo is een meevaller meegenomen van € 229 miljoen vanuit het programma ZSM (spoedwetprojecten). Het saldo is verminderd met een ophoging van het studiebudget «externe kosten planuitwerkingen» op artikelonderdeel 12.03.02 (conform afspraken uit de begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS).

12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016– 2030
Investeringsruimte	0	0	0	0	451.651	305.961	293.827	1.051.439
Totaal	0	0	0	0	451.651	305.961	293.827	1.051.439

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 2017 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	2.727.356	2.711.785	2.021.156	2.147.479	2.766.441	1.416.993	1.535.517
Uitgaven	1.999.985	2.260.947	2.228.915	2.141.096	2.098.259	2.158.124	2.257.190
Waarvan juridisch verplicht:	92%						
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	1.225.522	1.221.082	1.245.661	1.226.826	1.192.105	1.213.190	1.215.680
<i>13.03 Aanleg</i>	625.037	843.329	735.505	674.583	676.245	705.775	769.580
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	540.437	597.379	556.087	438.210	403.545	317.993	209.317
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	57.291	15.964	50.097	71.323	88.642	68.839	27.648
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	22.441	103.336	126.178	163.900	181.130	318.317	512.615
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	4.868	126.650	3.143	1.150	2.928	626	20.000
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	132.285	169.512	158.806	159.508	162.083	169.070	169.882
<i>13.07 Rente en aflossing</i>	17.141	17.021	48.362	16.597	16.597	16.597	16.597
<i>13.08 Investeringsruimte</i>	0	10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451
13.08.01 Programmaruimte	0	10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451
13.08.02 Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0
13.09 Ontvangsten	240.852	301.540	185.262	314.308	200.642	195.736	200.651

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, worden de budgetten in 2017 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2017. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2030 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000										
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.260.947	2.228.915	2.141.096	2.098.259	2.158.124	2.257.190	1.955.805	1.817.813
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.221.082	1.245.661	1.226.826	1.192.105	1.213.190	1.215.680	1.207.073	1.209.904
13.03	Aanleg		843.329	735.505	674.583	676.245	705.775	769.580	481.374	339.676
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		169.512	158.806	159.508	162.083	169.070	169.882	169.803	171.057
13.07	Rente en aflossing		17.021	48.362	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte		10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451	80.958	80.579

			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	301.540	185.262	314.308	200.642	195.736	200.651	205.474	208.284

(vervolg) Bedragen x € 1.000

			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
13	Spoorwegen	Uitgaven	1.734.609	1.947.495	1.734.154	1.775.987	1.496.639	1.975.289	1.966.330	29.548.652
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.190.864	1.229.572	1.228.591	1.298.154	1.178.499	1.178.499	1.178.499	18.214.199
13.03	Aanleg		304.448	469.912	262.030	237.502	83.743	229.463	290.173	7.103.338
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	168.132	168.132	2.527.840
13.07	Rente en aflossing		16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	281.144
13.08	Investeringsruimte		49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	382.598	312.929	1.422.131
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	194.705	319.852	201.398	201.419	201.440	200.224	200.224	3.331.159

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 op 14 december 2014 aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de periode 2015 tot en met 2024. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen de overheid en ProRail over het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze afspraken gaan onder meer over de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de daarmee samenhangende voorzieningen, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Jaarlijks wordt aan ProRail subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur, overeenkomstig het bepaalde in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds.

De 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 de 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

Producten

deze zijn vastgesteld door de aandeelhouder (Minister van IenM) worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

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 verkeersleiding en 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 2017 wordt in november 2016 door ProRail ingediend en wordt in december 2016 (na instemming door IenM) aan de Tweede Kamer toegezonden.

Uitgaven

ProRail ontvangt van IenM gemiddeld € 1,2 miljard subsidie per jaar (inclusief btw) ter dekking van de instandhoudingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur. 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.

Uit een in 2015 door PwC uitgevoerde doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail (Kamerstukken II 2015–2016 [29 984, nr. 621](#)) 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 verschil tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds van circa € 475 miljoen inclusief btw (prijsspeil 2014) in de periode 2018 tot en met 2028. Hierbij is rekening gehouden met de herverdeling van de taakstelling apparaat tussen onderhoud en aanleg. Door PwC zijn kostenreducerende maatregelen geïdentificeerd om het verschil tussen de benodigde en beschikbare middelen op te lossen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het stimuleren van toetreding van nieuwe leveranciers, het reduceren van levensduurkosten, meer onderhoud overdag, langere trein vrije perioden en het aanpassen van de gebruiksvergoeding systematiek. Met de eerste twee genoemde maatregelen is ProRail reeds gestart. Vervolgens zullen gefaseerd de overige maatregelen worden uitgewerkt en ingevoerd. Dit gebeurt in overleg met diverse belanghebbenden. Met de brief van 16 juni 2016 (Kamerstukken II 2015–2016 [29 984, nr. 669](#)) is de Tweede Kamer nader geïnformeerd over de visie en aanpak toekomstbestendig en efficiënt spooronderhoud en de bijbehorende spoorbudgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. Eind 2016 zal besluitvorming plaatsvinden over de te nemen kostenreducerende maatregelen.

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 gereedgekomen lijnen en halten:

- NSP Den Haag
- Reistijdverbetering
- ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht (deel ProRail)
- Station Barneveld Zuid (onderdeel post Kleine Stations)
- Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten: Spooruitbreiding Amersfoort
- Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten: Sporen in Den Bosch
- Regionet: Maatregelen Westpoort- Westhavenweg
- Regionet: Station Halfweg
- MJPO 1^e tranche
- Sporendriehoek Noord Nederland: Zwolle rijtijdverhoging 60/80
- MJPG: Gilze-Rijen geluidswerende voorzieningen

Nieuw opgenomen projecten

In het nota overleg MIRT van 23 november 2015 is besloten geld vrij te maken voor onderstaande projecten (zie ook bijlage 6 van Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#)):

Beter en Meer

Om de groei op het spoor te faciliteren wordt gewerkt naar hoofrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek (2010–2012) en de treinbotsing in Amsterdam is geconcludeerd is dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma Beter en Meer. Dit programma is opgedeeld in onderstaande deelprogramma's en kent een gefaseerde aanpak. De eerste fase richt zich op het mogelijk maken van een frequentieverhoging op de A2 corridor.

A: Be- en Bijsturing toekomst

Be- en Bijsturing van de Toekomst heeft als doel het logistieke bijsturingproces tijdens verstoringen beter uit te voeren. Hiertoe wordt een Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO) opgericht waar de besluitvorming met betrekking tot dienstregelingsaanpassingen wordt ondergebracht. Ook worden er vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen (VGB's) ontworpen. Deze maatregelen leggen vast welke stappen er qua bijsturing genomen moeten worden (in dienstregelingsoplossingen) in het geval van een (gedeeltelijke) versperring op een specifiek baanvak. Dit heeft tot doel de maatregelen bij een versperring vooraf goed te hebben afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders en aannemers) en de afhandeling op het

moment van de versperring te versnellen. Het CMBO en de VGB's worden continue getoetst op uitvoerbaarheid van het bijsturingplan en verbetering in de manier van werken.

B: Verbeteraanpak trein op corridor Amsterdam-Eindhoven

De Verbeteraanpak Trein heeft als doel de uitvoeringsbetrouwbaarheid op lastige plekken en tijdstippen structureel te verbeteren op de drukke trajecten zodat meer klanten snel, rechtstreeks en betrouwbaar kunnen reizen. De Verbeteraanpak Trein bestaat uit vijf onderdelen:

- *Infrastructuur*: Dit onderdeel richt zich op het verminderen van door infrastructuur veroorzaakte verstoringen op de A2-corridor. Het doel is om met het verbeteren van wissels en treindetectie een 20% reductie te bewerkstelligen in treinvertragingminuten veroorzaakt door infraverstoringen.
- *Materieel*: Dit onderdeel richt zich op het verminderen van door materieel veroorzaakte verstoringen op de A2-corridor. Het doel is 15% reductie treinvertragingminuten veroorzaakt door materieelverstoringen. De bijbehorende aanpak richt zich op twee onderdelen; enerzijds de verbetering van de betrouwbaarheid van het materieel, anderzijds op de bedieningsinterface tussen mens en machine
- *Op tijd Reizen*: Dit onderdeel richt zich op het meer laten rijden van treinen volgens de dienstregeling. Het doel is het realiseren van 40% spreiding in de uitvoering door:
 - Het opleiden van personeel;
 - Het nemen van maatregelen zoals hulpmiddelen om snellere instaptijden in treinen te realiseren (via Intelligent Platform Bars);
 - Het beter informeren van de reiziger over het vertrekproces.
- *Regioaanpak*: Dit onderdeel richt zich op het op orde krijgen van de operationele basis in de regio's waarbij ketenpartners er gezamenlijk in slagen om continu operationele problemen (sneller) op te lossen.
- *Monitoring en Toetsing*: Dit onderdeel richt zich op het valideren of de doelstellingen van het programma worden behaald. Om dit inzichtelijk te maken wordt een A2 prestatiedashboard opgesteld, het uitvoeren van deelbeproevingen van maatregelen en een integrale beproeving in 2017 van de frequentieverhoging.

C: Verbeteraanpak Stations

Stations vormen belangrijke schakels in het spoornetwerk. Ook zijn het belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur tot deur reis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd kunnen worden. De Verbeteraanpak Stations is erop gericht de ervaring en waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn door middel van beter informatievoorziening en wayfinding op stations

Toelichting op de gewijzigde bedragen Maatregelenpakket versus Begroting.

Het totale budget zoals nu opgenomen in het realisatieprogramma bedraagt € 85 miljoen in plaats van de in het maatregelenpakket opgenomen € 87 miljoen. Vooruitlopend op de besluitvorming is de tranche 2015 (studiekosten, analyses, etc.) gefinancierd via de in 2015 verstrekte subsidiebeschikking Beheer, onderhoud en vervanging.

Daarnaast is er sprake van een verschuiving tussen de benodigde middelen voor Be- en Bijsturing toekomst en Verbeteraanpak Trein. De

bedragen die «Beter en Meer» begin 2015 heeft ingediend voor de herijking zijn een kosteninschatting geweest op basis van de toen beschikbare informatie, overeenkomend met de zogenaamde menukaart Beheer, onderhoud en vervanging 2015.

Eind 2015 bleek uit voorschrijdend inzicht dat de verdeling van de middelen tussen Be- en Bijsturing Toekomst en Verbeteraanpak Trein afweek van de bedragen zoals deze destijds ingediend zijn. De oorzaken zijn:

- De opgave voor Beter en Meer ten behoeve van de dienstregeling 2018 op corridor Amsterdam–Eindhoven (Verbeteraanpak Trein) in de herijking is gebaseerd op een gemiddelde investering per corridor. Voor alle corridors gezamenlijk was € 180 miljoen ingediend, gemiddeld komt dat per corridor uit op € 45 miljoen.
- De eerste corridor betreft een leertraject waarbij ervaringen opgedaan worden om te komen tot een succesvolle verbeteraanpak die landelijk uitgerold kan worden. Op basis van de planuitwerkingsfase zijn nu de benodigde verbetermaatregelen verder uitgewerkt en is gebleken dat voor het onderdeel Verbeteraanpak Trein meer benodigd is dan met de herijking is ingeschat.
- Voor Be- en Bijsturing Toekomst is na de planuitwerkingsfase gebleken dat er voor de periode tot en met 2018 minder financiële middelen benodigd zijn om de verandering in de Be- en Bijsturing te bewerkstelligen dan in de herijking geraamd.

De extra benodigde middelen voor Verbeteraanpak Trein worden opgevangen door het deel wat teveel was geraamd voor Be- en Bijsturing Toekomst.

Opstellen Reizigerstreinen: Korte termijn

Het materieelpark van de Nederlandse Spoorwegen groeit als gevolg van de toename van reizigers op het spoor. Als gevolg van instroom van extra materieel en hogere frequenties is er op korte termijn behoefte aan extra opstelcapaciteit. Doel is uiterlijk 2020 een adequate oplossing voor de meest urgente korte termijn opstelbehoefte gereed te hebben.

Vervolgfase Beter en Meer/Opstelcapaciteit

In het maatregelpakket herijking is na overleg met de sector en de regio een pakket investeringsmaatregelen genomen van € 32 miljoen voor de vervolgfase Beter en Meer en de vervolgfase opstelcapaciteit. Een onderverdeling hiervan is afhankelijk van de aangekondigde studies naar opstellen lange termijn en de studie en ervaringen met de eerste maatregelen van Beter en Meer en de ervaringen op de A2 corridor.

Overige wijzigingen

Kleine Stations

Het projectbudget zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds 2016 (€ 78 miljoen) bestond voor € 32 miljoen uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 miljoen uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 miljoen als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld is gereed. Het bij dit project behorende projectbudget, alsmede de projectbudgetten van eerder gerealiseerde stations, maken vanaf deze begroting geen onderdeel meer uit van het totale budget voor kleine stations.

Toegankelijkheid Stations

Uit het door Prorail opgestelde Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015 blijkt een verwachte meevaller van € 31 miljoen. Tegelijk wordt door ProRail een voorstel tot scopeaanpassing gedaan van in totaal € 14 miljoen. Het gaat daarbij om onderstaande no-regretmaatregelen, die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling «alle treinstations per 2030 toegankelijk» daadwerkelijk gehaald wordt:

- extra liften of hellingbanen als gevolg van te verwachten opheffing van overwegen in een stationsomgeving, bijvoorbeeld wanneer een nieuwe tunnel wordt aangelegd, waardoor loopstromen vanaf twee kanten van het station ontstaan (rekening is gehouden met opheffing van 20 overwegen tot 2030): € 6,1 miljoen.
- aanpassing van evenementenstations (liften op stations Thialf, PSV, Feyenoord): € 2,4 miljoen.
- maatregelen bij stations waarbij het perron alleen via niet-actief beveiligde overpaden bereikt kan worden (betreft 15 stations): € 3,6 miljoen.
- maatregelen voor bijzondere inpassingssituaties bij stations. Het betreft reservering om in te spelen op ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen: € 1,6 miljoen.
- mitigerende maatregelen binnen het deelprogramma «Kleine maatregelen» naar aanleiding van het niet obstakelvrij kunnen maken van smalle perrons (betreft objectmarkering op smalle perrons): € 0,5 miljoen.

De resterende meevaller komt hiermee op € 16,9 miljoen. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Nazorg gereedgekomen lijnen en halten

Op basis van een inventarisatie van de nog te verwachten activiteiten, kosten en risico's kan het budget voor deze post verlaagd worden met € 2 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Meerjarenprogramma Ontsnippering

Als gevolg van onbenodigd onvoorzien is het budget van het deelproject Ontsnippering 1^e tranche verlaagd met € 3,2 miljoen. Binnen het totale projectbudget Ontsnippering was nog een vrije ruimte van € 0,9 miljoen. Aangezien alle maatregelen zijn uitgevoerd is deze € 0,9 miljoen evenals de bovengenoemde € 3,2 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Programma Kleine functiewijzigingen

In het voorstel voor de Herijking (zie bijlage 6 van Kamerstukken II, 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#)), dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november is er voor gekozen om vanuit dit programma:

- € 29,6 miljoen over te boeken naar het realisatieprogramma Goederenvervoer voor de realisatie van het project Venlo Multimodaal knooppunt;
- € 22,3 miljoen toe te voegen aan het planstudiebudget PHS gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag–Rotterdam te realiseren;
- € 81 miljoen in te zetten voor de financiering van het maatregelenpakket pakket Herijking.

Kleine projecten personenvervoer

De aanleg van ERTMS op het grensbaanvak Maastricht-Visé maakt onderdeel uit van de post «kleine projecten personenvervoer». Mede als gevolg van de veranderingen in het regionale openbaar vervoer in

Limburg, met een andere vervoerder, dienstregeling en materieeltype, is de aanleg van het systeem ATB-EG (Automatische TreinBeïnvloeding Eerste Generatie) op dit traject doelmatiger dan ERTMS (European Railway Traffic Management System). Aan ProRail is verzocht een subsidie-aanvraag in te dienen voor de aanleg van ATB-EG, in plaats van ERTMS, op dit traject.

De toename van het budget wordt veroorzaakt door de toevoeging van het project Schiphol maatregelen korte termijn aan deze post. Op Schiphol zijn een aantal kleine maatregelen noodzakelijk gebleken om veiligheid en comfort van reizigers op de perrons van station Schiphol te kunnen waarborgen. Deze maatregelen betreffen meer en betere reisinformatie en aanpassingen aan trappen en roltrappen. Een deel van de maatregelen die gericht zijn op betere reisinformatie worden bekostigd door NS. Dekking van het ProRail aandeel heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

OV SAAL

Het realisatieproject OV SAAL KT bestaat uit de twee deelprojecten OV SAAL Cluster A Flevolijn en OV SAAL Cluster C Zuidtak. Binnen het deelproject OV SAAL Cluster A Flevolijn is sprake van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller alsmede een voorspoedig verlopen bouwproces met weinig tegenvallers. Op basis van een inschatting van de huidige risico's is het mogelijk gebleken het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 24,2 miljoen. Daarnaast is het op basis van een inschatting van de huidige risico's binnen het deelproject OV SAAL Cluster C Zuidtak mogelijk om het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 12,1 miljoen. Per saldo is € 36,3 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Amsterdam CS Fietsenstalling

Er is een overeenkomst gesloten tussen Rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7.000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget van € 23,6 miljoen is toegevoegd aan de BDU en het BCF. De nieuwe fietsenstalling vormt onderdeel van het project De Entree, waarvoor een integraal bouwcontract wordt aangegaan. De stalling wordt uiterlijk met de oplevering van het gehele project De Entree in 2023 geopend. De verwachting is dat dit eerder – in 2020 – het geval zal zijn. Medio 2017 wordt, na de gunning, de uitvoeringsplanning van het project De Entree bekend.

Rijswijk–Schiedam

De luchtdrukproblematiek die zich heeft voorgedaan bij de openstelling van de spoortunnel te Delft op 28 februari 2015 heeft geleid tot het opleggen van een tijdelijke snelheidsbeperking. Om deze tijdelijke snelheidsbeperking op te kunnen heffen zijn er op korte termijn maatregelen nodig voor een bedrag van € 3,4 miljoen. De maatregelen omvatten onder meer het versterken van de draaideuren, het plaatsen van extra vluchtdeuren en het aanbrengen van ontluichtingskleppen in de overstek van de bovengrondse stationshal. De snelheid van het treinverkeer wordt daarbij verhoogd van nu 80 naar 100 en later (in 2017) naar 120 kilometer per uur. Indien uit de effecten van deze korte termijn maatregelen blijkt dat deze ontoereikend zijn, worden er mogelijk openingen in de westelijke tunnelbuis gemaakt voor het aanbrengen van luchtschachten (geschatte kosten circa € 6 miljoen). Onderzoek moet uitwijzen of deze aanvullende maatregelen daadwerkelijk nodig zijn.

In het addendum bij de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst (BUOK) Spoorzone Delft van 9 juli 2008 is tussen gemeente Delft en het Rijk overeengekomen dat de gemeente zich zal inspannen om middels een treasurybeleid haar bijdrage van € 117 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2008) aan de realisatie van het spoorse deel van het project Spoorzone Delft te verhogen tot een bedrag van € 129 miljoen. Inmiddels is duidelijk dat de verwachte opbrengst uit het treasurybeleid door de gemeente Delft uitblijft. Het Rijk is hierdoor genoodzaakt om € 11 miljoen extra bij te dragen aan de bouw van de spoortunnel Delft. Het optredend tekort op de dekking is hierbij overeenkomstig de afspraken in het addendum op de BUOK gedeeld naar rato van ieders bijdrage aan het spoorse deel van het project Spoorzone Delft. Zie ook Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 XII, nr. 66](#).

Tevens is een externe audit uitgevoerd op het project. De conclusie van de auditors is dat een budgetaanpassing van € 39,3 miljoen op het spoorse deel noodzakelijk is. De belangrijkste oorzaak is het harder stijgen van de prijzen in de markt ten opzichte van de gebruikelijke prijsindexatie (IBOI) die het Ministerie van IenM jaarlijks ontvangt en verstrekt aan ProRail (circa € 30,2 miljoen). Het projectbudget is in dit geval niet meegegroeid met de (exogene) prijsstijgingen. Daarnaast adviseren de auditors om een beperkte additionele risicoreservering in het projectbudget op te nemen (€ 9,1 miljoen). Dekking van de € 39,3 miljoen vindt plaats vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.01 Spoorwegen personenvervoer; realisatie (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal Benutten, betrouwbaarheid en capaciteit												
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum ¹	9	9	6	2	1							2012–2015
Geluidsanering Spoorwegen	629	628	25	8	16	32	67	90	90	301		divers
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	29	29	12	0	5	8	4					divers
Be- en bijsturing toekomst	15			5	5	4	2					2019
Verbeteraanpak trein	54			10	21	19	5					2018–2019
Verbeteraanpak stations	13			6	5	1	1					2018
Opstellen Reizigerstreinen												
Korte termijn	45			1	3	6	15	15	5			2020
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	32				1	2	9	9	9	1		divers
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
PHS Meteren–Boxtel	10	10		6	4							2017
PHS DSSU (incl. voorinvestering)	314	314	144	64	42	32	32					2017
PHS Overweg Klompersteeg Veenendaal	9	9	0	0	1	1	4	2	1			2019
PHS Rijswijk–Rotterdam	9	9		9								2023
PHS Spooromgeving Geldermalsen	56	56		3	6	12	16	16	3	1		2021
PHS Diezebrug	2	2	2									2013

Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Stations en stationsaanpassingen												
Cameratoezicht op stations	13	13	1	10	3						2017	2017
Kleine stations	17	73		0	0	7	6	4	1		divers	divers
Toegankelijkheid stations	488	504	131	35	37	42	43	40	25	134	divers	divers
Overige projecten/ programma's /lijndelen etc.												
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	392	392	340	9	30	4	4	4			divers	divers
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NaBo's)	10	10		2	4	4					2017	
Fietsparkeren bij stations	222	222	41	14	14	14	14	14	14	97	e.v.	nvt
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	36	38		10	7	7	7	5			divers	divers
Ontsnippering	79	82	28	9	14	11	6	4	4	4	divers	divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	374	507	110	32	35	24	22	25	30	97	divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	179	183	157	13	5	4	1				divers	divers
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	20	19	0	6	10	2	1				2017	2017
Kleine projecten personenvervoer	24	18		6	4	8	4	1			divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland												
Amsterdam-Almere-Lelystad												
OV SAAL korte termijn	742	777	462	116	50	51	37	26			2016	2016
OV SAAL Naarden Bussum	24		1	1	2	15	4	2			2019	2019
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	15	2	5	2	2				2014–2018	2014–2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	11	35	5	6	1						2016–2019	2016–2019
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	411	411	315	34	50	12				1	2016	2016
Overige projecten/lijndelen etc.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	189	189	163	10	4	4	4	4			divers	divers
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	30	31	30	0							2013–2015	2013–2015
Vleuten–Gelderlands 4/6 sporen (incl. RSS)	930	930	782	65	42	22	10	9			2005 e.v.	2005 e.v.
Projecten Zuidwest-Nederland												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	38	38	7	2	1	1	11	11	6		2020–2022	2020–2021
Overige projecten/lijndelen etc.												
Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft	606	553	553	31	22						2015–2017	2015–2017
Projecten Zuid-Nederland												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	88	88	77	9	2						2016–2017	2016–2017
Projecten Oost Nederland												

Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Utrecht-Arnhem-Zeenaar												
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	108	108	104	2	2						2011– 2015	2011– 2015
Traject Oost uitv. Convenant DMB	234	233	50	17	35	35	30	25	21	20	divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.												
Regionale lijnen Gelderland	17	17	10	5	1	1					divers	divers
Projecten Noord Nederland												
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	49	49	12	11	18	7					divers	divers
Spondriehoek Noord-Nederland	135	135	44	9	17	26	27	12			divers	divers
Afrondingen				-2	-2	1	2	-1				
Totaal ProRail projecten	6.718		3.627	578	523	421	390	317	209	656		
Overige (niet ProRail) projecten												
Intensivering Spoor in steden (I)	244	244	205	16	15	9						
Spoorzone Ede	42	42	11	24	7							
Totaal overige (niet ProRail) Projecten	286		216	40	22	9	0	0	0	0		
Totaal uitvoeringsprogramma	7.004		3.843	618	545	430	390	317	209	656		
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking				7	1	2	2	1				
Programma Realisatie (IF 13.03.01)				625	546	432	392	318	209	656		
Budget Realisatie (IF 13.03.01)				597	556	438	404	318	209	656		
Overprogrammering (-)				- 28	10	6	12					

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

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Afgesloten projecten

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

- Emplacement Maasvlakte West (onderdeel Spoor aansluiting 2^e Maasvlakte)
- D4 aslasten cluster III: Realisatie duikers

Nieuw opgenomen projecten

Venlo Logistiek multimodaal knooppunt

In de oksel van de snelwegen A67 en A73 bij Venlo wordt Trade Port Noord (TPN) ontwikkeld, een logistiek bedrijventerrein met multimodale aansluitingen. Onderdeel van TPN is een nieuwe railterminal die door ProRail wordt aangesloten op de hoofdsporen van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. De spoor aansluiting van de railterminal zal bestaan uit een tweezijdige ontsluiting, Venlo en Eindhoven. In het Bestuurlijk overleg MIRT, najaar 2015 is vastgesteld dat IenM 50% van de investeringskosten

financiert met een maximum van € 30 miljoen. De bijdrage van lenM wordt ter beschikking gesteld aan de Provincie Limburg.

Programma emplacementen op Orde

Op spooreplacementen zijn op dit moment verschillende soorten veiligheidsmaatregelen en middelen aanwezig die bij een incident kunnen worden ingezet. Dit leidt in de praktijk tot onduidelijkheden bij veiligheidsdiensten over de voorzieningen die ze concreet op een emplacement mogen verwachten. In een landelijk project bepalen vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, ProRail en lenM uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spooreplacementen. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Daarnaast worden op emplacementen voorzieningen aangebracht en verbeterd waardoor treinpersoneel zich op een veilige manier van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat de komende vier jaar uitgevoerd moet gaan worden.

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.02 Spoorwegen goederenvervoer; realisatie (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten nationaal												
PAGE risico reductie	19	18	8	0	2	3	2	3			divers	divers
Optimalisering Goederen-corrider Rotterdam-Genua ¹	174	173	100	12	9	20	10	3	6	14	2014 e.v.	2014 e.v.
Programma Emplacementen op orde	58				6	6	8	8	4	27	2020	nvt
Kleine projecten goederenvervoer	4				1	2	1				divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland												
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	27	27	11	1	6	5	4				2014–2017	2014–2017
Spooraansluiting 2 ^o Maasvlakte achterlandverbinding*	218	217	70	3	3	12	36	39	16	39	2014 e.v.	2014 e.v.
Projecten Zuid-Nederland												
Venlo Logistiek multimodaal knooppunt	30				6	8	11	2	0	2	2019	2019
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)*	138	138	65	10	18	13	17	14	2		2020	2018
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	1	2	1	0	0	0					divers	divers
Afrondingen				1								
Totaal ProRail Projecten	669		255	27	51	69	89	69	28	82		
Overige (niet ProRail) Projecten				0	0	0	0	0	0	0		
Totaal uitvoeringsprogramma	669		255	27	51	69	89	69	28	82		
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05				-7	-2							
Programma Realisatie (IF 13.03.02)				20	49	69	89	69	28	82		

Projectomschrijving	Totaal								Oplevering			
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Budget Realisatie (IF 13.03.02)				16	50	71	89	69	28	82		
Overprogrammering (-)				- 4	1	2						

¹ Inclusief uitgaven met betrekking tot planuitwerking verantwoord op IF 13.03.05

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Nieuw opgenomen projecten

Reizigersfonds

Volgens artikel 24 van de vervoerconcessie moet NS een geldsom (boete) voldoen indien een of meer bodemwaarden of streefwaarden die in de concessie zijn opgenomen niet worden gehaald, tenzij voor het niet halen van de bodem- of streefwaarde een rechtvaardigheidsgrond bestond. De hoogte van deze geldsom volgt uit de vervoerconcessie en is direct opeisbaar.

De vervoerconcessie bepaalt verder dat de geldsom die NS betaalt, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door concessieverlener zal worden bestemd en worden ingezet voor de reizigers op het hoofd-railnet in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda.

Op 7 april 2016 heeft lenM in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) met de consumentenorganisaties afgesproken dat het beschikbare bedrag niet per se meteen besteed hoeft te worden. Het zou ook opgenomen kunnen worden in een «spaarpot», een reizigersfonds. Boetes kunnen daarin in de loop der jaren opgespaard worden, zodat er mogelijkheden ontstaan om – in overleg met consumentenorganisaties – op enig moment grotere bedragen uit te geven aan nuttige zaken voor de reizigers.

De consumentenorganisaties kunnen op elk moment een voorstel kunnen doen voor een besteding van de beschikbare middelen. In deze begroting is de boete van 2015 opgenomen (€ 0,5 miljoen).

Overige wijzigingen

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden gefinancierd door lenM vanuit het resterend budget voor de optimalisering van de verbinding van Heerlen naar de grens (Aken; € 10,4 miljoen) en het bij lenM gereserveerde budget voor de aanleg van de Avantislijn (€ 9 miljoen). Het gezamenlijke budget van lenM en provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de realisatie, maakt de start van de planuitwerking mogelijk.

Kleine spoorgerelateerde uitgaven

In het Notaoverleg MIRT van 23 november is besloten om € 2,6 miljoen vrij te maken voor een aantal specifiek benoemde studies. Daarnaast is het budget opgehoogd met € 3,8 miljoen ter dekking van overige spoorgerelateerde studieopdrachten voor de komende jaren.

Zwolle–Herfte

De regionale bijdrage van Overijssel voor de aanleg van een 2^e perronspoor te Zwolle is aan het projectbudget toegevoegd.

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november, is er voor gekozen om vanuit het programma kleine functiewijzigingen € 22,3 miljoen toe te voegen aan het planstudiebudget PHS gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag–Rotterdam te realiseren. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 3,5 miljoen naar aanleiding van de in de op 17 februari 2016 gesloten Bestuurovereenkomst Spooromgeving Geldermalsen opgenomen bijdrage van de gemeente Geldermalsen.

OV SAAL

Vanuit de binnen dit projectbudget opgenomen reservering voor beheer, onderhoud en vervanging voor OV SAAL KT is € 29 miljoen overgeboekt naar Beheer, Onderhoud en Vervanging (IF 13.02).

Quick scan decentraal spoor Oost-Nederland

Het projectbudget is opgehoogd met € 2,2 miljoen naar aanleiding van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland ten behoeve van het deelproject Valleilijn (RVM 1).

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planuitwerkingsprogramma personenvervoer (Budget in € mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht				
Realisatieuitgaven op IF13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 14	- 31		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Personenvervoer	8	5		divers
Reservering opbouw compensatie NS	159	158		divers
Reizigersfonds	1			nvt
Projecten Oost-Nederland				
Quick scan decentraal spoor Oost-Nederland	18	16		2011–2018
Zwolle–Herfte ¹	197	193	2016	2017–2021
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Grensoverschr. Spoorvervoer	61	60		divers
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	64	64		divers
Progr.Hoogfreq.Spoor (PHS)	2.440	2.410		divers
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	193	193		divers
Projecten Noordwest-Nederland				
OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad MLT	352	404		divers
Projecten Oost-Nederland				
Bestemd				
	24	10		

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	3.503			
Begroting (IF 13.03.04)	3.503			

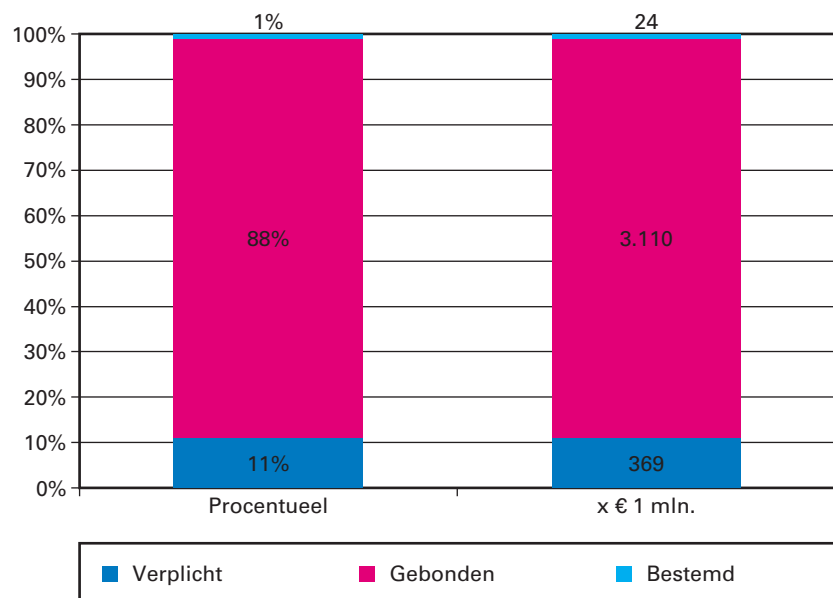
¹ Bedrag is exclusief bijdrage regio van € 36 miljoen.

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2016–2030 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2030.



13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer (Budget in € mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht				
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.02	9	9		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	12	17		divers
Gebonden				
Projecten Zuidwest-Nederland				

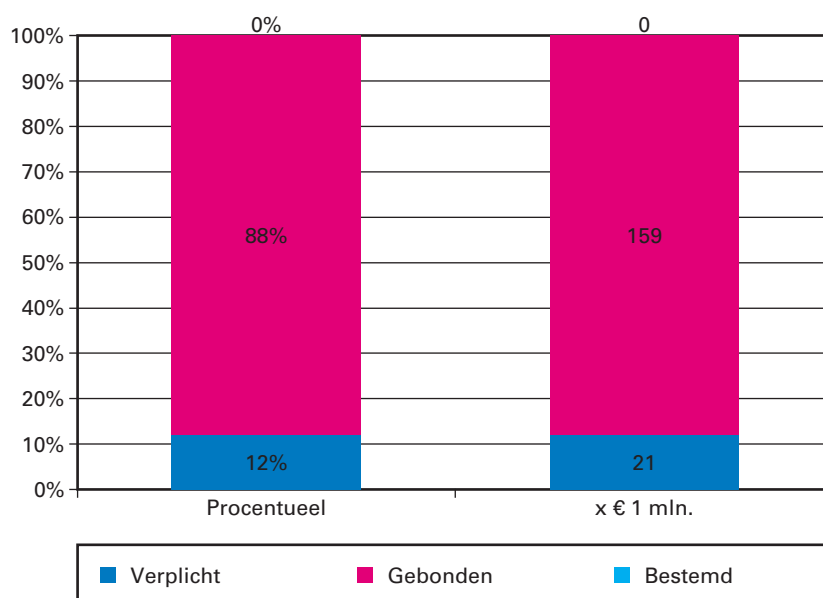
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Calandbrug	159	158		2020
Bestemd				
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	180			
Begroting (IF 13.03.05)	180			

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2016–2030 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2030.



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) tot en met 2031, volgens de contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van IenM.

Projectoverzicht behorende bij 13.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegen (Budget in € mln.)										
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later
Beschikbaarheidsvergoeding ¹	3.626	3.626	1.339	150	150	151	154	161	164	1.357

	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later
Rente- en belastingaanpassingen ²	- 56	- 56	- 108	15	3	3	3	3	3	22
Overgedragen restwerkzaamheden ³	13	13	10	2	1					
Diverse afrekeningen etc. ⁴	53	55	11	2	5	5	5	5	3	17
Afrondingen				1		1				
Totaal	3.636		1.252	170	159	160	162	169	170	1.396
Begroting (IF 13.04)				170	159	160	162	169	170	1.396

¹ De beschikbaarheidsvergoeding is inclusief de verwachte toekomstige indexeringen.

² Rente wordt halfjaarlijks verrekend op basis van de werkelijke Euribor-stand; de belastingwijziging is een technische, voor de Staat budgetneutrale, correctie die bij de Belastingdienst leidt tot even grote ontvangsten.

³ Dit betreft met name de uitgaven aan de pilot geluid die oorspronkelijk waren begroot op artikelonderdeel 17.03.

⁴ Dit betreft diverse nog door te voeren wijzigingen op de HSL-Zuid infrastructuur, waarvan aanpassing van het ERTMS-systeem (voor de Intercity Nieuwe Generatie) de grootste is.

13.07 Rente en Aflossing

Motivering

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

Producten

Het uitstaand saldo van de leningen per eind 2016 bedraagt 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.

Voor de aflossing per eind 2012 was € 32 miljoen vrijgemaakt op de begroting, maar is uiteindelijk gedekt binnen de reeds bij ProRail beschikbare middelen. Deze € 32 miljoen blijft vooralsnog beschikbaar voor toekomstige aflossingen.

Uitgaven

Bedragen x € 1 miljoen						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rente leningen	17	17	17	17	17	17
Aflossing leningen		166			75	
Herfinanciering leningen		- 135			- 75	
Totaal	17	48	17	17	17	17

13.08 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2030 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's en kan deels ingezet worden voor het financieren van prioritaire ambities.

Zoals nader toegelicht in de begroting op hoofdlijnen wordt in deze begroting binnen de investeringsruimte onderscheid gemaakt tussen programmaruimte en beleidsruimte. De programmaruimte betreft ruimte die reeds in de huidige kabinetsperiode ingezet kan worden voor ambities en risico's. De beleidsruimte betreft ruimte waarover de besluitvorming wordt overgelaten aan een volgend kabinet. Op artikelonderdeel 18.11 wordt nader ingegaan op de totale beleidsruimte op de begroting van het Infrastructuurfonds.

Programmaruimte

De in de begroting 2016 opgenomen stand van de beschikbare programmaruimte tot en met 2028 bedroeg € 906 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2017 nu € 1.022 miljoen tot en met 2030.

- Om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te garanderen, heeft het kabinet besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de investeringsruimte die met de verlenging tot en met 2030 ontstaat nog maximaal € 1,4 miljard mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Hiervan is € 553 miljoen toebedeeld aan Spoor.
- Opvangen van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds (- € 384 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Veiligheid en Justitie en Migratie (- € 4 miljoen).
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (- € 59 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (- € 13 miljoen).
- Saldo prijsbijstelling 2016 (+ € 15 miljoen).
- Toevoeging investeringsruimte Regionaal/Lokaal (deel OV) zoals genoemd in het Maatregelenpakket Herijking (+ € 118 miljoen).
- Toevoeging verlaging programma Kleine functiewijzigingen en programma kleine stations zoals genoemd in Maatregelenpakket Herijking (+ € 100 miljoen).
- Toevoeging vanuit Begroting hoofdstuk XII van de gereserveerde middelen naar aanleiding van het coalitieakkoord Balkenende IV in verband met de afloop van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (+ € 250 miljoen).
- Vrijval BOV naar aanleiding van de subsidievaststelling 2014/2015 (+ € 74 miljoen), programma Toegankelijkheid (+ € 17 miljoen), OV SAAL (+ € 36 miljoen), NSP Utrecht (+ € 1 miljoen), Sporen in Den Bosch (+ € 6 miljoen), Ontsnippering (+ € 3 miljoen), Nazorg (+ € 2 miljoen).
- Compensatie NS Geluideis ICNG (+ € 10 miljoen).
- Dekking maatregelen zoals opgenomen in maatregelenpakket Herijking (Beter en Meer, emplacementen op orde, etc.) (- € 211 miljoen).
- Meerkosten Breda (- € 5 miljoen).
- Nazorg Betuweroute in verband met trillingen (- € 3 miljoen).
- Naar productartikel 17 Zuidas (- € 4 miljoen).
- Naar 13.03.04 dekking studies en opdrachten (- € 4 miljoen).
- Rijswijk-Schiedam: dekking treasuryresultaat Delft (- € 11 miljoen) en luchtdrukproblematiek Spoortunnel (- € 3 miljoen) en ophoging projectbudget naar aanleiding van conclusie externe audit (- € 39 miljoen).
- Naar productartikel 14 dekking actieplan P+R (- € 5 miljoen).
- Toevoegen reservering indexatie 2014/2015 aan de BOV middelen (- € 291 miljoen).
- Schiphol maatregelen korte termijn (- € 6 miljoen).

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

Beleidsruimte

In de ontwerpbegroting 2016 was op dit artikel geen beleidsruimte opgenomen. In de ontwerpbegroting 2017 is de beleidsruimte nieuw en bedraagt € 400 miljoen. Dit betreft investeringsruimte die ontstaat als gevolg van het ramen van doorlopende concessieontvangsten (HRN/HSL) voor de verlengde jaren (2029 en 2030). Omdat dit kabinet niet meer dan € 1,4 miljard wenst te bestemmen voor ambities en risico's wordt de ruimte die door deze concessieontvangsten ontstaat apart gehouden voor toekomstige kabinetten. Op artikelonderdeel 18.11 wordt nader ingegaan op de totale beleidsruimte op de begroting van het Infrastructuurfonds.

13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Programmaruimte	10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451	80.958	80.579
Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451	80.958	80.579

(vervolg) 13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
Programmaruimte	49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	182.374	112.705	1.021.683
Beleidsruimte	0	0	0	0	0	200.224	200.224	400.448
Totaal	49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	382.598	312.929	1.422.131

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Concessievergoedingen

Deze zijn de Concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofdrailnet (artikel 66 van de Concessie HRN 2015–2025) en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur (Besluit HSL-heffing 2015), alsmede de betaling van de uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009–2014 (Onderhandelakkoord lenM/NS 2011).

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						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Concessieprijs HRN 2015–2024	80	86	86	86	86	86
Verrekening beheervergoeding reisinformatie	-8	-8	-8	-8	-8	-8
Verrekening compensatie treindiensten België	-3	-3	-3	-3	-3	-3
HSL-heffing 2015–2024	57	59	68	76	82	88
Uitgestelde betalingen HSA 2009–2014	41	40	39	39	38	37
Compensatie geluidseis ICNG	10	0	0	0	0	0
Boetes prestaties NS	1	0	0	0	0	0
Concessievergoedingen	178	174	182	190	195	200
Bijdragen decentrale overheden	2	10	131	10	0	0
Afrekening subsidies ProRail/Havenbedrijf	121	1	1	1	1	1
Totaal	301	185	314	201	196	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 2017 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	2.994	203.274	52.695	141.119	68.473	63.549	31.032
Uitgaven	134.964	150.750	216.332	332.243	184.395	146.541	110.356
Waarvan juridisch verplicht:	89%						
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>128.658</i>	<i>101.225</i>	<i>132.863</i>	<i>173.577</i>	<i>109.630</i>	<i>85.923</i>	<i>88.162</i>
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	25	5.498	23.750	23.750	25.815	1.607	1.605
14.01.03 Realisatieprogr reg/lok	128.633	95.727	109.113	149.828	83.816	84.316	86.557
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>9.128</i>	<i>0</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>6.306</i>	<i>49.525</i>	<i>83.469</i>	<i>158.666</i>	<i>74.765</i>	<i>51.490</i>	<i>22.194</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	6.306	13.475	33.563	109.425	16.014	18.506	22.194
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	0	36.050	33.700	33.034	42.544	16.308	0
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	16.206	16.207	16.207	16.676	0
14.09 Ontvangsten	844	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking worden de budgetten in 2017 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2017. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2030 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000									
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven							
		150.750	216.332	332.243	184.395	146.541	110.356	52.210	34.854
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	101.225	132.863	173.577	109.630	85.923	88.162	52.210	34.854
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	9.128	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	49.525	83.469	158.666	74.765	51.490	22.194	0	0
14.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
14	Regionaal, lokale infrastructuur	uitgaven	1.606	9.336	9.335	9.336	9.426	0	0	1.266.720
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		1.606	9.336	9.335	9.336	9.426	0	0	817.483
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0	0	0	0	0	9.128
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		0	0	0	0	0	0	0	440.109
14.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	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 € 225 miljoen indien dat project geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de Begroting hoofdstuk XII 2017 en beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor en de Lange Termijn Spooragenda (LTSa).

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

Wijzigingen

Het project Verkeersruit Eindhoven is niet voortgezet. In 2015 heeft de Minister van IenM met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, en daarmee de inzet van deze middelen (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 16](#)).

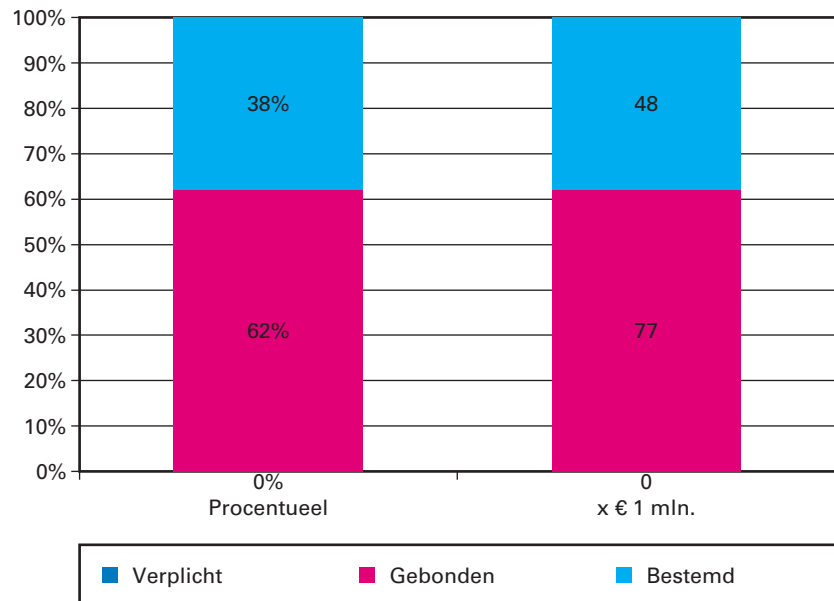
Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokale infrastructuur (Budget in € mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Verplicht				
Gebonden				
Projecten Noordwest-Nederland				
<i>Ombouw Amstelveenlijn</i>	77	77		2020
Bestemd	48	47		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	125			
Begroting 14.01.02	125			

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2016–2030 weergegeven voor aanleg, planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2030.



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 2016.

Projectoverzicht behorende bij 14.01.03 Regionaal/lokale infrastructuur; realisatie (Budget x € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Actieplan Groei op het Spoor P+R	1	5		1								
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	1.186	1.185	1.111	43	30	1					2017	2017
Utrecht, Tram naar de Uithof	110	110	37	4	40	29					2018	2018
Projecten Zuidwest-Nederland												
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	108	107	48	39	11	10					regio	2019–2021
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	203	203	33		21	47	33	34	36		2020	2018
Rotterdamsebaan	306	305			7	63	51	51	51	83	regio	2020–2022
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	894	894	885	9							2006–2016	2006–2016
Afrondingen								-1		1		
Programma Realisatie (IF 14.01.03)	2.808		2.114	96	109	150	84	84	87	84		
Budget Realisatie (IF 14.01.03)				96	109	150	84	84	87	84		
Overprogrammering (-)												

14.01.04 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de totale voor artikel 14 beschikbare investeringsruimte tot en met 2030 verantwoord.

De in de begroting 2016 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 201 miljoen. De algemene investeringsruimte Regionaal/Lokaal (deel OV) van € 118 miljoen is toegevoegd aan de Investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 13.08) conform het Maatregelenpakket Herijking dat 13 november 2015 aan de Kamer is aangeboden. De resterende Investeringsruimte Regionaal/Lokaal (deel Wegen) van € 83 miljoen is toegevoegd aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet (artikelonderdeel 12.07). In lijn met besluitvorming over de resterende vrije ruimte op het Infrastructuurfonds is alle vrije ruimte op de wegenonderdelen beschikbaar voor de voorziene knelpunten bij lage groei. Hiervoor is lenM verschillende MIRT-onderzoeken gestart conform nieuwe aanpak bereikbaarheid, waarbij breed wordt gekeken naar de opgave en oplossingen.

Indien een regio aanspraak wil maken op een subsidie voor een groot regionaal/lokaal project zal dit worden afgewogen tegenover andere investeringen vanuit de productartikelen Hoofdwegennet (productartikel 12) en Spoor (productartikel 13). 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. Dit hoofdproduct zal derhalve bij een komende begroting komen te vervallen.

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. Naar verwachting hoeft deze investering niet te worden aangesproken.

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.

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Nederland Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn¹												
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{2 3}	249	332	35	13	34	109	16	19	22			
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	535	534	373	36	34	33	43	16				
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma Afrondingen	65 – 1	65		1	16 – 1	16 1	16	17 – 1				
Begroting (IF 14.03)	848	931	408	50	83	159	75	51	22			
Overige afspraken LMCA Spoor: spoordriehoek ⁴	135	134	44	9	17	26	27	12				
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland	983	1.065	452	59	100	185	102	63	22			

¹ Bijdragen regio zijn prijspeil 2007.

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 miljoen uit het MIRT ten behoeve van de A7 ZRG fase 2.

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

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

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de Begroting hoofdstuk XII over 2017 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 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	1.660.126	1.321.301	802.092	1.095.873	1.039.793	1.010.725	729.175
Uitgaven	871.615	986.457	872.578	1.030.406	1.125.865	958.327	839.431
Waarvan juridisch verplicht:	96%						
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>7.545</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>7.545</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>	<i>8.428</i>
<i>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>401.328</i>	<i>425.647</i>	<i>366.969</i>	<i>382.587</i>	<i>326.299</i>	<i>298.791</i>	<i>236.016</i>
15.02.01 Beheer en onderhoud	208.340	312.611	277.635	277.821	290.874	262.896	192.410
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>204.205</i>	<i>307.117</i>	<i>272.959</i>	<i>273.137</i>	<i>268.348</i>	<i>259.026</i>	<i>188.541</i>
15.02.04 Vervanging	192.988	113.036	89.334	104.766	35.425	35.895	43.606
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>80.140</i>	<i>25.080</i>	<i>21.457</i>	<i>6.161</i>	<i>1.192</i>	<i>7.347</i>	<i>339</i>
<i>15.03 Aanleg</i>	<i>210.556</i>	<i>199.697</i>	<i>186.361</i>	<i>302.555</i>	<i>285.586</i>	<i>203.503</i>	<i>262.811</i>
15.03.01 Realisatie	196.320	177.827	150.668	262.798	277.202	200.400	240.393
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	14.236	21.870	35.693	39.757	8.384	3.103	22.418
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>14.236</i>	<i>4.358</i>	<i>2.090</i>	<i>375</i>	<i>327</i>	<i>301</i>	<i>689</i>
<i>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>679</i>	<i>45.216</i>	<i>10.904</i>	<i>40.448</i>	<i>211.999</i>	<i>155.058</i>	<i>41.970</i>
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>	<i>251.507</i>	<i>307.469</i>	<i>299.916</i>	<i>296.388</i>	<i>293.553</i>	<i>292.547</i>	<i>290.206</i>
15.06.01 Apparaatskosten RWS	225.494	278.244	272.771	269.285	266.416	265.409	262.750
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>225.494</i>	<i>278.244</i>	<i>272.771</i>	<i>269.285</i>	<i>266.416</i>	<i>265.409</i>	<i>262.750</i>
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	26.014	29.225	27.145	27.103	27.137	27.138	27.456
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>26.014</i>	<i>29.225</i>	<i>27.145</i>	<i>27.103</i>	<i>27.137</i>	<i>27.138</i>	<i>27.456</i>
<i>15.07 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
15.09 Ontvangsten	213.179	99.041	93.675	120.617	127.927	100.240	59.500

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, worden de budgetten in 2017 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2017. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2030 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	986.457	872.578	1.030.406	1.125.865	958.327	839.431	754.235	681.957
15.01	Verkeersmanagement		8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		425.647	366.969	382.587	326.299	298.791	236.016	289.618	297.966
15.03	Aanleg		199.697	186.361	302.555	285.586	203.503	262.811	129.801	47.165
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		45.216	10.904	40.448	211.999	155.058	41.970	41.334	40.709
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		307.469	299.916	296.388	293.553	292.547	290.206	285.054	287.689
15.07	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	99.041	93.675	120.617	127.927	100.240	59.500	37.000	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	658.156	656.553	821.696	821.774	694.356	631.609	630.022	12.163.422
15.01	Verkeersmanagement		8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	126.420
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		249.914	191.986	192.714	191.160	225.710	225.710	225.710	4.126.797
15.03	Aanleg		71.256	128.735	293.559	237.894	103.816	28.420	28.420	2.509.579
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		40.102	39.653	39.077	38.514	37.961	37.961	37.961	858.867
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		288.456	287.751	287.918	288.535	291.161	291.161	291.161	4.378.965
15.07	Investeringsruimte		0	0	0	57.243	27.280	39.929	38.342	162.794
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	638.000

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 sluizen in de hoofdvaarwegen;
- Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen 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 heeft tevens in overleg met de verschillende regio's een vergezicht voor een «robuust bediend» vaarwegennet in Nederland opgesteld en eind 2015 naar de Kamer gestuurd. Dit vergezicht geeft perspectief op een toekomstvast bedieningsregime en handelingsruimte om andere serviceniveaus te bereiken. Dit vergezicht wordt gebruikt om nadere maatwerkafspraken te maken of bestaande afspraken waar nodig en mogelijk te optimaliseren.

Met verschillende partijen zijn afspraken gemaakt over de invoering van vraaggestuurd bedienen of bediening op afstand waarbij samenwerking tussen beheerders of gezamenlijk investeren is overeengekomen. Begin 2016 zijn bijvoorbeeld nadere afspraken gemaakt met de provincie Overijssel om met behulp van bijdragen van de regio te komen tot een verbeterd bedieningsregime van de Twentekanalen. Met Limburg en Noord-Brabant zijn eerder al soortgelijke afspraken gemaakt. Alle gemaakte versoberingsafspraken worden in 2017 gemonitord en waar nodig en mogelijk bijgestuurd.

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	2015	2016	2017
Begeleide vaarweg	km	594	594	594
Bediende objecten	aantal	245	244	242

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 derhalve niet meegerekend. Het aantal bediende objecten zal eind 2017 iets zijn afgenomen.

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.

Producten

Het regulier beheer en onderhoud van rijksvaarwegen 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 verkeersoverlast 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 trekkingrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van de Rijksrederij en helikopters. Tevens stelt het Ministerie van Defensie twee vliegtuigen ter beschikking.

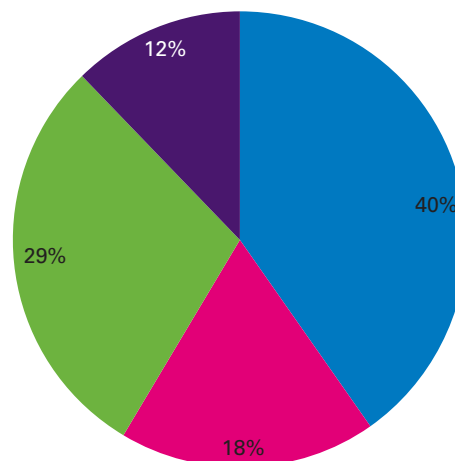
De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het APB voor de Noordzee. De overzichtconstructie Kustwacht is als bijlage 3 aan deze begroting toegevoegd.

Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003 [28 600 XII, nr. 17](#)). Op dit artikel wordt de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe, haven Oudeschild en wegen en paden Texel verantwoord.

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.



■ Kunstwerken HVWN	■ Oevers HVWN
■ Bodems	■ Verkeersvoorzieningen HVWN

Areaal Beheer en Onderhoud			
	Eenheid	Omvang 2017	Budget x € 1.000 2017
Vaarwegen	km	6.994 ¹	278.802

¹ Peildatum ultimo 2017

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 3.450 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeevaartweg van in totaal 3.544 kilometer. Als gevolg van de overdracht van de Noordervaart in 2017 zal de lengte vaarweg met 10 kilometer afnemen.

Indicatoren Beheer en Onderhoud					
Indicator	2014	2015	streef-waarde 2016	streef-waarde 2017	uren gestremd
Technische Beschikbaarheid (gehele areaal)	99,3%	98,9%	99,0%	99%	n.v.t.
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,9%	0,8%	0,8%	3.365
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,5%	0,2%	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 2017 zijn gelijk aan 2016.

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 Overzicht³.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet. De projecten in het programma 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 programma Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV) is niet in het programma Vervanging en Renovatie opgenomen maar wel onderdeel van 15.04.02. Daarom staat in onderstaande tabel een overzicht van objecten NoMo AOV-onderdelen die niet voor 2016 zijn afgerond.

Overzicht objectenprogramma Vervangingen en renovaties		
Vaarweg	Objecten/maatregel	gereed
Zeeland	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ, deel 1)	2017
Zeeland	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2017
Oost-Nederland	Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water	2018/ 2020
Noord-Holland	Aanpassing bodembescherming, sluisen en bruggen en overige kunstwerken in verband met hogere belasting Noord-Holland	2017 ¹
Limburg en IJsselmeergebied	Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	gereed ²
Utrecht	Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam-Rijnkanaal (KARGO)	gereed
Utrecht	Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	gereed
Brabantse kanalen	Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	gereed
Maasroute	Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	gereed
Zuid-Holland	Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid-Holland	gereed
Diverse	Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	Gereed

¹ Het verwerken van de nieuwe inzichten op het besturingssysteem van objecten in het Noordzeekanaal leidt tot extra werkzaamheden. In combinatie met meerdere werkzaamheden rond de sluisen bij IJmuiden en een beperkt seizoen waarin werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, schuift de oplevering van de Noord-Hollandse maatregelen van 2016 naar 2017.

² Op verzoek van o.a. de gemeente Stein worden onderhoudswerkzaamheden aan de brug Berg eerder uitgevoerd. De maatregelen aan de brug Urmond in het pakket van Limburgse maatregelen worden hiervoor getemporiseerd. Met uitzondering van deze werkzaamheden zijn renovaties van kunstwerken in IJsselmeergebied en Limburg afgerond.

15.03 Aanleg

Motivering

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

³ Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen](#)

15.03.01 Realisatie

In 2017 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	De Zaan (Wilhelminasluis) Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 1 Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens Quick-wins Volkeraksluizen
Start realisatie	Twentekanalens verruiming fase 2 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek Nieuwe Sluis Terneuzen Lichterens Buitenhaven Ijmuiden Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Het project Lekkanaal (3^e Kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen) is met de DBFM-conversie in deze begroting overgegaan van het realisatieprogramma (15.03.01) naar Geïntegreerde contractvormen (15.04).
- De projecten capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde en Twentekanalens verruiming (fase 2) zijn van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase. De kosten zijn gestegen door onverwacht hogere kosten voor damwanden, erosiebeschermende maatregelen en vastgoedkosten. Het budget is aangevuld vanuit de investeringsruimte (15.07).
- Binnen het project Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) heeft zich een aanbestedingsmeevaller voorgedaan.
- Bij de Zuid-Willemsvaart (Maximakanaal en opwaardering tot Veghel) is sprake van een aanbestedingsmeevaller.
- Het project Nieuwe Sluis Terneuzen is in deze begroting van planuitwerking naar de realisatiefase gegaan. Voor dit project worden diverse bijdragen ontvangen: een bijdrage van Vlaanderen (€ 495 miljoen), een CEF-subsidie (€ 34 miljoen⁴) en bijdragen van de Provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports (gezamenlijk € 10,0 miljoen). Daarnaast is de bijdrage aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen aan dit project toegevoegd (€ 165 miljoen).
- Het project Toekomstvisie Waal/deelproject Tuindorp en het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek zijn in deze begroting van planuitwerking naar de realisatiefase gegaan.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal Quick Wins Binnenhavens	61	65	59	1	1						2009–2016	2009–2016

⁴ Er is in totaal € 48 miljoen aan subsidie ontvangen. Het verschil wordt als reservering aangehouden voor verrekening.

Projectomschrijving	Totaal										Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	97	98	80	11	7							2015	2014
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)	4	5	4	0								2016	2015
Walradarsystemen	25	25	19	2	3							2018	divers
Beter Benutten	20	20	14	1		5							
Projecten Noordwest-Nederland													
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3					2017	2016–2017
Projecten Zuidwest-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding	2	2	0	1								2016	2016
Nieuwe Sluis Terneuzen	999	294	2	80	4	170	218	224	176	125		2022	2021
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek Quick Wins	12	12	0	1	8	3						2019	2017
Volkeraksluizen	3	3			3							2017	2016–2017
Projecten Zuid-Nederland													
Wilhelminakanaal Tilburg Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	430	454	409	9	2	9	2					2015	2015
Maasroute, modernisering fase 2	628	636	514	23	20	20	20	30	1			2018	2018
Projecten Oost-Nederland													
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis) Zwartsluis	64	64	31	12	9	3	5	0	4			2017	2017
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	83	75	4	5	19	25	15	7	0	8		2020	2019–2020
Verruiming Twentekanalen fase 2	37	27	1	7	12	7	10					2019	2018–2020
Projecten Noord-Nederland													

Projectomschrijving	Totaal										Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va Verruiming vaarweg	284	284	251	1	15	17	0	0			2017	2017
Eemshaven-Noordzee	30	30	7	5	14		4				2017	2017
Overige projecten Kleine projecten / Afronding projecten Afrondingen	4	3		3 1	0 2	1	0		-1	-1		
Totaal uitvoeringsprogramma Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking Programma Realisatie (IF 15.03.01)	2.878	2.191	1.460	171	138	260	277	260	180	133		
				7	13	3	0	0				
Budget Realisatie (IF 15.03.01)				178	151	263	277	260	180	133		
Overprogrammering (-)								- 60	60			

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. Dit jaar is op het MIRT blad voor de realisatieprojecten aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar en de financiële voortgang van de projecten. Na openstelling vinden er in de regel nog (na)betalingen plaats, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Het project Zeetoeegang IJmond is met de DBFM-conversie in deze begroting overgegaan naar Geïntegreerde contractvormen (artikelonderdeel 15.04). De (aanbestedings)meevaller is toegevoegd aan de investeringsruimte.
- Het project Nieuwe Sluis Terneuzen is in deze begroting van de planuitwerking naar het realisatieprogramma gegaan.
- De projecten capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde en Twentekanalen verruiming (fase 2) zijn van planuitwerking overgegaan naar de realisatiefase.
- Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2: Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is

aanpassing van de kasreeks nodig waardoor er vertraging in openstel-
lingsdatum optreedt.

- Het project Toekomstvisie Waal/deelproject Tuindorp en het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek zijn in deze begroting van planuitwerking naar de realisatiefase gegaan.
- Het studiebudget externe kosten planuitwerkingen is via het saldo mee- en tegenvallers opgehoogd conform afspraken uit de begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (Budget in € mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Verplicht				
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwer- kingsprojecten	- 23	- 61		nvt
Projecten Noord-Nederland				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2016	2023–2025
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	14	5		
Projecten Noordwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam- Lemmer	6	6		2025–2027
Lichter en buitenhaven Ijmuiden	65	65	2017	2019
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36		2023
Projecten Zuidwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedens	20	20	2019	2021
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010	2025–2027
Capaciteit Volkeraksluizen	152	152		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
Bestemd	495	510		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud				
Projecten Zuidwest-Nederland				
Kreekraksluizen				2026–2028
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	1.072			
Begroting 15.03.02	1.072			

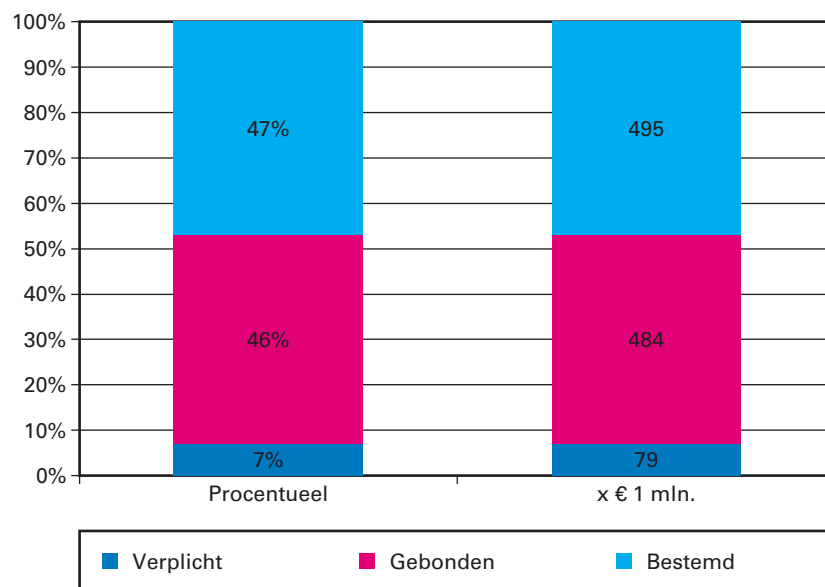
Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

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. Dit jaar is op het MIRT blad voor planuitwerkingprojecten aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar.

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2016–2030 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2030.



15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

een meerjarige verplichting van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de DBFM-opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. Tot dusver is dat bij ieder project wel eens gebeurd, zij het niet van een omvang die expliciet zichtbaar wordt op dit begrotingsartikel. Afgezet tegen de maximale beoogde beschikbaarheidsvergoeding volgens het contract varieert de werkelijk geleverde beschikbaarheid gemiddeld rond de 99%. De verplichting aan de DBFM-opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). In bijlage 4 Instandhouding is inzichtelijk gemaakt welke bedragen hiermee gemoeid zijn.

De Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (Kamerstukken II 2010–2011 [32 500 A, nr. 83](#)) 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-dealflow op langere termijn (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, 3^e 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 geprofi-teerd 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 nieuwe Sluis Limmel in 2018 wordt opengesteld. Het contract kent een onderhoudsperiode van 30 jaar waardoor ook na deze begrotingsperiode, de beschikbaarheidsvergoedingen zijn vastgelegd. In 2048 eindigt deze reeks waarna de onderhoudsbudgetten voor deze sluis weer zichtbaar zullen worden op het onderhoudsartikel.

Het DBFM-contract voor de Zeetoeegang IJmond is in september 2015 getekend, en dat voor de 3^e Kolk Beatrixsluis begin dit jaar. Overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg en onderhoud naar dit begrotingsartikel heeft in deze begroting plaatsgevonden.

Projectoverzicht behorende bij 15.04.01: Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (Budget in € mln.)													
Projectomschrijving	Totaal										Openstelling		Eind
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig	contract
Projecten Noord-west-Nederland													
Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	405	234	16	10	4	4	21	67	13	270	2019	2020	2046
Zeeoegang IJmond	917	664	32	32	3	26	189	73	27	534	2019	2019	2045
Projecten Zuid-Nederland													
Keersluis Limmel	89	81	4	3	4	10	2	15	2	48	2018	2018	2048
Totaal	1.411		52	45	11	40	212	155	42	852			

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. Dit jaar is op het MIRT blad voor de realisatieprojecten aanvullende informatie toegevoegd over de ontwikkeling van planning en budget in de afgelopen vijf jaar en de financiële voortgang van de projecten. Bij DBFM projecten worden na de openstelling de beschikbaarheidsvergoedingen betaald, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.

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.

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals het Ministerie van 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 2030 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's.

De in de begroting 2016 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 bedroeg € 112 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de ontwerpbegroting 2017 nu € 163 miljoen tot en met 2030.

- Om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te garanderen, heeft het kabinet besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de investeringsruimte die met de verlenging tot en met 2030 ontstaat nog maximaal € 1,4 miljard mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Hiervan is € 98 miljoen toebedeeld aan Vaarwegen.
- Opvangen van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds (– € 68 miljoen).
- Bijdrage aan de rijksbrede taakstelling Veiligheid en Justitie en Migratie (– € 1 miljoen).
- Bijdrage aan Eenvoudig Beter (– € 10 miljoen).
- Bijdrage aan de Topsector Logistiek (– € 2 miljoen).
- Vrijval bij projecten Zeetoeegang IJmond (+ € 81 miljoen) en Zuid-Willemsvaart (+ € 24 miljoen).
- Tegenvallers Sluis Eefde (– € 7,5 miljoen) en Twentekanal (– € 10 miljoen).
- Bijdrage aan havenprojecten Caribisch Nederland (– € 12 miljoen).
- Aanvulling onderhoudsbudget t.b.v. kosten schadevaringen (– € 30 miljoen).
- Bijdrage aan doorvaart en medegebruik Windmolenparken op Zee (– € 1 miljoen).
- Verwerking van het saldo mee- en tegenvallers (– € 11 miljoen). Het saldo is verminderd met een ophoging van het studiebudget «externe kosten planuitwerkingen» op artikel 15.03.02 (conform afspraken uit de begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS).

15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
15.07.01 Programmaruimte	0	0	0	57.243	27.280	39.929	38.342	162.794
Totaal	0	0	0	57.243	27.280	39.929	38.342	162.794

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.

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- 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 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	168.273	232.284	1.318.102	138.649	266.455	527.575	299.028
Uitgaven	82.329	130.194	181.174	203.541	274.441	343.651	361.614
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
<i>17.02 Betuweroute</i>	778	6.035	942	942	4.807	0	0
<i>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</i>	383	6.522	40.745	40.745	0	0	0
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	383	6.522	40.745	40.745	0	0	0
<i>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>	4.650	8.906	6.866	4.316	3.796	1.690	2.934
<i>17.07 ERTMS</i>	18.921	49.707	44.463	48.204	102.588	151.588	181.000
<i>17.08 ZuidasDok</i>	57.597	59.024	88.158	109.334	163.250	190.373	177.680
17.09 Ontvangsten	32.932	41.384	22.661	28.607	60.797	67.615	64.426

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000									
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer								
	Uitgaven	130.194	181.174	203.541	274.441	343.651	361.614	429.976	486.981
17.02	Betuweroute	6.035	942	942	4.807	0	0	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	6.522	40.745	40.745	0	0	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	8.906	6.866	4.316	3.796	1.690	2.934	2.934	2.934
17.07	ERTMS	49.707	44.463	48.204	102.588	151.588	181.000	271.000	350.295
17.08	ZuidasDok	59.024	88.158	109.334	163.250	190.373	177.680	156.042	133.752
17.09	Ontvangsten	41.384	22.661	28.607	60.797	67.615	64.426	39.226	32.680

(vervolg) Bedragen x € 1.000			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	437.926	356.364	258.208	256.990	514.334	0	0	4.235.394
17.02	Betuweroute		0	0	0	0	0	0	0	12.726
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		0	0	0	0	0	0	0	88.012
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		2.934	2.934	2.934	2.934	63.163	0	0	109.275
17.07	ERTMS		314.000	270.000	189.301	159.301	409.732	0	0	2.541.179
17.08	ZuidasDok		120.992	83.430	65.973	94.755	41.439	0	0	1.484.202
17.09	Ontvangsten	Ontvangsten	30.947	20.973	61.165	23.820	14.470	0	0	508.771

17.02 Betuweroute

Motivering

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

Producten

Sinds de beëindiging als groot bouwproject worden nog enige restpunten afgewikkeld (waaronder acties voortvloeiend uit de MER-evaluatie). Deze restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute. De geschatte einddatum is 2019.

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute (Budget in € mln.)													
Projectomschrijving	Totaal			Oplevering									
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig	
Betuweroute												2007	2007
Reguliere SVV-middelen	932	933	919	6	1	1	5						
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	4.895	4.882	4.882	6	1	1	5						
Begroting (IF 17.02)				6	1	1	5						

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheids-spoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. 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. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie zet het kabinet (Kamerstukken II 2015–2016 [33 678, nr. 16](#)) in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening.

De status van Groot Project is in 2016 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 2016 is de 38^e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2015–2016 [22 026, nr. 486](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels gereed, er resteren nog enkele werkzaamheden. De belangrijkste hiervan zijn het oplossen van geluidsproblematiek (€ 70 miljoen) en zettingsproblematiek (€ 10 miljoen). De overige resterende werkzaamheden (€ 8 miljoen) hebben betrekking op de afhandeling van grondzaken, schadezaken en nog uit te voeren evaluaties.

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal									Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.225	6.224	6.137	6	41	41					2009	2009
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.679	2.678	2.621	2	28	28						
– Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangst	193	193	193									
– Ontvangsten derden	145	145	144		1							
– Risicoreservering	558	558	529	4	12	13						
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)	7.352		7.264	6	41	41						
Begroting (IF 17.03)				6	41	41						

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

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 eerste fase van het deelproject landaanwinning is gereed, de natuurcompensatie is aangelegd en ingesteld en wordt gemonitord en van het BRG-programma is meer dan de helft van de projecten uitgevoerd. Het deelproject 750 hectare zijn onderdelen gereed en in uitvoering of voorbereiding van uitvoering.

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 de 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 Breeddiep 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 (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal		t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	Oplevering	
	huidig	vorig									hui- dig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	24	25	17	1	1	1	0	0	0	3	pm	pm
750 ha	30	30	30								pm	pm
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) ²											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	114	114	84	3	3	3	2	1	2	16	pm	pm
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	76	73	5	5	3	1	1			61	pm	pm

Projectomschrijving	Totaal									Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	hui- dig	vorig
Afrondingen			- 1			- 1	1	1	1	1		
Totaal	1.157		1.048	9	7	4	4	2	3	81		
Begroting (IF 17.06)				9	7	4	4	2	3	81		

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.

² De middelen hiervoor worden verantwoord op begroting hoofdstuk XII, artikelonderdeel 13.03.

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 van de planuitwerkingsfase. De Kamer wordt twee keer per jaar door middel van een rapportage over de voortgang geïnformeerd (Kamerstukken II 2015–2016 [33 652, nr. 42](#)). De voorkeursbeslissing 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 het najaar van 2016 worden diverse deelproducten opgeleverd die uiteindelijk moeten leiden tot een programmabeslissing in 2017. De producten betreffen onder andere de uitgangspunten met betrekking tot de aanbesteding- en contracteringstrategie en een uitrolplanning. Met de projectbeslissing in 2017 wordt de planuitwerkingsfase afgesloten en start de realisatiefase. Voor de invoering van ERTMS is in het Infrastructuurfonds een budget beschikbaar van € 2,57 miljard. Voor de Planuitwerkingsfase (tot en met 2017) is circa € 96 miljoen aan studiekosten geraamd, waarvan circa € 13 miljoen apparaatbudget wordt verantwoord op de Begroting hoofdstuk XII. Nadat (deel)projectbeslissingen genomen zijn zal het resterende budget overgeboekt worden naar artikelonderdeel 17.07.01 Realisatiefase.

In de Actieagenda Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016 [29 655, nr. 224](#)) wordt ingezet op een snellere en meer betrouwbare bereikbaarheid van Schiphol zodat passagiers gemakkelijker van en naar Schiphol reizen met

de trein of de auto en dat ook vracht snel de luchthaven bereikt. In dat kader heeft het kabinet een intentieovereenkomst gesloten met Schiphol, NS, en de stadsregio Amsterdam om de capaciteit van de multimodale knoop station Schiphol te vergroten. In deze overeenkomst is vastgelegd dat de partijen de intentie hebben gezamenlijk een verkenning uit te voeren naar aanpassing van onder andere het station Schiphol, conform de Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Bij het starten van een verkenning hoort ook zicht op financiering. Dit zicht wordt geboden doordat binnen het totale beschikbare ERTMS-budget maximaal € 250 miljoen wordt vrijgemaakt (Kamerstukken II 2015–2016 34 300 A, nr. 72).

De komende maanden wordt binnen het programma ERTMS bezien op welke wijze de scope van het programma hierop moet worden aangepast. Definitieve besluitvorming hierover volgt in het najaar van 2016 in het kader van de uitrolstrategie die het programma ERTMS thans uitwerkt. Na de besluitvorming worden de financiële gevolgen van de aanpassing van de scope van ERTMS en het beschikbaar stellen van de middelen ten behoeve van Schiphol budgettair verwerkt.

Projectoverzicht 17.07 ERTMS (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	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)	2.563	2.558	22	50	44	48	103	152	181	1.964		
Studiekosten ¹	83	83	22	50	11	1						
Pilotkosten												
Overige planuitwerking												
OV-SAAL	226	226						5	15	206		
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)	2.253	2.249			33	48	103	147	166	1.757		
Afrondingen	1									1		
Totaal	2.563		22	50	44	48	103	152	181	1.964		
Begroting (IF 17.07)				50	44	48	103	152	181	1.964		

¹) Dit is exclusief het apparaatbudget op lenM begroting HXII artikel 98

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

Overzicht van de bijdragen:

In onderstaande 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 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later
Zuidasdok									
- Bijdrage IenM ¹	1.107	68	18	66	80	104	124	113	534
- Bijdrage provincie Noord-Holland ²	78					26	26	26	
- Bijdrage stadsregio Amsterdam ²	155	13	3	9	12	14	17	16	71
- Bijdrage Derden	32		32						
- Bijdrage Amsterdam	211	18	5	13	17	20	24	22	92
- EU-ontvangsten ¹	2	1	1						
Afrondingen	-1					-1	-1	1	-1
Totaal	1.584	100	59	88	109	163	190	178	696

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 (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Zuidasdok										2028	2028	
Projectorganisatie en voorbereiding	257	257	73	18	29	17	16	16	13	75		
OV-terminal incl. keerspoelen	343	338	7	12	14	13	52	43	54	147		
Tunnel en A10	774	772		0	20	48	88	126	104	387		
Generieke en ruimtelijke inrichting	211	210	20	29	25	31	7	6	6	86		
Afrondingen	-1							-1	1	1		
Totaal	1.584		100	59	88	109	163	190	178	696		
Begroting (IF 17.08)				59	88	109	163	190	178	696		

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

HSL-Zuid

Zie hiervoor het projectoverzicht bij het uitgavenartikel 17.03 (Ontvangsten derden). Deze ontvangsten betreffen voornamelijk de opbrengsten uit de verkoop van restgronden, uitkeringen van verzekeringen en schadevergoedingen van aannemers.

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), 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) en 13 Ruimtelijke ontwikkeling (Reservering Omgevingswet) van de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verplichtingen	227.281	3.699	84.239	41.308	9.607	5.704	1
Uitgaven	235.889	- 35.474	24.292	41.308	9.472	105.569	0
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	0	0	0	0	0	0
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	1.272	904	4.723	0	0	0	0
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	1	0	0	0	0	0	0
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	1.085	3.622	4.568	1.008	872	769	0
<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 Netwerkoverstijgende kosten</i>	233.531	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	212.266	0	0	0	0	0	0
<i>- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	212.266	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>	21.265	0	0	0	0	0	0
<i>- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	13.965	0	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	0	0
<i>18.14 Minregel: rentevrijval</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif</i>	0	- 40.000	- 60.000	0	0	100.000	0
<i>18.15.01 Ramingbijstelling</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15.02 Kasschuif</i>	0	- 40.000	- 60.000	0	0	100.000	0
<i>18.16 Reservering Omgevingswet</i>	0	0	75.001	40.300	8.600	4.800	0
18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.09.01 Ontvangsten</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.09.02 Tolopgave</i>	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	24.166	207.607	0	0	0	0	0

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 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 2030.

Bedragen x € 1.000			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	- 35.474	24.292	41.308	9.472	105.569	0	0	0
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer		904	4.723	0	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		3.622	4.568	1.008	872	769	0	0	0
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging		0	0	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		0	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling		- 40.000	- 60.000	0	0	100.000	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet		0	75.001	40.300	8.600	4.800	0	0	0
18.09	Tolopgave	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		207.607	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) Bedragen x € 1.000			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	0	0	0	0	0	777.970	794.980	1.718.118
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer		0	0	0	0	0	0	0	5.627
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		0	0	0	0	0	0	0	10.839

			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	772.300	772.300	1.544.600
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging		0	0	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		0	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling		0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet		0	0	0	0	0	5.670	22.680	157.051
18.09	Tolopgave	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0	207.607

18.02 Beter Benutten

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de middelen voor het vervolgprogramma Beter Benutten gereserveerd. Het vervolgprogramma Beter Benutten, dat loopt van 2015 tot en met 2017, heeft inmiddels meer vorm gekregen en volgens het zwaartepunt principe zijn deze middelen toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet.

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) is naar voren gekomen 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. Op basis van dit beleidskader is in 2012–2013 een stimuleringsprogramma tot uitvoering gekomen, de subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het spoor (BGS). Deze regeling wordt in 2016 geëvalueerd. Op basis daarvan wordt besloten of voor het nog resterende budget de regeling opnieuw voor aanvragen zal worden opengesteld.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer (Budget in € mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
RSC Maasvlakte	8	8	2	1	5						2016	2014
Totaal	8		2	1	5							
Begroting (IF 18.03)				1	5							

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.

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Zoals toegelicht in de begroting op hoofdlijnen wordt een deel van de budgettaire ruimte die beschikbaar komt door de verlenging van de planperiode volledig vrij beschikbaar gehouden voor toekomstige kabinetten. Deze ruimte wordt aangemerkt als beleidsruimte. Op dit artikelonderdeel wordt het deel van deze beleidsruimte die nog niet concreet is toebedeeld aan modaliteiten verantwoord. Dit betreft een totaal bedrag van € 1,5 miljard. Dit bedrag kan nog wijzigen, indien het komend jaar blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld.

Daarnaast is sprake van beleidsruimte bij de modaliteit Spoor als gevolg van het ramen van structurele en geormerkte ontvangsten die voortkomen uit de Hoofdrailnet en HSL-concessie (totaal € 400 miljoen). Totaal komt hiermee de beleidsruimte op het Infrastructuurfonds uit op € 1,9 miljard.

18.13 Tolgefinancierde uitgaven

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de uitgaven opgenomen die uit tol gefinancierd worden bij de projecten ViA15 en de Blankenburgverbinding. In 2015 is de Tolwet aangenomen in zowel de Tweede als de Eerste Kamer en is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarmee is een basis gelegd voor tolheffing bij deze twee projecten. Deze uitgavenruimte is overgeboekt naar artikel 12 Hoofdwegennet.

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 2015 heeft een correctie

plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Deze minregel is nu ingepast.

18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif

Motivering

In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Deze minregel is nu ingepast. Daarnaast is er sprake van een kasschuif van € 40 miljoen van 2016 naar 2017 en kasschuif van € 100 miljoen van 2017 naar 2020 ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. De meerjarige programmering wordt hier niet op aangepast.

18.16 Reservering Omgevingswet

Motivering

Voor de eerste investeringen ten behoeve van het Digitale Stelsel Omgevingswet als onderdeel van het programma Omgevingswet zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van alle modaliteiten op de investeringsfondsen. Op dit artikelonderdeel is de reservering opgenomen voor de implementatie van de Omgevingswet, naar aanleiding van het ondertekenen van het Hoofdlijnenakkoord financiële afspraken stelselherziening omgevingsrecht door de Minister van IenM en de koepels VNG, IPO en UvW op 21 april 2016. Deze reservering is bestemd voor de eenmalige kosten waaronder de investeringen voor het digitale stelsel en de invoeringsondersteuning voor de Omgevingswet. Deze middelen worden op de Begroting hoofdstuk HXII verantwoord. Bij vervolg van dit programma zonder aanvullende externe financiering zal er additioneel bijgedragen worden vanuit alle modaliteiten op de investeringsfondsen.

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 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ontvangsten	4.821.159	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241
19.09 Ten laste van begroting lenM	4.821.159	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2030 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2030 toegelicht.

Bedragen x € 1.000										
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk									
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241	5.981.194	5.927.449

(vervolg) Bedragen x € 1.000										
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016–2030
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk									
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	5.559.846	5.452.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853	81.701.375

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		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
Bedragen x € 1.000																	
12	Hoofdwegennet	2.294.241	2.355.030	2.491.821	2.570.318	2.644.427	2.665.457	3.214.303	3.186.754	3.011.525	2.862.442	2.498.531	2.341.392	2.386.242	1.987.413	1.975.279	36.485.175
12.01	Verkeersmanagement	10.302	3.638	3.638	3.639	3.638	3.638	3.632	3.631	3.630	3.628	3.628	3.628	3.636	3.636	3.636	61.175
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	619.913	609.164	631.992	616.981	537.601	454.296	820.791	796.719	800.952	801.253	773.447	746.027	735.612	735.612	735.612	10.415.972
12.03	Aanleg	704.313	631.536	815.629	1.090.180	1.200.544	1.332.627	1.561.952	1.523.996	1.381.070	1.228.153	898.620	653.755	470.349	217.210	217.210	13.927.144
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PFS	380.886	561.811	508.934	332.315	374.991	357.405	322.746	350.944	322.311	324.396	317.380	434.005	214.211	214.211	214.211	5.230.747
12.06	Netwerkbonden	578.827	548.881	531.628	527.203	527.653	517.494	505.182	511.464	503.562	505.022	505.466	503.977	510.783	510.783	510.783	7.798.698
12.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	451.851	305.961	293.827	1.051.439
12.09	Ontvangsten	72.296	126.245	81.400	79.498	105.493	86.230	143.635	39.946	58.324	39.034	39.131	39.034	43.234	38.534	38.534	1.030.568
	Overige ontvangsten	72.296	126.245	81.400	79.498	105.493	86.230	125.549	1.412	19.790	500	597	500	4.700	0	0	704.070
	Tolopgave	0	0	0	0	0	0	18.286	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	326.558
	Bidrag van hfdst XII (art.26)	2.221.945	2.228.785	2.410.421	2.490.820	2.538.934	2.579.227	3.070.668	3.146.808	2.953.201	2.523.408	2.459.400	2.302.358	2.343.008	1.948.879	1.936.745	37.454.607
13	Spoorwegen	2.260.947	2.228.915	2.141.096	2.098.259	2.158.124	2.257.190	1.955.805	1.817.813	1.734.609	1.947.495	1.734.154	1.775.987	1.496.639	1.975.289	1.966.330	29.548.652
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.221.082	1.245.861	1.226.826	1.192.105	1.213.190	1.215.680	1.207.073	1.209.904	1.190.864	1.229.572	1.228.591	1.298.154	1.178.499	1.178.499	1.178.499	18.214.199
13.03	Aanleg	843.329	735.505	674.683	676.245	705.775	769.580	481.374	339.676	304.448	469.912	262.030	237.502	83.743	229.463	290.173	7.103.338
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PFS	169.512	158.806	159.508	162.083	169.070	169.882	169.803	171.057	172.787	173.666	174.177	173.103	168.132	168.132	168.132	2.527.840
13.07	Rente en aflossing	17.021	48.362	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	281.144
13.08	Investeringsruimte	10.003	40.881	63.582	51.229	53.492	85.451	80.958	80.579	49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	382.598	312.929	1.422.131
13.09	Ontvangsten	301.540	185.262	314.308	200.642	195.736	200.651	205.474	208.284	194.705	319.882	201.388	201.419	201.440	200.224	200.224	3.331.159
	Concessie HRNHSL	177.118	174.233	182.491	169.593	194.709	199.590	204.378	207.169	193.571	318.698	200.224	200.224	200.224	200.224	200.224	3.042.670
	Overige ontvangsten	124.422	11.029	131.817	11.049	1.027	1.061	1.096	1.115	1.134	1.154	1.174	1.195	1.216	0	0	288.489
	Bidrag van hfdst XII (art.26)	1.959.407	2.043.653	1.826.788	1.897.617	1.962.388	2.056.539	1.750.331	1.609.529	1.539.904	1.627.643	1.532.756	1.574.568	1.295.199	1.775.065	1.766.106	26.217.493
14	Regionaal, lokale infrastructuur	150.750	216.332	332.243	184.395	146.541	110.356	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.425	0	0	1.266.720
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	101.225	132.863	173.577	109.630	85.923	88.162	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.425	0	0	817.483
14.02	Regionale mobiliteitsvervangings	0	0	0	0	9.128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.128
14.03	RSP-ZL: pakket bereikbaarheid	49.525	83.469	158.666	74.765	51.490	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	440.109
14.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bidrag van hfdst XII (art.26)	150.750	216.332	332.243	184.395	146.541	110.356	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.425	0	0	1.266.720
15	Hoofdvaaanwegennet	986.457	872.578	1.030.406	1.125.865	958.327	839.431	754.235	681.957	658.156	656.553	821.696	821.774	694.356	631.609	630.022	12.163.422
15.01	Verkeersmanagement	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	126.420
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	425.647	366.869	382.587	326.299	298.791	236.016	289.618	297.966	249.914	191.986	192.714	191.160	225.710	225.710	225.710	4.126.797
15.03	Aanleg	199.697	186.361	302.955	285.586	203.503	262.811	129.801	47.165	71.256	128.735	293.559	237.894	103.816	28.420	28.420	2.509.579
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PFS	45.216	10.904	40.448	211.999	155.088	41.970	41.334	40.709	40.102	39.653	39.077	38.514	37.961	37.961	37.961	888.867
15.06	Netwerkbonden	307.469	299.916	296.388	293.553	292.547	290.206	285.054	287.689	288.456	287.751	287.918	288.535	291.161	291.161	291.161	4.378.965
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57.243	27.280	39.929	38.342	162.794
15.09	Ontvangsten	96.041	93.675	120.617	127.927	100.240	59.500	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0	638.000
	Bidrag van hfdst XII (art.26)	887.416	778.903	909.789	997.938	858.087	779.931	717.235	681.957	658.156	656.553	821.696	821.774	694.356	631.609	630.022	11.525.422

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
17																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	130.194	181.174	203.541	274.441	343.651	361.614	429.976	486.981	437.926	356.384	256.208	256.990	514.334	0	0	4.235.394
17.02	Beuweroute	6.035	942	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.726
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	6.522	40.745	40.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88.012
17.06	Project Mainportontwik-keing Rotterdam	8.906	4.316	3.796	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	63.163	0	0	109.275
17.07	ERTMS	49.707	44.463	48.204	102.588	181.000	271.000	350.295	314.000	270.000	189.301	159.301	409.732	0	0	2.541.179
17.08	ZuidasDok	59.024	88.158	109.334	163.250	177.680	156.042	133.752	120.992	83.430	65.973	94.755	41.439	0	0	1.484.202
17.09	Ontvangsten	41.384	22.661	28.607	60.797	64.426	39.226	32.680	30.947	20.973	61.165	23.820	14.470	0	0	508.771
	Bijdrage van hfdst XII (art.26)	88.810	158.513	174.934	213.644	297.188	390.750	454.301	406.979	335.391	197.043	233.170	499.864	0	0	3.726.623
18																
Overige uitgaven en ontvangsten	- 35.474	24.292	41.308	9.472	105.569	0	0	0	0	0	0	0	0	777.970	794.980	1.718.118
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	904	4.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.627
18.04	Gabiedgerichte aanpak (LPR)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	3.622	4.568	1.008	872	769	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.839
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.13	BenO en Vervanging Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Miniregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling	-40.000	-60.000	0	100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	75.001	40.300	8.600	4.800	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.660	157.051
18.09	Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	207.607	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207.607
	Bijdrage van hfdst XII (art.26)	- 245.081	24.292	41.308	9.472	105.569	0	0	0	0	0	0	0	777.970	794.980	1.510.509
19																
Bijdragen andere begrotingen Rijk																
19.09	Ontvangsten	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.981.194	5.927.449	5.559.846	5.452.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853	81.701.375
Totaal uitgaven	5.787.115	5.878.321	6.240.415	6.262.750	6.356.639	6.234.048	6.406.529	6.208.359	5.843.822	5.832.190	5.321.924	5.205.479	5.100.997	5.372.281	5.366.611	87.417.481
Totaal ontvangsten	721.868	427.843	544.932	468.864	469.084	410.807	425.335	280.910	283.976	379.859	301.694	264.273	259.144	238.758	238.758	5.716.106
Totaal Bijdrage van hfdst XII (art.26)	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241	5.981.194	5.927.449	5.559.846	5.452.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853	81.701.375

BIJLAGE 2 VERDIEPINGSBIJLAGE

In de verdiepingsbijlage 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.

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.01 Verkeers- mgmt.		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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		591	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.		10.282	3.631	3.631	3.632	3.631	3.628	3.625	3.624	3.623	3.621	3.621	3.621	3.629	0	0
Prijsbijstelling 2016	104	20	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Verlenging infrastructuurfonds	7.272	20	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Mutaties Miljoenennota 2017		10.302	3.638	3.638	3.639	3.638	3.635	3.632	3.631	3.630	3.628	3.628	3.628	3.636	3.636	3.636
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.		678.756	562.327	506.795	520.306	499.928	593.446	791.694	791.650	795.875	796.175	742.298	969.145	704.997	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		-70.599	-2.456	-2.500	-1.005	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh. & verv.		608.157	559.871	504.295	519.301	497.428	590.946	789.194	789.150	793.375	793.675	739.798	966.645	702.497	0	0
Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten	41.479		1.250	1.113	249	417	3.205	3.205	5.715	5.715	5.715	5.715	5.715	5.715	0	0
Duurzaamheid Service Level Agreement	2.500		3.500	61.500	71.700	132.100	-11.127	-102.663	-4.645	-4.645	-4.645	21.830	-232.870	19.865	0	0
Inwinnen wegverkeersgegevens (NDW)	3.500		53.600	66.773	27.442	-90.480	-127.008	134.300	300	300	300	0	0	0	0	0
Kasschuiven Beheer, Onderhoud en Vervanging	0		-5.395	-6.532	-3.025	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750	-2.750
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0		-34.100	-3.575	-1.086	1.039	886	1.505	1.510	1.518	1.519	1.415	1.848	1.346	0	0
Omzetting Kerntaken Basis ICT	-34.100		1.151	1.050	1.086	886	1.030	1.505	1.510	1.518	1.519	1.415	1.848	1.346	0	0
Prijsbijstelling 2016	16.903		16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Schaderijden	16.000		56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634	56.634
Tracébesluit A24 Blankenburgverbinding	1.471.224		1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224	1.471.224
Verlenging infrastructuurfonds	-12.500		11.756	127.697	97.680	40.173	-136.650	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-500	735.612	735.612
Mutaties Miljoenennota 2017		619.913	609.164	631.992	616.981	537.601	454.296	820.791	796.719	800.952	801.253	773.447	746.027	33.115	735.612	735.612
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh. & verv.		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	272.865	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		-125.951	-14.155	2.153	4.700	11.667	0	0	0	0	0	0	0	23.554	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		317.725	603.014	947.099	1.536.898	1.857.091	1.207.847	1.617.221	1.483.623	1.313.350	1.108.003	946.225	430.727	296.419	0	0
Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten	-17.988		-113	-249	-417	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205	-3.205
Bereikbaarheid Zuid-Nederland	180.000		17.402	-8.630	-8.549	42.303	5.726	41.042	20.000	-5.715	-5.715	-5.715	-5.715	17.776	0	0
Bezuursvereenkomst N33 Zuidbroek-Appingedam	86.768		4.100	22.000	22.000	22.000	22.000	21.965	21.965	21.965	21.965	21.965	21.965	21.965	21.965	21.965
Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht-Sliedrecht	8.200		9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Caribisch Nederland: wegeprojecten	9.000		-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980	-1.980
Correctie prijsbijstelling A1/A6/A9 SAA	-1.980		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Duurzaamheid Service Level Agreement	0		-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Eenvoudig Beter	0		-40.938	-19.923	-3.938	-2.311	-257	-257	-257	-257	-257	-257	-257	-257	-257	-257
GF: MIRT Onderzoek A2 knooppunt Delt-s- Hertogenbosch-Vught	-150		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impassing miniregels prijsbijstelling	0		-60.648	-60.162	-49.217	-52.252	-57.254	-41.685	-61.181	-43.475	-26.723	-34.240	-34.240	-34.240	136.960	136.960
Impassing ramingbijstelling Ontwerpbegroting 2016	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	239.019	239.019	
Impassing overeenkomst A13/A16 Rotterdam	0		-7.580	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960	-35.960
Inwinnen wegverkeersgegevens (NDW)	0		-53.600	-61.500	-71.700	-132.100	11.127	102.663	4.645	4.645	4.645	-21.830	232.870	-19.865	3.500	3.500
Kasschuiven Beheer, Onderhoud en Vervanging	0		71.227	-19.890	-30.394	6.825	136.699	-118.293	-11.176	7.253	-3.159	149.094	-164.084	-20.914	0	0
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0		-2.988	-19.890	-30.394	6.825	136.699	-118.293	-11.176	7.253	-3.159	149.094	-164.084	-20.914	0	0

Artikel 12 Hoofdwegennet	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Total mutatie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven n.a.v. ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven tussen modaliteiten	435.000	20.000	80.000	-250.000	-485.000	60.000	-160.000	179.867	35.952	71.797	-36.273	-64.735	-386.475		
Maakbare programmering	0	-3.928	-7.262	-7.808	-9.424	3.928	7.808	9.424	150.000	150.000	7.808	9.424	1.100		
Ontwerpbureau	-13.700	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100	-1.100		
Ontwerptraadbesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken	20.000														
Ontwerptraadbesluit A27 Houten-Hoipolder	48.300														
Overboeking Beter Benutten	26.845	162.621													
PF: Aansluiting Luchthaven Lelystad	-6.671	0	250	-700	-5.650	2.417	2.130	2.025	2.076	2.115	2.339	1.559	-1.997		
Planuitwerking N35 Nijverdal-Wierden	-7.950	0	2.255	3.036	3.714	2.417	2.130	2.025	2.076	2.115	2.339	1.559	-1.997		
Prijsbijstelling 2016	25.038	1.817	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313		
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0														
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	-172.164	-367	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313	-43.313		
Schaderijden	0	-16.000													
Scopwijziging SAA deeltroject A9 Amstelveen	23.000														
SVUING nalevingskosten	12.000														
Topsector logistiek 2017-2020	17.219	18	176	229	233		0	-9.439	-8.291	-9.439	-9.439	-9.439	-9.439		
Traadbesluit A24 Blankenburgverbinding	-115.906														
Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk	-7.000														
Mutaties Miljoenennota 2017	386.588	28.522	-131.470	-446.718	-656.547	124.780	-95.269	40.373	67.720	120.150	-47.605	223.028	173.930	217.210	217.210
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.03 Aantleg	704.313	631.536	815.629	1.090.180	1.200.544	1.332.627	1.561.952	1.523.996	1.381.070	1.228.153	898.620	653.755	470.349	217.210	217.210
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	13.354	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	385.286	644.111	519.647	325.945	343.201	337.961	295.397	286.994	266.673	271.334	422.427	222.087	220.764	0	0
Correctie prijsbijstelling A1/A6/A9 SAA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.980	0	0	0		
Kaschuiven binnen Hoofdwegennet	-5.126	-83.371	-11.983	5.736	31.074	18.762	8.482	24.820	16.563	11.993	-144.112	172.630	-45.468		
Ontwerptraadbesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken	-54.753														
Overboeking tolontvangsten	303.762														
Prijsbijstelling 2016	9.507	726	1.071	634	716	682	616	670	615	619	605	628	455		
Verlenging Infrastructuurfonds	425.422														
Mutaties Miljoenennota 2017	-4.400	-82.300	-10.713	6.370	31.790	19.444	27.349	63.950	55.638	53.052	-105.047	211.918	-6.553	214.211	214.211
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	380.886	561.811	508.934	332.315	374.991	357.405	322.746	350.944	322.311	324.386	317.380	434.005	214.211	214.211	214.211
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	-118	21	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	567.594	531.724	511.748	507.164	506.016	505.297	493.010	499.280	495.299	500.084	501.061	501.199	498.583	0	0
Bedrijfskundige dienstverlening	418	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280		
Capaciteitsmaat BOA	-26.136	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178		
Loonbijstelling 2016	6.014	5.715	5.562	5.464	5.448	5.434	5.434	5.434	5.434	5.434	5.434	5.434	5.434		
Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP	3.245	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814	2.814		
Maakbare programmering	0	3.928	7.262	7.808	9.424	9.424	9.424	9.424	9.424	9.424	9.424	9.424	9.424		
Omzetting kerntaken Basis ICT	34.100	3.575	3.025	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750		
Ontwerpbureau	137.000	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100		
Overboeken met Defensie	7														
Overdracht 2 chauffeurs	10.400	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80		
Prijsbijstelling 2016	1.084	1.023	1.000	986	984	982	957	969	976	985	988	987	985		
Tijdelijke overplaatsing 1 fe	-230	-115													
Verkoopactiviteiten RWB	11.220	935	935	935	935	935	935	935	935	935	935	935	935		
Verlenging Infrastructuurfonds	1.021.566														
Mutaties Miljoenennota 2017	11.233	17.157	19.880	20.039	21.637	12.197	12.172	12.184	8.263	4.938	4.395	2.778	12.200	510.783	510.783
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	578.827	548.881	531.628	527.203	527.653	517.494	505.182	511.464	503.562	505.022	505.656	503.977	510.783	510.783	510.783
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	-60.647	-60.162	-49.218	-52.232	-50.307	-57.255	-41.684	-61.180	-43.477	-26.724	-41.436	305.301	917.730	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	2.501	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	-58.146	-60.162	-49.218	-52.232	-50.307	-57.255	-41.684	-61.180	-43.477	-26.724	-41.436	305.301	894.176	0	0
Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten	-23.491														
Bereikbaarheid Zuid-Nederland	92.294														

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bestuursovereenkomst N33 Zuidbroek-Appingedam	1.097													1.097		
Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht-Sliedrecht	-4.100													-4.100		
Caribisch Nederland- wegenprojecten	-9.000													-9.000		
Duurzaamheid Service Level Agreement	-5.000													-5.000		
Eenvoudig Beter	-79.501													-67.367		-12.134
Impassing miniregels prijsbijstelling	0	60.648	60.162	49.217	52.232	50.307	57.254	41.685	61.181	43.475	26.723	41.436	-305.301	-239.019		
Inwinnen wegeverkeersgegevens (NDW)	-3.500													-3.500		
Kasschuiven A12/A15 Papendrecht-Sliedrecht	0			1	-950	-5.900	-469	-242	-13.658	-224	-9.537	-7.430	-16.880	57.791	-71.155	-71.155
Kasschuiven n.a.v. ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0													142.310		
Ontwerptracébesluit A12/A15 Resen-Oudbroeken	-20.000													-20.000		
Ontwerptracébesluit A27 Houten-Hoopolder	-48.300													-48.300		
Planuitwerking N35 Nijverdal-Werden	6.850				950	5.900										
Prijsbijstelling 2016	4.515															
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	-519.756															
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	171.797															
Schaderijden	-16.000															
Scopewijziging SAA deeltraject A9 Amstelveen	-23.000															
SWJUNG nalevingskosten	-12.000															
Topsector logistiek 2017-2020	-16.563															
Tracébesluit A24 Blankenburgverbinding	60.420															
Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur	82.789						470	241	13.657	226	9.538	7.430	16.880	34.347		
Verlenging Infrastructuurfonds	754.232						57.255	41.684	61.180	43.477	26.724	41.436	-305.301	-442.525	377.116	377.116
Mutaties Miljoenennota 2017	58.146	60.162	60.162	49.218	52.232	50.307	57.255	41.684	61.180	43.477	26.724	41.436	-305.301	-442.525	305.961	293.827
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	305.961	293.827
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	451.651	305.961	293.827
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2016 HWN	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	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2016 HWN	1.890.898	2.282.189	2.437.202	2.437.202	2.840.708	3.157.060	2.588.424	3.156.763	3.001.491	2.828.843	2.649.993	2.571.696	2.429.580	2.616.068	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2017 HWN	2.294.241	2.355.030	2.491.821	2.491.821	2.570.318	2.644.427	2.665.457	3.214.303	3.186.754	3.011.525	2.862.442	2.498.531	2.341.392	2.386.242	1.987.413	1.975.279
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	73.528	6.768	3.152	3.152	6.195	11.667	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN	129.053	143.638	50.983	50.983	55.935	142.352	8.703	79.722	7.222	1.222	1.222	1.222	500	4.700	0	0
Bestuursovereenkomst N33 Zuidbroek-Appingedam	87.865															
Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht-Sliedrecht	4.100															
Impassing overeenkomst A13/A16 Rotterdam	-7.580															
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0															
Ontwerptracébesluit A12/A15 Resen-Oudbroeken	-54.753															
Overboeking toelontvangsten	303.764															
Planuitwerking N35 Nijverdal-Werden	-7.100															
Prijsbijstelling 2016	1.097															
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	-367															
Verlenging Infrastructuurfonds	77.068															
Mutaties Miljoenennota 2017	-56.757	-17.393	30.417	30.417	23.563	-36.859	77.527	63.913	32.724	57.102	37.812	37.909	38.534	38.534	38.534	38.534
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.09	72.296	126.245	81.400	81.400	79.498	105.483	86.230	143.635	39.946	58.324	39.034	39.131	39.034	43.234	38.534	38.534
Ontvangsten HWN																

Beheer en onderhoud: uitvoeringsbesluiten

Voor de aanlegprojecten die vanaf de vorige begroting zijn overgegaan van planuitwerking naar realisatie wordt € 41,5 miljoen overgeheveld naar artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Deze middelen waren voorzien binnen de reservering consequenties areaalgroei op Beheer en Onderhoud binnen de investeringsruimte Wegen (12.07) en de reserveringen voor Beheer en Onderhoud binnen verkenningen en planuitwerkingen (12.03.02).

Bereikbaarheid Zuid-Nederland

In november 2015 heeft de Minister bestuurlijke afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 16](#)). Hiermee is overeenstemming bereikt over de inzet van de middelen van de verkeersruut Eindhoven (€ 272 miljoen). De afspraken zijn in de begroting verwerkt.

Bestuursovereenkomst N33 Zuidbroek-Appingendam

De bijdrage van de provincie Groningen aan het project is opgenomen in de begroting (€ 88 miljoen). Daarnaast is het budget verlaagd omdat de planstudiekosten en apparaatskosten RWS reeds gedekt zijn op de Aanleg (12.03) en Netwerkgebondenkosten (12.06). Daardoor wordt voor € 1 miljoen teruggeboekt naar de investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07).

Capaciteitsinzet BOA

Dit betreft een overboeking naar de Begroting Hoofdstuk XII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid ten behoeve van capaciteitsinzet door RWS in het kader beleidsondersteuning en advies (BOA) op het gebied van Wegen.

Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht–Sliedrecht

Naar aanleiding van bestuurlijke afspraken in het najaar van 2015 is het project A15 Papendrecht-Sliedrecht in de begroting opgenomen. Voor de aanleg van het project is een taakstellend budget beschikbaar van ruim € 5,9 miljoen. De meerkosten van het beheer en onderhoud bedragen ruim € 2,2 miljoen. De totale investering bedraagt daarmee € 8,2 miljoen. De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 3,3 miljoen, de regio Drechtsteden € 0,8 miljoen en het Rijk € 4,1 miljoen.

Caribisch Nederland: wegenprojecten

Voor de wegenprojecten in Caribisch Nederland wordt een reservering van € 9 miljoen vanuit de investeringsruimte Wegen (12.07) getroffen.

Eenvoudig Beter

Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Hierdoor resteert € 157,1 miljoen op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet.

Inpassing minregel rentevrijval

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 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,5 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Inpassing minregels prijsbijstelling

De minregels vanaf 2016 op de investeringsruimte Hoofdwegennet, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.

Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016

In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,3 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

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 naar aanleiding van ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Om het effect van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds op de programmering te dempen wordt een kasschuif doorgevoerd van € 661 miljoen van de periode 2026–2028 naar de periode 2022–2025 en een kasschuif van € 266 miljoen van de periode 2029–2030 naar de periode 2022–2026.

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.

Loon- en prijsbijstelling 2016

Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die op artikel 99 Nominaal en onvoorzien van hoofdstuk XII is toegevoegd bij Eerste suppletoire begroting 2016 en die bij deze Ontwerpbegroting 2017 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP

In het najaar van 2015 is een akkoord bereikt tussen de Minister voor Wonen en Rijksdienst en betrokken vertegenwoordigers van de vakbonden CNV Overheid, Ambtenarencentrum en CMHF voor het CAO sector Rijk 2015–2016. Dit betreft de verwerking van het loonruimteakkoord (€ 9,5 miljoen structureel, waarvan € 4,5 miljoen Infrastructuurfonds). Daarnaast heeft het ABP de premie voor 2016 verhoogd vanwege een stijging van de kosten en ten behoeve van een verbetering van de vermogenspositie van het fonds. Als gevolg hiervan wordt lenM deels gecompenseerd voor de herstelopslag ABP voor het jaar 2016 (€ 1,5 miljoen incidenteel, waarvan € 0,7 miljoen Infrastructuurfonds).

Maakbare programmering

Om voor de apparaatsmiddelen RWS tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettaire neutrale kasschuiven over de diverse jaren van het apparaatsbudget noodzakelijk. Hiermee wordt aangesloten op de planning van projecten en programma's.

Omzetting kerntaken Basis ICT

Voor het op orde brengen van de basis ICT worden middelen overgeboekt van Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet (12.02) en Hoofdvaarwegennet (15.02) naar Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet (12.06) en Hoofdvaarwegennet (15.06). De beschikbaarheid van het informatievoorziening-areaal, waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Door vergroting van het RWS-areaal zijn de beheerkosten toegenomen. Daarnaast vereist het huidige IV-landschap een inhaalslag op de infrastructuur, rekencentra en middleware als gevolg van beperkte investeringen in lifecyclemanagement in afgelopen jaren.

Ontwerpbureau

Vanuit de insteek om de creativiteit vanuit de markt te vergroten door middel van innovatieve contracten is in het verleden besloten om het ontwerp als geheel bij de markt te beleggen. Door de oprichting van een eigen ontwerpbureau wordt een deel van dit werk weer in eigen beheer uitgevoerd. Het gaat dan met name om ontwerpen in de weg- en waterbouw (sluizen, bruggen en wegen). De ervaring heeft geleerd dat door alles bij de markt te beleggen de kennispositie van RWS en het kennisbehoud binnen RWS onder druk komen te staan, wat een aantal risico's tot gevolg heeft. Een deel van het ontwerpwerk gebeurt met eigen personeel in plaats van inkoop bij de markt. Financiering van het ontwerpbureau vindt plaats door ophoging van het artikelonderdeel Netwerkgebonden kosten (12.06) ten laste van het planstudiebudget binnen Aanleg Hoofdwegennet (12.03). De overheveling van budgetten betreft in totaal € 13,7 miljoen.

Ontwerp Tracébesluit A12/A15 Ressen–Oudbroeken

In het najaar 2015 zijn tijdens het BO-MIRT nadere afspraken gemaakt voor het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15). Daarbij is afgesproken dat de harde meevaller van het project A12 Ede-Grijsoord wordt ingezet voor het project ViA15. Deze meevaller is eerder bij Ontwerpbegroting 2016 toegevoegd aan de Investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07). Hiertoe wordt € 20 miljoen vanuit de Investeringsruimte Hoofdwegennet overgeboekt naar het aanlegbudget. Daarnaast is de planning voor openstelling in het najaar 2015 bij het Ontwerp Tracébesluit

bijgesteld naar 2021–2023 (Kamerstukken II, 2015–2016, [34 300 A nr. 17](#)). De geraamde tolgefinancierde uitgaven zijn hierop aangepast.

Ontwerp Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder

Het budget is met € 48,3 miljoen opgehoogd om aan te sluiten bij de huidige raming van het vastgestelde OTB. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering teveel impact heeft gehad en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.

Overboeking Beter Benutten

Op artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten waren de middelen voor het vervolprogramma Beter Benutten gereserveerd. Het vervolprogramma Beter Benutten, dat loopt van 2015 tot en met 2017, heeft inmiddels meer vorm gekregen en volgens het zwaartepunt principe zijn deze middelen toegewezen aan artikelonderdeel 12.03 Aanleg Hoofdwegennet.

Overboeking tolontvangsten

In 2015 is de Tolwet aangenomen in zowel de Tweede als de Eerste Kamer en deze is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarmee is een basis gelegd voor tolheffing bij twee aanlegprojecten: de Blankenburgverbinding en de ViA15. Met de tolontvangsten worden deze projecten bekostigd. Dit betreft een overboeking van de tolreeksen van artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten naar artikel 12 Hoofdwegennet.

Provinciefonds: Aansluiting Luchthaven Lelystad

Dit betreft een overboeking van artikel 12 Hoofdwegennet naar het Provinciefonds van € 6,7 miljoen ten behoeve van de Aansluiting Lelystad Airport. In de realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 is afgesproken dat het Rijk het projectbudget van € 19,6 miljoen aan de provincie Flevoland betaalt. Vooruitlopend op de betaling van dit projectbudget verstrekt het Rijk een voorschot van € 6,0 miljoen voor noodzakelijke grondverwerving, voorbereidingskosten en andere noodzakelijke verplichtingen. Naast het projectbudget wordt een bedrag van € 0,7 miljoen voor de planstudiekosten voor de Halve Aansluiting vergoed.

Planuitwerking N35 Nijverdal–Wierden

Begin 2015 zijn afspraken gemaakt met de regio Oost-Nederland over de beschikbare middelen bij de N35 Nijverdal–Wierden, in totaal € 122 miljoen. Naast de aanleg van de N35 betreft dit een bijdrage aan de kosten voor de verkenning, bijdrage N35 Salland-Twentetunnel om deze voor te bereiden op het project N35 Nijverdal–Wierden en interne kosten RWS. Het taakstellend budget voor de aanleg van de N35 Nijverdal–Wierden bedraagt € 104 miljoen. De overige middelen zijn overgeboekt naar de desbetreffende artikelonderdelen en de investeringsruimte voor zover deze activiteiten al waren gedekt. Zo is het budget verlaagd omdat de planstudiekosten en apparaatskosten RWS reeds gedekt zijn en worden deze middelen teruggeboekt naar de investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07).

Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de IenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen

per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Hoofdwegennet. In dit saldo is de meevaller meegenomen van € 229 miljoen vanuit het programma ZSM (spoedwetprojecten). Het saldo is verminderd met een ophoging van het studiebudget «externe kosten planuitwerkingen» van € 92,3 miljoen op Art. 12.03.02 (conform afspraken uit begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS).

Schaderijden

De bedragen die RWS ontvangt van automobilisten en hun verzekeringsmaatschappijen voor schades die zij veroorzaken aan wegen zijn niet toereikend om de kosten van deze schades te dekken. De kosten voor schaderijden worden in 2016 gedekt uit de investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07).

Scopewijziging SAA deeltraject A9 Amstelveen

Eind 2015 heeft de Minister, in samenspraak met de bestuurlijke partijen, besloten de scope van het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A9 Amstelveen te wijzigen. Het betreft het toekomstvast aanleggen van de rijbanen en kunstwerken. Hiervoor wordt € 23 miljoen vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07) toegevoegd aan het taakstellend budget.

SWUNG nalevingskosten

In het verleden is € 187 miljoen gereserveerd voor de naleving van SWUNG. Daarvan staat € 120 miljoen op het B&O artikel (Art. 12.02). De resterende € 67 miljoen is nog een reservering bij Planuitwerking en Verkenningen (Art. 12.03.02). Deze reservering van € 67 miljoen wordt nu verhoogd met € 12 miljoen. De verhoging is een risicoreservering voor het geval geluidsproductieplafonds eerder worden gehaald dan gedacht na de snelheidsverhogingen. Het betreft hier mogelijke meerkosten tot en met 2028. Bij vaststelling van de nieuwe SLA zal bekeken worden of het nodig is om deze middelen toe te voegen aan het budget voor Beheer en Onderhoud. De meerkosten van de door de Kamer gevraagde (motie Visser/Hoogland [34 300 XII, nr. 18](#)) snelheidsverhoging op de A2 tussen Maarsse/Holendrecht worden betaald uit de reservering. In de reeds gereserveerde middelen (€ 187 miljoen) zijn de mogelijke meerkosten voor in het verleden doorgevoerde snelheidsverhogingen ter grootte van € 11 miljoen gedekt.

Topsector logistiek 2017–2020

Voor de laatste tranche van de Topsector Logistiek wordt een reservering van in totaal € 32,5 miljoen vanuit de investeringsruimtes van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet getroffen.

Tracébesluit A24 Blankenburgverbinding

Het verschil tussen raming en budget (€ 60 miljoen in navolging op het Tracébesluit is toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet (12.07). Voor de areaalgroei vanwege de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt € 57 miljoen overgeheveld naar het artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Deze middelen worden gedekt uit de reservering Beheer en Onderhoud Blankenburgverbinding (12.03.02). Daarnaast wordt € 1 miljoen vanuit het Deltafonds overgeheveld voor de

realisatie het KRW project Gors van de Lickebaert dat met de aanleg van de nieuwe verbinding wordt uitgevoerd.

Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur

In het lenM maatregelenpakket Herijking 2015 (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#) bijlage 6) is besloten om het spoordeel binnen de investeringsruimte van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur leeg te boeken ten gunste van artikel 13 Spoorwegen. Zodoende is men beter in staat integrale afwegingen te maken op spoorgerelateerde uitgaven. Het wegendeel binnen de investeringsruimte op artikel 14 Regionaal/lokaal wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 12 Hoofdwegen. In 2013 is reeds aangegeven dat alle vrije ruimte op wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds beschikbaar is voor de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten bij lage groei op het hoofdwegenet. Hiermee wordt het zichtbaar in de begroting van het Infrastructuurfonds dat deze middelen ingezet kunnen worden voor deze bereikbaarheidsknelpunten. Daarnaast maakt de overheveling het mogelijk om een integrale afweging te maken tussen investeringen in het regionaal/lokale en landelijke wegennet.

Verkoopactiviteiten RVB

Vanaf 2017 worden de verkoopactiviteiten van het RVB niet meer via de begroting van WenR gefinancierd. De beschikbare budgetten op de begroting van WenR worden hiertoe overgeboekt naar lenM/RWS, Defensie en BZK.

Verlenging Infrastructuurfonds

Voor een toelichting wordt verwezen naar de begroting op hoofdlijnen.

Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk

Voor het project Afsluitdijk wordt in totaal € 19,5 miljoen naar het Deltafonds artikel 1 Investeren in Waterveiligheid overgeboekt, vanuit het aanlegbudget Hoofdwegenet (€ 7,0 miljoen) en het budget voor Vervangingen en Renovaties Hoofdwegenet (€ 12,5 miljoen). Deze middelen worden ingezet voor het opwaarderen van de buitenruimte en de parkeerplaatsen bij het monument en voor het actualiseren van het wegontwerp A7.

Artikel 13 Spoorwegen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud & verv.															
Mutaties voorjaarsnota 2016	1.291.436	1.165.680	1.142.026	1.166.531	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	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud & verv.	7.644	2.952	1.084	1.116	1.148	1.182	1.217	1.236	1.295	1.275	1.295	1.316	1.337	0	0
Bijdragen derden Spoorwegen	1.299.080	1.168.232	1.143.110	1.187.647	1.165.112	1.174.339	1.179.026	1.182.067	1.201.997	1.200.908	1.201.896	1.176.150	1.151.823	0	0
Kaschuiven binnen Spoorwegen	-100.400	48.768	-4.900	-23.983	19.993	12.662	-641	-856	-39.864	-65	-2.036	93.322	-2.000		
Onderhoud nazorg Betuweroute		313	313	313											
Onderhoud OV-SAAL	29.040	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420		
Onderzoek betonkwaliteit	-907														
Prijsbijstelling 2016	2.467	2.226	2.181	2.266	2.223	2.241	2.250	2.255	2.293	2.291	2.293	2.244	2.197		
Toevoeging prijscompensatie BOV 2014/2015	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		
Vaastelling BOV-subsidie 2015	16.230		60.000												
Verlenging infrastructuurfonds															
Mutaties Miljoenennota 2017	-77.998	77.429	83.716	4.458	48.078	41.341	28.047	27.837	-11.133	28.664	26.695	122.004	26.676	1.178.499	1.178.499
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud & verv.	1.221.082	1.245.661	1.226.826	1.192.105	1.213.190	1.215.680	1.207.073	1.209.904	1.190.864	1.229.572	1.228.591	1.288.154	1.178.499	1.178.499	1.178.499
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.03 Aanleg															
Mutaties voorjaarsnota 2016	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	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	188.995	2.976	-2.003	0	0	0	5.000	-904	0	0	0	0	0	0	0
BCF: BDU Blizzo	1.152.380	817.771	722.009	595.351	360.942	925.847	212.792	270.665	349.068	502.880	354.206	452.250	285.475	0	0
BDU/BCF: Amsterdams Fietsenstelling	-1.063														
Beesluit Herijking 2015	-23.568														
Bijdragen derden Spoorwegen	32.844	40.994	31.031	30.113	14.556	8.540	-3.855	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-6.000	-10.000		
Compensatieregeling 3 ^e Spoor Duitsland	664	1.860	3.594	3.500											
Diverse kleine posten	0	2.500	-444	-413	-589	-331		-1.000							
Eenvoudig Baer	2.482	1.089	114	152	152	604	257								
Inpassing miniregel rentevrijval	0	-30.226	-14.710	-2.907	-1.707	-190	-25.280	-25.280	-25.280	-25.280	-25.280	-25.280	-25.280	-20.500	40.210
Inpassing miniregels prijsbijstelling	0	-17.372													
Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016	0														
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	112.232	103.317	-3.920	5.845	15.960	55.597	-18.448	-12.020	-80.461	-13.540	-133.437	-68.834	59.250	89.593
Kaschuiven na.v. ramingsbijstelling infrastructuurfonds	0	-537.290	97.627	-80.108	81.757	353.997	-131.187	42.256	-14.651	1.421	4.103	203	19.663		
Kleine spoorerelateerde uitgaven	3.718	718	1.000	1.000	1.000										
Onderhoud OV-SAAL	-29.040	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420	-2.420		
Prijsbijstelling 2016	323	511	376	911	1.390	1.023	701	644	257	1.407	16	141	5.335		
Ramingsbijstelling infrastructuurfonds	0	-31.980	-31.980	-31.980	-31.980	-31.980	-31.980	-31.980	8.964	47.650	42.650	42.650	81.946		
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	-11.178	-3.657	-2.814			-885									
Schiphof maatregelen korte termijn	5.944	5.000													
Spoorzone Delft: conclusie externe audit	39.300	10.496	1.418	600		9.879									
Spoorzone Delft: treasury- en luchtdrukproblematiek	14.411														
Topsector logistiek 2017-2020	12.947	348	3.469	4.521	4.609										
Vaastelling BOV-subsidie 2015	0	98.720													
Voorinvestering ZuidasDok	0						1.546	-1.546					-38.720		
Vrijval OV-SAAL	-36.300	-2.106													
Vrijval toegankelijkheid stations	-16.819														
Mutaties Miljoenennota 2017	-309.051	-82.266	-47.426	80.894	344.833	-156.267	268.562	69.011	-44.620	-32.986	-92.176	-214.748	-201.732	229.463	290.173
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	843.329	735.505	674.583	676.245	705.775	769.580	481.374	339.676	304.448	469.912	262.030	237.502	83.743	229.463	290.173
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS															
Mutaties voorjaarsnota 2016	157.384	155.887	156.395	159.583	166.783	167.725	169.104	170.495	172.348	173.312	173.383	172.571	162.331	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	35.717	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	-121	0	0
Kaschuiven binnen Spoorwegen	193.101	155.766	156.274	159.462	166.672	167.604	168.983	170.374	172.227	173.191	173.262	172.450	162.210	0	0
Verlenging infrastructuurfonds	-23.689	3.040	3.234	2.621	2.398	2.278	820	683	560	465	915	653	5.922		
Mutaties Miljoenennota 2017	-23.589	3.040	3.234	2.621	2.398	2.278	820	683	560	465	915	653	5.922	168.132	168.132
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	169.512	158.806	159.508	162.083	169.070	169.882	169.803	171.057	172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	168.132	168.132
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.07 Rente & aft.															
Mutaties voorjaarsnota 2016	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	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.07 Rente & aft.	31.766	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 13 Spoorwegen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	48.766	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	0	0
Kaschuiven binnen Spoorwegen	-31.765	31.765	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.597	16.597
Verlenging Infrastructuurfonds	33.194														
Mutaties Miljoenennota 2017	-31.765	31.765	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.597	16.597
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	17.021	48.362	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
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	53.718	3.388	-750	0	0	25.000	20.000	25.904	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	71.755	79.618	101.166	77.966	77.311	117.400	85.544	82.636	90.793	89.397	81.920	82.181	98.069	25.000	25.000
BDU/BCF: Amsterdamm Treinstelling	-73														
Besluit Herijking 2015	-32.844	-40.994	-31.031	-30.113	-14.556	-8.540	3.855	5.000	5.000	5.000	5.000	6.000	10.000		
Compensatieregeling 3 ^o Spoor Duitsland	-20.000	-2.500	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	0							
Diverse kleine posten	-1.089	-1.14	-1.14	-152	-152	-604	-257				14				
Eenvoudig Beter	-55.699												-30.030	20.500	-49.169
Inpassing miniregels prijsbijstelling	0	17.372													
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	-41.773	28.927	26.092	10.402	-2.545	-17.645	-18.479	-19.342	36.883	29.841	54.642	80.092	-89.593	-89.593
Kaschuiven h.a.v. ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0						21.014	21.014	21.014	21.014	21.014	21.014		-52.535	-52.535
Kleine spoorgerelateerde uitgaven	-3.718	-718	-1.000	-1.000	-1.000	1.299	1.612	1.233	2.013	865	2.254	2.178	-7.264		
Prijsbijstelling 2016	92.66	1.780	1.440	1.417	600	-161			-40.944	-79.630	-74.630	-74.630	-113.926		
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	-383.760														
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	11.178	3.657	2.814			885									
Schiphol maategelen korte termijn	-5.944	-5.000	-944												
Spoorzone Delft: conclusie externe audit	-39.300	-16.907	-10.496	-600		-9.879									
Spoorzone Delft: treasury- en luchtdrukproblematiek	-14.411	-14.411	-23.442	-23.442	-23.442	-24.018	-24.018	-24.018	-24.018	-24.018	-24.018	-24.018	-24.059		
Topvoering prijscompensatie BOV 2014/2015	-290.565	-4.612	-3.469	-4.521	-4.609										
Topsector logistiek 2017-2020	-12.947	-348													
Vaasstelling BOV-subsidie 2015	38.720	0													
Veredeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur	119.498	216	4.462	9.399	12.699	14.463	15.399	15.397	15.397	5.967	5.954	968	9.619	479.226	479.226
Veredeling Infrastructuurfonds	958.452														
Voorinvestering ZuidesDok	-3.750						-1.546	-2.204							
Vrijval OV-SAAL	34.194	2.106													
Vrijval toegankelijkheid stations										2.280	5.410	3.310	5.819		
Mutaties Miljoenennota 2017	-61.752	-39.037	-37.584	-26.737	-23.819	-31.949	-4.566	-2.057	-40.880	-31.639	-29.161	-31.550	-48.401	357.598	287.929
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	10.003	40.561	63.582	51.229	53.492	85.451	80.958	80.579	49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	382.598	312.929
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2016 Spoorwegen	2.447.262	2.229.189	2.140.946	2.036.028	1.785.607	2.375.726	1.636.846	1.696.224	1.800.548	1.956.819	1.801.707	1.873.433	1.687.958	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2016 Spoorwegen	2.765.102	2.237.984	2.139.156	2.037.023	1.786.634	2.401.787	1.662.942	1.722.339	1.830.652	1.962.973	1.827.881	1.899.628	1.714.174	25.000	25.000
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2017 Spoorwegen	2.260.947	2.228.915	2.141.096	2.098.259	2.158.124	2.257.190	1.955.805	1.817.813	1.734.609	1.947.495	1.734.154	1.775.987	1.496.639	1.975.289	1.966.330
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 13.09 Ontvangen spoorw.	299.796	187.562	188.279	202.300	201.071	206.235	211.247	214.269	199.237	311.876	185.044	185.044	185.044	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	15.558	931	963	995	1.027	1.061	1.096	1.115	1.134	1.154	1.174	1.195	1.216	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 13.09 Ontvangen spoorw.	315.354	188.493	189.242	203.295	202.098	207.296	212.343	215.384	200.371	313.030	186.218	186.239	186.260	0	0
Bijdragen derden Spoorwegen	664	2.120	3.854	3.500											
Kaschuiven binnen Spoorwegen	-129.428	-5.351	1.212	-6.153	-6.362	-6.645	-6.869	-7.100	-5.666	6.822	15.180	15.180	15.180		
Vaasstelling BOV-subsidie 2015	114.950														
Verlenging Infrastructuurfonds	400.448														
Mutaties Miljoenennota 2017	-13.814	-3.231	125.066	-2.653	-6.382	-6.645	-6.869	-7.100	-5.666	6.822	15.180	15.180	15.180	200.224	200.224
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.09 Ontvangen spoorw.	301.540	185.262	314.308	200.642	195.736	200.651	205.474	208.284	194.705	319.852	201.398	201.419	201.440	200.224	200.224

BDU/BCF Amsterdam Fietsenstalling

Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk artikel 25 Brede Doeluitkering en het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de ondergrondse fietsenstalling voor Amsterdam Centraal.

Besluit Herijking 2015

Op 13 november is het lenM maatregelenpakket Herijking aan de Tweede Kamer gecommuniceerd. Het maatregelenpakket heeft als doel om binnen de huidige budgettaire kaders tot een set van programma's en projecten te komen die de ambities uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) zoveel mogelijk realiseren. In het pakket wordt € 58,0 miljoen vrijgemaakt voor het programma Emplacements op orde, € 32,0 miljoen voor vervolgaanpak Beter en Meer, € 45,0 miljoen voor de opvang van groei en extra opstelcapaciteit, € 11,4 miljoen voor Verbeteraanpak Stations, € 54,3 miljoen voor Verbeteraanpak Trein, € 15,5 miljoen voor Be- en Bijsturing Toekomst, € 22,3 miljoen voor PHS, en € 29,6 miljoen voor het programma Venlo Logistiek Multimodaal Knooppunt. Tot slot wordt € 2,6 miljoen voor diverse studies uitgetrokken. Daartegenover staat dat de programmabudgetten van Kleine Functiewijzigingen en Kleine Stations met respectievelijk € 132,9 miljoen en € 19,6 miljoen worden verlaagd. Het restant (€ 118,2 miljoen) wordt uit de investeringsruimte Spoorwegen gedekt.

Bijdragen derden Spoorwegen

Dit betreft bijdragen van medeoverheden in het kader van het project Zwolle-Herfte (€ 3,7 miljoen), sporaanpassingen bij Geldermalsen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (€ 3,5 miljoen), het project Valleilijn robuustheidsverhogende maatregelen (€ 2,2 miljoen) en het project Spoor aansluiting 2^e Maasvlakte achterlandverbinding (€ 0,2 miljoen). Daarnaast is een factuur van ProRail in het kader van de grondverwerving HSL-zuid (€ 0,03 miljoen) verwerkt. Tot slot heeft de NS een aantal zogenoemde kritieke performance-indicatoren niet behaald en krijgt daardoor een boete opgelegd van € 0,5 miljoen.

Compensatieregeling 3^e Spoor Duitsland

Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk HXII artikel 16 Spoor ten behoeve van een tijdelijke subsidieregeling voor bijzondere omleidingskosten voor spoorgoederenvervoer. Deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te behouden gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van het derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is en spoorwegondernemingen daardoor geconfronteerd worden met extra kosten door omleiding.

Eenvoudig Beter

Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de Begroting hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de Begroting hoofdstuk XII overgeheveld. De reservering op

artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet resteert hiermee € 157,1 miljoen.

Inpassing minregel rentevrijval

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 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,5 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Inpassing minregels prijsbijstelling

De minregels in 2016 op de investeringsruimte Spoorwegen, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.

Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016

In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,3 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

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 naar aanleiding van ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Om het effect van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds op de programmering te dempen wordt een kasschuif doorgevoerd van € 661 miljoen van de periode 2026–2028 naar de periode 2022–2025 en een kasschuif van € 266 miljoen van de periode 2029–2030 naar de periode 2022–2026.

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.

Loon- en prijsbijstelling 2016

Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die op artikel 99 Nominaal en onvoorzien van Hoofdstuk XII is toegevoegd bij Eerste suppletore begroting 2016 en die bij deze Ontwerpbegroting 2017 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Onderhoud OV-SAAL

Op het projectbudget van OV-SAAL staan onderhoudskosten geraamd voor OV-SAAL cluster A (spooruitbreidingen op de Flevolijn). Deze middelen worden overgeheveld naar artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Saldo mee- en tegenvallers

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

Schiphol maatregelen korte termijn

Op Schiphol zijn een aantal kleine maatregelen noodzakelijk gebleken om veiligheid en comfort van reizigers op de perrons van station Schiphol te kunnen waarborgen. Deze maatregelen betreffen meer en betere reisinformatie en aanpassingen aan trappen en roltrappen. Een deel van de maatregelen die gericht zijn op betere reisinformatie worden bekostigd door NS. Dekking van het ProRail aandeel (€ 5,9 miljoen) heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen (IF 13.08).

Spoorzone Delft: conclusie externe audit

Op het project Rijswijk-Schiedam inclusief spoorcorridor Delft is een externe audit uitgevoerd. De conclusie van de auditors is dat een budgetaanpassing van € 39,3 miljoen op het spoorse deel noodzakelijk is. De belangrijkste oorzaak is het harder stijgen van de prijzen in de markt ten opzichte van gebruikelijke prijsindexatie (IBOI) die het Ministerie van lenM jaarlijks ontvangt en verstrekt aan ProRail (circa € 30,2 miljoen). Het projectbudget is in dit geval niet meegegroeid met de (exogene) prijsstijgingen. Daarnaast adviseren de auditors om ook nog een beperkte additionele risicoreservering in het projectbudget op te nemen (€ 9,1 miljoen). Dekking van de € 39,3 miljoen vindt plaats vanuit de investeringsruimte Spoorwegen (IF 13.08).

Spoorzone Delft: treasury- en luchtdrukproblematiek

In 2008 is afgesproken dat de gemeente Delft middels efficiënter treasury-beleid haar bijdrage aan het project Spoorzone Delft verhoogt. Het beoogde effect is niet behaald, waardoor een tekort van € 11,0 miljoen optreedt op het projectbudget. Daarnaast ontstaan bij snelheden vanaf 120 km/u luchtdrukproblemen in de spoortunnel Delft. Er worden maatregelen getroffen om deze luchtdrukproblemen te mitigeren (€ 3,4 miljoen). Hiertoe wordt € 14,4 miljoen overgeheveld van de investeringsruimte Spoorwegen naar het budget van het project Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft.

Toevoeging prijscompensatie BOV 2014/2015

In 2015 zijn de financiële reeksen van ProRail voor BOV onderzocht mede in het licht van de door ProRail gesignaleerde druk op de meerjarige budgetten. In afwachting van de uitkomsten van dit onderzoek was de

besluitvorming over de prijsbijstelling naar prijspeil 2014 en 2015 van de budgetten voor BOV aangehouden. De prijsbijstellingen naar prijspeil 2014 en 2015 worden nu alsnog toegevoegd aan de BOV-reeksen.

Topsector logistiek 2017–2020

Voor de laatste tranche van de Topsector Logistiek wordt een reservering van in totaal € 32,5 miljoen vanuit de investeringsruimtes van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet getroffen.

Vaststelling BOV-subsidie

ProRail zal in 2016 € 115 miljoen terugstorten aan lenM in verband met de niet bestede subsidie 2015. Een deel hiervan heeft betrekking op doorgeschoven activiteiten en wordt toegevoegd aan het BOV-budget (€ 76,3 miljoen). Een ander deel heeft betrekking op vervallen activiteiten en het afromen van de egalisatiereserve bij ProRail en wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (€ 38,7 miljoen).

Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur

In het lenM maatregelenpakket Herijking 2015 (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#) bijlage 6) is besloten om het spoordeel binnen de investeringsruimte van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur leeg te boeken ten gunste van artikel 13 Spoorwegen. Zodoende is men beter in staat integrale afwegingen te maken op spoorgerelateerde uitgaven. Het wegendeel binnen de investeringsruimte op artikel 14 Regionaal/lokaal wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 12 Hoofdwegennet. In 2013 is reeds aangegeven dat alle vrije ruimte op wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds beschikbaar is voor de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten bij lage groei op het hoofdwegennet. Hiermee wordt het zichtbaar in de begroting van het Infrastructuurfonds dat deze middelen ingezet kunnen worden voor deze bereikbaarheidsknelpunten. Daarnaast maakt de overheveling het mogelijk om een integrale afweging te maken tussen investeringen in het regionaal/lokale en landelijke wegennet.

Verlenging Infrastructuurfonds

Voor een toelichting wordt verwezen naar de begroting op hoofdlijnen.

Vrijval OV-SAAL

Dit betreft een vrijval van € 36,3 miljoen op het projectbudget van OV-SAAL. Binnen dit project is sprake van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De middelen worden overgeheveld naar de investeringsruimte Spoorwegen.

Vrijval toegankelijkheid stations

Uit een geactualiseerde raming van Prorail blijkt dat er sprake is van een meevaller van € 31,0 miljoen op de projectkosten van het programma Toegankelijkheid stations. Daartegenover staat een scopewijziging van € 14,2 miljoen om te waarborgen dat in 2030 alle stations zelfstandig toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking. Per saldo is sprake van een vrijval van € 16,8 miljoen. De middelen worden overgeheveld naar de investeringsruimte Spoorwegen.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		-4.633	-85	-27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		128.526	196.955	169.274	95.156	125.408	77.442	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873	0	0
Bereikbaarheid Zuid-Nederland		-14.000	-17.402	8.630	8.549	-42.303	-5.726	-41.042	-20.000	0	-10.000	-40.000	-50.000	-49.000	0	0
Diverse kleine posten	-14											-14				
Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	-71.419	74.711	-289	-3.003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven tussen modaliteiten	-2	62.290	-117.627	5.108	18.263	16.003	31.187	-2.231	-2.256	14.651	-1.421	-4.103	-203	-19.663	0	0
PF-Actieplan Groei op het Spoor: P-F locaties	-4.011															
Prisbijstelling 2016	55	706	598	598	293	-253	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182
Topsector logistiek 2017-2020	0	0	-18	-176	-229	-233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur	-202.287	-216	-4.462	-9.568	-9.399	-12.699	-14.923	-15.640	-29.054	-15.623	-15.505	-13.384	-17.848	-43.966	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		-27.301	-64.092	4.303	14.474	-39.485	10.720	-58.731	-51.128	-790	-26.744	-57.319	-67.869	-112.447	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		101.225	132.863	173.577	109.630	85.923	88.162	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.426	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		0	0	0	0	9.111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		0	0	0	0	9.111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prisbijstelling 2016	17					17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		0	0	0	0	9.128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZLLok.infra.		145.555	168.971	156.348	71.735	50.898	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		-84.284	-10.791	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZLLok.infra.		61.271	158.180	156.348	71.735	50.898	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	71.419	-74.711	289	3.003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PF/GF/BCF: Regionaal specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)	-83.637															
Prisbijstelling 2016	1.120	472	-74.711	29	27	592	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		-11.746	-74.711	318	3.030	592	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZLLok.infra.		49.525	83.469	156.666	74.765	51.490	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2016 Reg./Lok.infra.		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	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2016 Reg./Lok.infra.		189.797	355.135	327.622	166.891	185.417	99.636	110.941	85.982	2.396	36.080	66.654	77.205	121.873	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2017 Reg./Lok.infra.		150.750	216.332	332.243	184.395	146.541	110.356	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.426	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bereikbaarheid Zuid-Nederland

In november 2015 heeft de Minister van IenM bestuurlijke afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 16](#)). Hiermee is overeenstemming bereikt over de inzet van de middelen van de verkeersruit Eindhoven (€ 272 miljoen). De afspraken zijn in de begroting verwerkt.

Kasschuiven binnen Regionaal, 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.

Provinciefonds/Gemeentefonds/BTW-compensatiefonds: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

Dit betreft de verwerking van een drietal overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW compensatiefonds van in totaal € 83,6 miljoen:

1. Voor een aantal Concrete projecten binnen RSP stort IenM delen van het taakstellend budget in het Provinciefonds (€ 60,9 miljoen);
2. Voor het project FlorijnAs, Concrete project binnen het RSP, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort IenM delen van het taakstellend budget in het Gemeentefonds (€ 16,4 miljoen).
3. Een overboeking naar het BTW-compensatiefonds als gevolg van de overboekingen naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds (€ 6,3 miljoen).

Verdeling investeringsruimte Regionaal, lokale infrastructuur

In het IenM maatregelenpakket Herijking 2015 (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 17](#) bijlage 6) is besloten om het spoordeel binnen de investeringsruimte van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur leeg te boeken ten gunste van artikel 13 Spoorwegen. Zodoende is men beter in staat integrale afwegingen te maken op spoorgerelateerde uitgaven. Het wegendeel binnen de investeringsruimte op artikel 14 Regionaal/lokaal wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 12 Hoofdwegen. In 2013 is reeds aangegeven dat alle vrije ruimte op wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds beschikbaar is voor de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten bij lage groei op het hoofdwegenet. Hiermee wordt het zichtbaar in de begroting van het Infrastructuurfonds dat deze middelen ingezet kunnen worden voor deze bereikbaarheidsknelpunten. Daarnaast maakt de overheveling het mogelijk om een integrale afweging te maken tussen investeringen in het regionaal/lokale en landelijke wegennet.

Artikel 15 Hoofdvraagwennet	Total mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.01 Verkeersnormt		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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 15.01 Verkeersnormt		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	0	0
Prijsbijstelling 2016	208	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	8.428	8.428
Verlenging Infrastructuurfonds	16.856														8.428	8.428
Mutaties Miljoenennota 2017		16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	8.428	8.428
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.01 Verkeersnormt		8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud & verv.		411.347	386.103	328.006	274.708	283.144	194.361	241.630	267.748	286.750	257.231	257.216	248.643	230.911	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		15.250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud & verv.		426.597	386.103	328.006	274.708	283.144	194.361	241.630	267.748	286.750	257.231	257.216	248.643	230.911	0	0
DBFM-conversie Derde Koik Beatrixsluis	-34.563	-2.300	-2.300	-2.300	-2.300	-2.300	-2.818	-2.818	-2.818	-2.818	-2.818	-2.818	-2.818	-2.818	0	0
DBFM-conversie Zeeoegang IJmond	-23.495						-2.540	-2.540	-2.540	-2.540	-2.540	-2.540	-2.540	-2.540	0	0
Duurzaamheid Service Level Agreement	2.500		1.250	1.250												
Kaaschulven Beheer, Onderhoud en Vervanging	0	39.100	85.800	65.300	65.300	27.300	1.400	47.697	29.910	-34.924	-63.276	-63.476	-57.370	146	0	0
Kaaschulven binnen Hoofdvraagwennet	0	-25.042	-34.645	-15.611	-11.079	39.960	-34.645	-34.645	29.910	-2.257	-2.257	-1.316	-400	-200	0	0
Kustwacht; Onderhoud Dornier vliegtuigen	55.000		5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	0	0
Omzetting kerntaken Basis ICT	-15.500		-1.625	-1.375	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	-1.250	0	0
Overboekingen met Defensie	-6.117		-1.167	-292												
Prijsbijstelling 2016	6.344	768	650	643	587	535	383	379	396	433	376	378	375	441	0	0
Schadevaren	30.000															
Uitvoeringsbesluit Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	8.160															
Verlenging Infrastructuurfonds	451.420															
Mutaties Miljoenennota 2017		-950	10.866	54.561	51.591	15.647	41.655	47.968	30.218	-36.836	-65.245	-64.502	-57.483	-5.201	225.710	225.710
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud & verv.		425.647	386.969	382.567	326.299	298.791	236.016	289.618	297.966	249.914	191.986	192.714	191.160	225.710	225.710	225.710
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 15.03 Aanleg		141.228	188.940	234.166	166.912	133.617	231.713	136.194	112.775	141.364	332.332	424.170	452.719	98.065	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		43.120	-374	-95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.686	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2016 artikelonderdeel 15.03 Aanleg		184.346	188.566	234.071	166.912	133.617	231.713	136.194	112.775	141.364	332.332	424.170	452.719	110.751	0	0
Budgettekort Verruiming Twentekanaal fase 2	7.500															
DBFM-conversie Derde Koik Beatrixsluis	10.250															
DBFM-conversie Zeeoegang IJmond	-216.234	-11.457	-38.685	-44.634	-60.992	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	-62.466	0	0
Doorvaart en medegebruik windmolnparken op zee	-631.718	-72.002	0	72.036	-16.949	6.185	-75	-75	-75	-75	-75	-75	-75	-75	0	0
Eenvoudig Beter	0		-100	-25	-75	-302	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	0	0
Inpassing miniregel rentevrijval	0		-5.356	-2.607	-515	-302	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	0	0
Inpassing miniregels prijsbijstelling	0		-10.008	-8.285	-11.443	-7.789	-4.480	-4.480	-4.480	-4.480	-4.480	-4.480	-4.480	-4.480	0	0
Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016	0															
Kaaschulven Beheer, Onderhoud en Vervanging	0															
Kaaschulven binnen Hoofdvraagwennet	0	41.249	9.447	33.056	14.551	5.414	-39.965	-47.702	-29.915	34.924	63.276	63.476	57.370	-146	0	0
Kaaschulven h.a.v. ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0	40.000		-5.000	150.000	115.000	40.000	23.534	-40.000	-150.000	-150.000	-4.746	73.502	-186.357	0	0
Kaaschulven tussen modaliteiten	0															
Maakbare programmering	0		-1.636	-4.272	-4.593	-4.038										
Meevallers Zuid-Willemsvaart/Maximakanaal	-23.700															
Ontwerpbureau	0															
Prijsbijstelling 2016	6.250	-250	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	0	0
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	1.734	49	140	200	-309	66	293	308	287	302	302	302	302	302	0	0
Risicoversering Maasroute Sluis Limmel	0		-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	-5.667	0	0
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagwennet	-6.000															
Schadevaren	5.278	-5.249														
Topsector logistiek 2017-2020	0	-30.000														
Uitvoeringsbesluit Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	2.294															
Uitvoeringsbesluit Nieuwe Sluis Terneuzen	-8.160															
Vrijval reservering BTW Zeeoegang IJmond	555.055	67.347	89.260	119.982	120.466	59.500	59.500	37.000	0	0	-1.020	-1.020	-1.020	-1.020	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		15.351	-2.205	68.484	118.674	69.886	31.098	-6.393	-65.610	-70.108	-203.597	-130.611	-214.825	-6.935	28.420	28.420
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.03 Aanleg		199.697	186.361	302.555	285.586	203.503	262.811	129.801	47.165	71.256	128.735	293.559	237.894	103.816	28.420	28.420

Artikel 15 Hoofdvaaarwegennet	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mutaties voorjaarsnota 2016		- 8.517	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletoria begroting 2016 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN		24.103	17.890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DBPW-conversie Zeeoelgang IJmond	45.201				7.461	40.740										
Kaasschulven binnen Hoofdvaaarwegennet	0	12.840	- 13.475	635												
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaaarwegennet	- 5.249															
Uitvoeringsbesluit Nieuwe Sluis Terneuzen	555.055	67.347	89.260	119.982	120.466	59.500	59.500	37.000								
Mutaties Miljoenennota 2017		74.938	75.785	120.617	127.927	100.240	59.500	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN		99.041	93.675	120.617	127.927	100.240	59.500	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0

Budgettekort Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

Op het project Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde zijn enkele tegenvallers ontstaan door onder andere extra tendervergoeding/vastgoedkosten, inpassingsmaatregelen en organisatiekosten. Dekking is afkomstig uit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Budgettekort Verruiming Twentekanalen fase 2

Voor het project Verruiming Twentekanalen, fase 2 zijn meer damwanden en zwaardere erosie-beschermende maatregelen nodig. Dekking is afkomstig uit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

DBFM-conversie Derde Kolk Beatrixsluis

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project 3^e Kolk Beatrixsluis afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

DBFM-conversie Zeetoegang IJmond

In 2015 is de DBFM-aanbesteding van het project Zeetoegang IJmond afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Eenvoudig Beter

Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Hierdoor resteert € 157,1 miljoen op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet

Inpassing minregel rentevrijval

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 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,5 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Inpassing minregels prijsbijstelling

De minregels vanaf 2016 op de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet, als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014, worden middels een kasschuif via het aanlegprogramma ingepast.

Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016

In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,3 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

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 naar aanleiding van ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Om het effect van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds op de programmering te dempen wordt een kasschuif doorgevoerd van € 661 miljoen van de periode 2026–2028 naar de periode 2022–2025 en een kasschuif van € 266 miljoen van de periode 2029–2030 naar de periode 2022–2026.

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.

Kustwacht: onderhoud Dornier vliegtuigen

Dit betreft een overboeking van het Deltafonds voor de lenM bijdrage in het jaarlijks onderhoud van de Dornier vliegtuigen van de Kustwacht.

Loon- en prijsbijstelling 2016

Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die op artikel 99 Nominaal en onvoorzien van hoofdstuk XII is toegevoegd bij Eerste suppletoire begroting 2016 en die bij deze Ontwerpbegroting 2017 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP

In het najaar van 2015 is een akkoord bereikt tussen de Minister voor Wonen en Rijksdienst en betrokken vertegenwoordigers van de vakbonden CNV Overheid, Ambtenarencentrum en CMHF voor het CAO sector Rijk 2015–2016. Dit betreft de verwerking van het loonruimteakkoord (€ 9,5 miljoen structureel, waarvan € 4,5 miljoen Infrastructuurfonds). Daarnaast heeft het ABP de premie voor 2016 verhoogd vanwege een stijging van de kosten en ten behoeve van een verbetering van de vermogenspositie van het fonds. Als gevolg hiervan wordt lenM deels gecompenseerd voor de herstelopslag ABP voor het jaar 2016 (€ 1,5 miljoen incidenteel, waarvan € 0,7 miljoen Infrastructuurfonds).

Maakbare programmering

Om voor de apparaatsmiddelen RWS tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren van het apparaatsbudget noodzakelijk. Hiermee wordt aangesloten op de planning van projecten en programma's.

Meevaller Zuid-Willemsvaart/Maximakanaal

Binnen het project Zuid-Willemsvaart/Maximakanaal is sprake van een aanbestedingsmeevaller. Deze wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Omzetting kerntaken Basis ICT

Voor het op orde brengen van de basis ICT worden middelen overgeboekt van Beheer en Onderhoud Wegen (12.02) en Vaarwegen (15.02) naar Netwerkgebonden kosten Wegen (12.06) en Vaarwegen (15.06). De beschikbaarheid van het informatievoorziening-areaal, waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Door vergroting van het RWS-areaal zijn de beheerkosten toegenomen. Daarnaast vereist het huidige IV-landschap een inhaalslag op de infrastructuur, rekencentra en middleware als gevolg van beperkte investeringen in lifecyclemanagement in afgelopen jaren.

Ontwerpbureau

Vanuit de insteek om de creativiteit vanuit de markt te vergroten door middel van innovatieve contracten is in het verleden besloten om het ontwerp als geheel bij de markt te beleggen. Door de oprichting van een eigen ontwerpbureau wordt een deel van dit werk weer in eigen beheer uitgevoerd. Het gaat dan met name om ontwerpen in de weg- en waterbouw (sluizen, bruggen en wegen). De ervaring heeft geleerd dat door alles bij de markt te beleggen de kennispositie van RWS en het kennisbehoud binnen RWS onder druk komen te staan, wat een aantal risico's tot gevolg heeft.

Overboekingen met Defensie

Dit betreft met name bijdragen aan het Ministerie van Defensie voor de Kustwacht.

Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Risicoreservering Maasroute Sluis Limmel

De risicoreservering binnen het project Maasroute, modernisering fase 2 (15.03) voor de Sluis Limmel wordt overgeboekt naar het DBFM project Sluis Limmel (15.04).

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet. Het saldo is verminderd met een ophoging van het studiebudget «externe kosten planuitwerkingen» van € 15,0 miljoen op Art. 15.03.02 (conform afspraken uit begroting 2016 bij de omzetting kerntaken RWS).

Schadevaren

De bedragen die RWS ontvangt van schippers en hun verzekeringsmaatschappijen voor schades die zij veroorzaken aan (objecten in) de vaarweg zijn niet toereikend om de kosten van deze schades te dekken. De kosten voor schadevaren worden in 2016 gedekt uit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Uitvoeringsbesluit Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

Als gevolg van het uitvoeringsbesluit Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde wordt € 8,2 miljoen overgeheveld naar het artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Deze middelen worden gedekt uit de reservering consequenties areaalgroei op Beheer en Onderhoud (15.03.02).

Uitvoeringsbesluit Nieuwe Sluis Terneuzen

In 2015 is het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse gewest voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen getekend (Kamerstukken II 2014–2015 [34 221 nr. A/1](#)) en begin dit jaar is het uitvoeringsbesluit genomen. In het kader hiervan worden diverse bijdragen ontvangen: een bijdrage van Vlaanderen (€ 495 miljoen), een CEF-subsidie (€ 48 miljoen) en bijdragen van de Provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports (gezamenlijk € 10,0 miljoen).

Verkoopactiviteiten RVB

Vanaf 2017 worden de verkoopactiviteiten van het RVB niet meer via de begroting van WenR gefinancierd. De beschikbare budgetten op de begroting van WenR worden hiertoe overgeboekt naar IenM/RWS, Defensie en BZK.

Verlenging Infrastructuurfonds

Voor een toelichting wordt verwezen naar de begroting op hoofdlijnen.

Vrijval reservering BTW Zeetoegang IJmond

Vanwege de contract close binnen het project Zeetoegang IJmond valt het BTW-risico vrij waarvoor € 24 miljoen is gereserveerd. Deze middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Artikel 17 Mega projecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	4.555	2.083	2.083	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	2.861	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	7.416	2.083	2.083	2.083	2.083	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaaschulven binnen Spoorwegen	-1.381	-828	-828	-828	-828	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderhoud nazorg Betuweroute	-939	-313	-313	-313	-313	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	-1.381	-1.141	-1.141	-1.141	-1.141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	6.035	942	4.807	4.807	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.03 HSL	20.183	25.700	23.000	23.000	23.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	18.253	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.03 HSL	38.436	25.700	23.000	23.000	23.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijdragen dertien Spoorwegen	-31	-31	-31	-31	-31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaaschulven binnen Spoorwegen	-32.790	15.045	17.745	17.745	17.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek betrouwbare	907	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	-31.914	15.045	17.745	17.745	17.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.03 HSL	6.522	40.745	40.745	40.745	40.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.06 PMR	4.604	4.620	4.216	2.669	2.669	486	2.879	2.879	2.879	2.884	2.884	2.884	2.884	69.374	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	1.098	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.06 PMR	5.702	4.620	4.216	2.669	2.669	486	2.879	2.879	2.879	2.884	2.884	2.884	2.884	69.374	0	0
Kaaschulven binnen Hoofdwegen	3.038	2.120	24	1.060	1.178	5	5	5	5	5	5	5	5	-7.435	0	0
Prijsstelling 2016	166	126	76	67	26	50	50	50	50	50	50	50	50	1.224	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	3.204	2.246	100	1.127	1.204	55	55	55	55	50	50	50	50	-6.211	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.06 PMR	8.906	6.866	4.316	3.796	3.796	1.690	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	63.163	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer	41.338	44.669	57.588	112.588	112.588	196.588	216.000	316.000	319.864	249.000	220.000	189.301	159.301	405.437	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	14.108	-5.441	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer	55.446	39.228	57.588	112.588	112.588	196.588	216.000	316.000	319.864	249.000	220.000	189.301	159.301	405.437	0	0
Kaaschulven binnen Spoorwegen	-5.739	5.186	-9.447	-10.000	-10.000	-45.000	-35.000	-45.000	30.000	65.000	50.000	50.000	50.000	4.295	0	0
Prijsstelling 2016	4838	49	63	63	63	431	431	431	431	431	431	431	431	4.295	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	-5.739	5.235	-9.384	-10.000	-10.000	-45.000	-35.000	-45.000	30.431	65.000	50.000	0	0	4.295	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.07 ERTMS Landelijke invoer	49.707	44.463	48.204	102.588	102.588	151.588	181.000	271.000	350.295	314.000	270.000	189.301	159.301	409.732	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.08 Zuidas-Dok	28.283	88.327	114.027	163.562	163.562	190.741	178.023	156.343	135.853	125.374	83.591	64.024	86.241	24.554	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	29.762	0	0	0	0	0	0	0	0	712	0	0	0	8.214	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	58.045	88.327	114.027	163.562	163.562	190.741	178.023	156.343	135.853	126.086	83.591	64.024	86.241	32.768	0	0
Kaaschulven binnen Hoofdwegen	866	-337	-4.901	-624	-731	-681	-598	-6.098	-6.098	-5.325	-319	1.823	8.334	8.591	0	0
Prijsstelling 2016	113	168	208	312	363	338	338	297	247	231	158	126	180	80	0	0
Voorinvestering ZuidasDok	2.821	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	979	-169	-4.693	-312	-312	-368	-343	-301	-2.101	-5.094	-161	1.949	8.514	8.671	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	59.024	88.158	109.334	163.250	163.250	190.373	177.680	156.042	133.752	120.992	83.430	65.973	94.755	41.439	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2016 Mega VenV	98.963	165.399	200.914	280.902	280.902	387.815	396.902	475.222	458.596	377.258	306.475	256.209	248.426	499.365	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2016 Mega VenV	165.045	159.958	200.914	280.902	280.902	387.815	396.902	475.222	458.596	377.970	306.475	256.209	248.426	507.579	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2017 Mega VenV	130.194	181.174	203.541	274.441	274.441	343.651	361.614	429.976	486.981	437.926	356.364	258.208	256.990	514.334	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	40.441	22.119	28.553	60.681	60.681	67.487	64.303	39.151	32.617	30.176	20.933	61.048	23.774	6.228	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	1.397	0	0	0	0	0	0	0	0	712	0	0	0	8.214	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	41.838	22.119	28.553	60.681	60.681	67.487	64.303	39.151	32.617	30.888	20.933	61.048	23.774	14.442	0	0

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijdragen derden Spoorwegen	- 31	- 31														
Kaasschuiven binnen Spoorwegen	0	- 500	500													
Prijsstelling 2016	968	77	42	54	116	128	123	75	63	59	40	117	46	28		
Mutaties Miljoenennota 2017		- 454	542	54	116	128	123	75	63	59	40	117	46	28	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.09																
Ontvangsten Mega VenV	41.384	22.661	28.607	28.607	60.797	67.615	64.426	39.226	32.680	30.947	20.973	61.165	23.820	14.470	0	0

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.

Loon- en prijsbijstelling 2016

Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die op artikel 99 Nominaal en onvoorzien van hoofdstuk XII is toegevoegd bij Eerste suppletoire begroting 2016 en die bij deze Ontwerpbegroting 2017 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.01 Saldo afsiel.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgiesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.01 Saldo a fgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		128.431	127.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		-66.586	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		61.845	127.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet		-35.000	35.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overboeking Beter Benutten	0	-26.845	-162.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	-189.466	-61.845	-127.621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.03 Internod- .verv.		3.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		2.582	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.03 Internod.verv.		5.627	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Spoorwegen		-4.723	4.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	0	-4.723	4.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.03 Internod.verv.		904	4.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		1.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		1.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RRAAM		-1.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	-1.908	-1.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		2.005	1.996	1.000	885	763	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		4.159	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		6.164	1.996	1.000	885	763	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet		-2.557	2.557	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prisbijstelling 2016	0	15	15	8	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017	51	-2.542	2.572	8	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		3.622	4.568	1.008	872	769	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		42	42	42	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert. kosten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mutaties voorjaarsnota 2016															
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inpassing miniregel rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016	-512.000														-256.000
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	-300.000														-150.000
Verlenging Infrastructuurfonds	-161.920														-80.960
Mutaties Miljoennota 2017	2.516.520														1.259.260
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	772.300
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	772.300
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V															
Mutaties voorjaarsnota 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 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	0
Mutaties Miljoennota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven															
Mutaties voorjaarsnota 2016	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Overboeking toelontvangsten	-303.758			-18.251	-18.251	-18.252	-18.252	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	0	0
Mutaties Miljoennota 2017	0	0	0	-18.251	-18.251	-18.252	-18.252	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	-38.459	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.14 Miniregel: rentevrijval															
Mutaties voorjaarsnota 2016	0	0	0	0	0	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.14 Miniregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	-64.000	0	0
Inpassing miniregel rentevrijval	512.000														
Mutaties Miljoennota 2017	0	0	0	0	0	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.14 Miniregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif															
Mutaties voorjaarsnota 2016	-40.000	40.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016	-40.000	40.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuif Infrastructuurfonds	300.000														
Kasschuiven h.a.v. ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	0	-100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Mutaties Miljoennota 2017	0	-100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	-40.000	-60.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.16 Reserve- ring Omgevingswet															
Mutaties voorjaarsnota 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.16 Reserve- ring Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eenvoudig Beier	157.051														
Mutaties Miljoennota 2017	0	75.001	40.300	8.600	4.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.16 Reserve- ring Omgevingswet	0	75.001	40.300	8.600	4.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2016 Overige uitg. en ontv.	93.523	169.659	1.042	19.152	19.050	-45.748	-45.748	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2016 Overige uitg. en ontv.	35.544	169.617	1.000	19.116	19.014	-45.748	-45.748	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	-25.541	0	0

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal uitgeven stand Miljoennota 2017 Overige uitg.en ontv.	- 35.474	24.292	41.308	9.472	105.569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	777.970	794.980
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Overboeking toelovangsten	- 303.760			- 18.251	- 18.251	- 18.252	- 18.252	- 18.252	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	0	0
Mutaties Miljoennota 2017	0	0	0	- 18.251	- 18.251	- 18.252	- 18.252	- 18.252	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	- 38.459	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2016	207.607			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	207.607			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoennota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	207.607			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2016 Overige uitg.en ontv.	0	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire begroting 2016 Overige uitg.en ontv.	207.607	0	0	18.251	18.251	18.252	18.252	18.252	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	38.459	0	0
Totaal ontvangsten stand Miljoennota 2017 Overige uitg.en ontv.	207.607	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Eenvoudig Beter

Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. De reservering op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet resteert hiermee € 157,1 miljoen.

Inpassing minregel rentevrijval

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 2015 heeft een correctie plaatsgevonden op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval in de periode 2021–2028 (€ 64 miljoen per jaar). Deze verlaging is technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,5 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Inpassing ramingsbijstelling Ontwerpbegroting 2016

In de begroting 2016 is vanaf 2026 een structurele ramingsbijstelling van € 100 miljoen per jaar toegepast. Deze verlaging is toen technisch verwerkt via een minregel op artikel 18, met daarbij de afspraak dat bij verlenging van het Infrastructuurfonds deze minregel zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het inpassen van deze minregel legt een beslag op de ruimte in de jaren 2029 en 2030 van € 0,3 miljard en vindt plaats middels een kasschuif via het aanlegprogramma van de modaliteiten (op basis van de aangepaste verdeelsleutel).

Kasschuif Infrastructuurfonds

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

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.

Overboeking Beter Benutten

Op artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten waren de middelen voor het vervolprogramma Beter Benutten gereserveerd. Het vervolprogramma Beter Benutten, dat loopt van 2015 tot en met 2017, heeft inmiddels meer vorm gekregen en volgens het zwaartepunt principe zijn deze middelen toegewezen aan artikelonderdeel 12.03 Aanleg Hoofdwegennet.

Overboeking tolontvangsten

In 2015 is de Tolwet aangenomen in zowel de Tweede als de Eerste Kamer en is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarmee is een basis gelegd voor tolheffing bij twee aanlegprojecten: de Blankenburgverbinding en de ViA15. Met de tolontvangsten worden deze projecten bekostigd. Dit betreft een overboeking van de tolreksen van artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten naar artikel 12 Hoofdwegennet.

Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Verlenging Infrastructuurfonds

Voor een toelichting wordt verwezen naar de begroting op hoofdlijnen.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal mutatie															
Ontwerpbegroting 2016 artikelonderdeel 19.09															
Mutaties voorjaarsnota 2016	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.806.303	5.823.199	5.645.720	5.589.567	5.489.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.264.772	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2016 artikelonderdeel 19.09	-171.387	-32.765	-6.334	-2.460	-2.460	22.540	22.540	22.540	22.540	22.540	22.540	22.540	22.540	25.000	25.000
BCF: BDU Bleizo	5.184.182	5.669.596	5.691.080	5.728.261	5.806.843	5.845.739	5.668.260	5.612.107	5.511.937	5.493.847	5.296.602	5.305.858	5.287.312	25.000	25.000
BDU/BCF: Amsterdam Fietsenstalling	-1.063	-23.641													
Bedrijfsoneenskundige dienstverlening	418	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280		
Capaciteitsinzet BOA	3.778	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178	-2.178		
Compensatieregeling 3 ^e Spoor Duitsland	-26.136	-2.944	-2.713	-3.413	-3.599	-3.331	-3.000	-1.000							
DBFM-conversie Derde Kolik Beatrixsluis	-20.000	-3.649	-43.130	-42.410	1.850	9.983	9.805	9.631	9.460	9.450	9.301	9.155	9.013		
DBFM-conversie Zeeoegang IJmond	-48.638	-37.095	98.481	163.330	35.826	24.378	23.952	23.534	23.124	-132.143	-164.850	-199.784	21.551		
Doorvaart en medegebruik windmolenvelden op zee	-119.748	-40.002	2.855	98.481	163.330	35.826	24.378	23.952	23.534	23.124	-132.143	-164.850	-199.784	21.551	
Eenvoudig Beter	-700	-100	-25	-75	-75	-75	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50		
GF: MIRT Onderzoek A2 knooppunt Delft-Hertogenbosch-Vught	8.451	-1.519	3.060	1.240	480	-480								5.670	
Kasschuif Infrastructuurfonds	-150														
Kasschuif Infrastructuurfonds	0	-100.000			100.000										
Kustwacht: Onderhoud Dornier vliegtuigen	0						336.200	336.200	67.200	134.200	-67.800	-121.000	-419.000	-133.000	
Loonbijstelling 2016	55.000	9.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500		
Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP	116.607	9.570	9.021	8.883	8.861	8.865	8.865	8.865	8.865	8.865	8.865	8.865	8.865		
Overboekingen met Defensie	59.520	5.220	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525	4.525		
Overdracht 2 chauffeurs	-6.110	-4.651	-292												
Overdracht Groei op het Spoor: P-R locaties	1.040	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80		
PF: Actieplan Groei op het Spoor: P-R locaties	-4.011														
PF: Aansluiting Luchthaven Lelystad	-6.671														
PF/FG/BCF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)	-83.637														
Prisbijstelling 2016	148.838	11.534	12.082	11.227	11.595	11.388	11.388	11.388	11.388	11.388	11.388	11.388	11.388		
Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds	-971.520														
RRAAM	-1.908														
Tijdelijke overplaatsing 1 fte	-230														
Tracebesluit A24 Blankenburgverbinding	1.148														
Verkoopactiviteiten RVB	18.324	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527	1.527		
Verlenging Infrastructuurfonds	10.471,706														
Verzorgingsplaatsen Alsluidijk	-19.500														
Mutaties Miljoenennota 2017	-118.935	-219.118	4.403	65.625	81.712	-22.498	312.934	315.342	47.909	-41.516	-276.372	-364.652	-445.459	5.108.523	5.102.853
Stand ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 19.09	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241	5.981.194	5.927.449	5.559.846	5.452.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2016	5.355.569	5.702.361	5.697.414	5.730.721	5.806.303	5.823.199	5.645.720	5.589.567	5.489.397	5.471.307	5.274.062	5.283.318	5.264.772	0	0
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire begroting 2016	5.184.182	5.669.596	5.691.080	5.728.261	5.806.843	5.845.739	5.668.260	5.612.107	5.511.937	5.493.847	5.296.602	5.305.858	5.287.312	25.000	25.000
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2017	5.065.247	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241	5.981.194	5.927.449	5.559.846	5.452.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853

BDU/BCF Amsterdam Fietsenstalling

Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk XII artikel 25 Brede Doeluitkering en het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de ondergrondse fietsenstalling voor Amsterdam Centraal.

Capaciteitsinzet BOA

Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk XII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid ten behoeve van capaciteitsinzet door RWS in het kader beleidsondersteuning en advies (BOA) op het gebied van Wegen.

Compensatieregeling 3^e Spoor Duitsland

Dit betreft een overboeking naar de begroting Hoofdstuk XII artikel 16 Spoor ten behoeve van een tijdelijke subsidieregeling voor bijzondere omleidingskosten voor spoorgoederenvervoer. Deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te behouden gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van het derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is en spoorwegondernemingen daardoor geconfronteerd worden met extra kosten door omleiding.

DBFM-conversie Derde Kolk Beatrixsluis

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project Derde Kolk Beatrixsluis afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

DBFM-conversie Zeetoeegang IJmond

In 2015 is de DBFM-aanbesteding van het project Zeetoeegang IJmond afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Eenvoudig Beter

Voor de eenmalige uitgaven ten behoeve van het programma Eenvoudig Beter zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van het Infrastructuurfonds (€ 148,6 miljoen) en van het Deltafonds (€ 37,2 miljoen). Binnen het Infrastructuurfonds is dit conform de aangepaste verdeelsleutel uit de investeringsruimten van de modaliteiten vrijgemaakt. De op de investeringsfondsen vrijgemaakte middelen staan gereserveerd op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds en worden tranchegewijs naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. Van de reservering van € 185,8 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter wordt bij Ontwerpbegroting 2017 € 28,7 miljoen naar de begroting Hoofdstuk XII overgeheveld. De reservering op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet resteert hiermee € 157,1 miljoen.

Kasschuif Infrastructuurfonds

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

Kasschuiven naar aanleiding van ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Om het effect van de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds op de programmering te dempen wordt een kasschuif doorgevoerd van € 661 miljoen van de periode 2026–2028 naar de periode 2022–2025 en een kasschuif van € 266 miljoen van de periode 2029–2030 naar de periode 2022–2026.

Kustwacht: onderhoud Dornier vliegtuigen

Dit betreft een overboeking van het Deltafonds voor de lenM-bijdrage in het jaarlijks onderhoud van de Dornier vliegtuigen voor de Kustwacht.

Loon- en prijsbijstelling 2016

Jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijsontwikkelingen. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2016 die op artikel 99 Nominaal en onvoorzien van Hoofdstuk XII is toegevoegd bij Eerste suppletoire begroting 2016 en die bij deze Ontwerpbegroting 2017 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Loonruimteakkoord en herstelopslag ABP

In het najaar van 2015 is een akkoord bereikt tussen de Minister voor Wonen en Rijksdienst en betrokken vertegenwoordigers van de vakbonden CNV Overheid, Ambtenarencentrum en CMHF voor het CAO sector Rijk 2015–2016. Dit betreft de verwerking van het loonruimteakkoord (€ 9,5 miljoen structureel, waarvan € 4,5 miljoen Infrastructuurfonds). Daarnaast heeft het ABP de premie voor 2016 verhoogd vanwege een stijging van de kosten en ten behoeve van een verbetering van de vermogenspositie van het fonds. Als gevolg hiervan wordt lenM deels gecompenseerd voor de herstelopslag ABP voor het jaar 2016 (€ 1,5 miljoen incidenteel, waarvan € 0,7 miljoen Infrastructuurfonds).

Overboekingen met Defensie

Dit betreft met name bijdragen aan het Ministerie van Defensie voor de Kustwacht.

Provinciefonds: Aansluiting Luchthaven Lelystad

Dit betreft een overboeking van artikel 12 Hoofdwegennet naar het Provinciefonds van € 6,7 miljoen ten behoeve van de Aansluiting Lelystad Airport. In de realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 is afgesproken dat het Rijk het projectbudget van € 19,6 miljoen aan de provincie Flevoland betaalt. Vooruitlopend op de betaling van dit projectbudget verstrekt het Rijk een voorschot van € 6,0 miljoen voor noodzakelijke grondverwerving, voorbereidingskosten en andere noodzakelijke verplichtingen. Naast het projectbudget wordt een bedrag van € 0,7 miljoen voor de planstudiekosten voor de Halve Aansluiting vergoed.

Provinciefonds/Gemeentefonds/BTW-compensatiefonds: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

Dit betreft de verwerking van een drietal overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW compensatiefonds van in totaal € 83,6 miljoen:

1. Voor een aantal Concrete projecten binnen RSP stort lenM delen van het taakstellend budget in het Provinciefonds (€ 60,9 miljoen);
2. Voor het project FlorijnAs, Concreet project binnen het RSP, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM delen van het taakstellend budget in het Gemeentefonds (€ 16,4 miljoen).
3. Een overboeking naar het BTW-compensatiefonds als gevolg van de overboekingen naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds (€ 6,3 miljoen).

Ramingsbijstelling Infrastructuurfonds

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Binnen de fondsen wordt de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

Verkoopactiviteiten RVB

Vanaf 2017 worden de verkoopactiviteiten van het RVB niet meer via de begroting van WenR gefinancierd. De beschikbare budgetten op de begroting van WenR worden hiertoe overgeboekt naar lenM/RWS, Defensie en BZK.

Verlenging Infrastructuurfonds

Voor een toelichting wordt verwezen naar de begroting op hoofdlijnen.

Verzorgingsplaatsen Afsluitdijk

Voor het project Afsluitdijk wordt in totaal € 19,5 miljoen naar het Deltafonds artikel 1 Investeren in Waterveiligheid overgeboekt, vanuit het aanlegbudget Hoofdwegennet (€ 7,0 miljoen) en het budget voor Vervangingen en Renovaties Hoofdwegennet (€ 12,5 miljoen). Deze middelen worden ingezet voor het opwaarderen van de buitenruimte en de parkeerplaatsen bij het monument en voor het actualiseren van het wegontwerp A7.

BIJLAGE 3 OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht, wat betekent dat deze medeverantwoordelijk is voor het opstellen van het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht 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 het daarvan afgeleide Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht 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 «Gecombineerd Jaarplan 2016 voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht» 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 (kosten).

Defensie / CSZK / Kustwacht (uitgaven):

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

Bijdrage departementen (kosten):

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.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter.
- 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 Luchtmacht (personeel) bestaande uit; vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen en inhuur van SAR helikopter in de nachtelijke uren.

- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; Kustwachtcentrum, Maritiem Informatie Knooppunt, de beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, Defensie heeft in 2015 budget overgedragen voor vijf jaar aan lenM, tevens loopt de bijdrage van VWS voor patiëntenvervoer via Defensie.

Infrastructuur en Milieu:

- Inhuur ETV en Betonningsvaartuigen (Kustwacht deel).
- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, inhuur loodsen en onderhoud systemen. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van RWS.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, het contract is in 2015 door lenM voor vijf jaar afgesloten.
- De inzet van RWS (personeel) bestaande uit; luchtwaarnemers en liaison.
- De inzet van ILT bestaande uit; opstappers voor de schepen en liaison.

Economische zaken:

- De inzet van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (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 (bedragen x € 1.000)										
Departement	Begroting	Activiteit	Doel							
				2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):										
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken	Centrale coördinatie Kustwachttaken (vanaf 2016 naar kosten van Defensie)	24.075	22.723	21.720	17.072	17.067	17.062	17.062
Defensie / kustwacht	X	Salarissen (MP en BP)		3.610						
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				27.685	22.723	21.720	17.072	17.067	17.062	17.062
BIJDRAGEN DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Veiligheid en Justitie	VI	Inzet Politie-personeel & helikopter, bijdrage inhuur SAR helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.400	2.581	2.581	2.581	2.581	1.881	1.181
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.531	2.014	2.014	2.014	2.014	2.014	2.014

Departement	Begroting	Activiteit	Doel								
				2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Defensie	X	Inzet Kmarpersoneel voor luchtwaarneming, inzet vliegers Dornier, beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillance / beheerskosten Defensie								
Infrastructuur en Milieu	XII	Inzet vaarwegmarkering, loodsen, inzet RWS personeel voor luchtwaarneming, inhuur SAR helikopter, deel tarief ETV en betonningsvaartuigen	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	5.663	10.871	10.871	10.871	10.871	9.871	8.871	
Economische zaken	XIII	Inzet NVWA- en SodM-personeel	Visserijcontrole en Staatstoezicht op de Mijnen	13.097	13.633	13.633	13.633	13.633	10.263	6.893	
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				22.700	29.554	29.554	29.554	29.554	24.484	19.414	
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				50.385	52.277	51.274	46.626	46.621	41.546	36.476	

Realisatie 2015 conform concept Kustwacht Nederland jaarverslag 2015.

Begroting 2016–2021 conform Gecombineerd Jaarplan 2016, voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht.

Medio 2015 is het contract voor de inhuur van de SAR helikopter door lenM afgesloten, de realisatie in 2015 staat op de regel van lenM. Defensie en VenJ dragen een deel bij door budgetverheveling en VWS betaalt voor patiëntenvervoer via Defensie aan lenM. Dit is terug te vinden in de tekst van het jaarverslag Kustwacht Nederland 2015.

De inhuur van de SAR helikopter door lenM loopt tot medio 2020, daarom gaan bij VenJ, Defensie en lenM de bedragen omlaag vanaf 2020.

BIJLAGE 4 INSTANDHOUDING

In deze bijlage wordt, in vervolg op eerdere bijlagen met betrekking tot het beheer en onderhoud en vervanging, een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenM vallen. Dit betreft het Hoofdwatersysteem, het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdspoorwegennet.

Allereerst wordt de instandhoudingsfilosofie nader toegelicht. Vervolgens is een overzicht van beschikbare middelen tot en met 2030 opgenomen waarna verder wordt ingegaan op de wijze waarop met Beheer en Onderhoud wordt omgegaan in relatie tot DBFM contracten.

1. In stand houden Rijksinfrastructuur

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 RWS en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus.

Scope 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 onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud (BenO) en Vervanging en Renovatie (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. Het gaat expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.

Aanpak instandhouding

Bij de instandhouding van de netwerken hanteer ik een aantal uitgangspunten, waarover ik naar aanleiding van een verzoek uit de Kamer van gedachten heb gewisseld met een lid van het College van de Algemene Rekenkamer. Dit heeft mij gebracht tot de navolgende nadere uitwerking van de instandhoudingsfilosofie.

Uitgangspunt 1: Een goede instandhouding moet worden geborgd over de gehele levenscyclus van infrastructuur

Een goede instandhouding van het hoofd(vaar)wegennet, het hoofdwatersysteem en het hoofdspoorwegennet is een randvoorwaarde voor de veiligheid en de bereikbaarheid van Nederland. Omwille van deze veiligheid en bereikbaarheid moet de instandhouding van de netwerken systematisch over de gehele levenscyclus worden geborgd.

Uitgangspunt 2: Prestaties en optimalisatie kosten/hinder staan centraal

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van onderhoud centraal. Het zijn immers de prestaties, zoals de beschikbaarheid, betrouwbaarheid,

duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur die de gebruikers zelf direct ervaren. Over deze te leveren prestaties maakt IenM afspraken met ProRail en maken de beleidsdirecties afspraken met RWS. De afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door deze organisaties wordt uitgevoerd.

De prestatieafspraken met ProRail zijn opgenomen in de 10-jarige beheerconcessie en de jaarlijkse beheerplannen. Met RWS wordt een Service Level Agreement (SLA) met een looptijd van 4 jaar afgesproken. In 2016 is de lopende SLA met een jaar verlengd tot en met 2017. Deze verlenging wordt benut om te werken aan de verdere versterking van de prestatiebesturing.

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing van en verantwoording over de gewenste prestaties.

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 uitvoering van de daarbij horende onderhoudsregimes.

Daarop aanvullend wordt bij RWS voor vervangingsopgaven projectsturing toegepast. Ook hierbij staan prestaties van het netwerk en optimalisatie centraal. De projectsturing van vervangingsopgaven verloopt op basis van opdrachten van tranches van projecten. Deze projecten worden in een doorlopende cyclus van lange termijn prognoses en inspecties vastgesteld.

Prestaties RWS		
Prestatiegebied	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 gladheidbestrijding	98%
Informatievoorziening	Beschikbaarheid data voor derden	89%
	Actualiteit data 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%

Prestaties ProRail			
	Bodem- waarde	Streefwaarde	
Prestatie-indicator	2015	2016	2019
Klantoordeel reizigers- vervoerders	6	6,7	7
Klantoordeel goederen- vervoerders	6	6	7
Reizigerspunctualiteit <5 min HRN (gezamenlijk met NS)	90,0%	91,0%	92,3%
Aandachtstrajecten (gezamenlijk met NS)	93,7%	95,0%	95,6%
Punctualiteit <3 min HSL-producten	80,0%	80,5%	82,0%
Punctualiteit <3 reizigers- verkeer totaal	87,0%	88,0%	90,0%
Punctualiteit regionale series <3 min	92,4%	92,9%	93,4%
Punctualiteit goederenverkeer	80,0%	80,5%	82,0%
Geleverde treinpaden	97,5%	97,6%	98,2%
Aantal beïnvloedbare TAO's (Techniek en Processen)	5.000	4.550	4.100

Bron: Beheerplan ProRail 2016

Risico- en prestatiebesturing met asset management

De prestaties en kostenoptimalisaties zoals die worden afgesproken krijgen vorm door een systeem van risico- en prestatiegestuurd beheer en onderhoud van het areaal: het asset management. Asset management is de aanpak waarmee een koppeling kan worden gelegd tussen wat de uitvoeringsorganisaties doen, welke prestaties dat oplevert en wat dat nu en in de toekomst kost. In de aanpak wordt de planning van de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden geoptimaliseerd in een afweging tussen de netwerkprestatie en de kosten over de levenscyclus van het areaal. Door zowel de kosten als de prestaties in kaart te brengen, wordt inzicht verkregen in het functioneren van de infrastructuur en is sturen op basis van prestatie en kosteneffectiviteit mogelijk. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen de directe kosten van de verschillende manieren en momenten van onderhoud en de (maatschappelijke gevolgen door) invloed op de netwerkprestatie.

Flexibele onderhoudsplanning

Voor de verschillende onderdelen van het areaal is een flexibele onderhoudsplanning beschikbaar. De keuze van het juiste moment van ingrijpen bij het verrichten van onderhoud aan of het vervangen of renoveren van infrastructuur wordt bepaald aan de hand van:

1. Het onderhoud dat volgens het vigerend beheerconcept noodzakelijk is voor de te leveren prestaties van het netwerk.
2. Resultaten uit het inspectieprogramma van de assets.
3. De mogelijkheid voor het bundelen van werkzaamheden om hinder te beperken en/of kosten te besparen.

Ad 1. Het onderhoud dat volgens het vigerend beheerconcept noodzakelijk is voor de te leveren prestaties van het netwerk.

Op basis van de beleidsdoelen bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid worden de prestatieniveaus van de netwerken bepaald en de (functie) eisen aan het areaal toegekend. Hierbij valt te denken aan de

functies die de onderdelen van het areaal moeten vervullen en de manier waarop deze functies bijdragen aan de prestaties op netwerkniveau. Ieder onderdeel van het areaal heeft een hierbij aansluitend onderhoudsplan waarin rekening wordt gehouden met de risico's voor de prestatie bij het gehanteerde onderhoudsscenario. Dit geheel resulteert in het vigerend beheerconcept. Uit het onderhoudsplan volgt een voorzien moment voor het onderhoud.

RWS en ProRail zorgen dat netwerken voldoen aan de prestatieafspraken die lenM met hen maakt (SLA en beheerconcessie). Vanzelfsprekend is het mogelijk om de prestatieafspraken en/of andere randvoorwaarden aan te passen indien daar aanleiding toe bestaat. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan indien kosten en budget met elkaar in evenwicht moeten worden gebracht.

Ad 2. Resultaten uit het inspectieprogramma van de assets.

De beheerders van de netwerken hebben een actueel inzicht in (de staat van) het bestaande areaal en de onderhoudsbehoefte daarvan. De daarvoor noodzakelijke informatie wordt actueel gehouden op basis van informatie uit (een programma van) risicogestuurde inspecties waarmee de werkelijke staat van objecten wordt bijgehouden.

Ad 3. De mogelijkheid voor het bundelen van werkzaamheden om hinder te beperken en/of kosten te besparen

Behalve de staat van de objecten wordt bij het plannen van de uitvoering van werkzaamheden ook rekening gehouden met de mogelijkheden om activiteiten te bundelen om daarmee kosten te besparen en/of hinder voor gebruikers te beperken.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

De hierboven geschetste aanpak leidt er toe dat de planning van onderhoudswerkzaamheden flexibel van aard is. Dit betekent dat met het oog op de efficiëntie, onderhoud eerder of later kan worden uitgevoerd dan volgt uit het vigerende beheerconcept. Er is dan sprake van vervroegd of uitgesteld onderhoud.

Voor uitgesteld onderhoud wordt de volgende definitie gehanteerd:

«Er is sprake van uitgesteld onderhoud (of vervanging⁵) als de assets wel blijven voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken⁶ terwijl bewust wordt afgeweken van het vigerend beheerconcept waarbij de keuze voor het moment van onderhoud of vervanging wordt bepaald op basis van feitelijke technische conditie en planoptimalisatie of prestatieafspraken.»

Met uitstel en vervroegen van onderhoud wordt beoogd om efficiënter en met minder hinder te werken.

Uitgesteld onderhoud wordt onderscheiden van «achterstallig onderhoud». Voor achterstallig onderhoud wordt de volgende definitie gehanteerd:

⁵ Vervanging valt bij ProRail onder de definitie. Bij RWS is dit niet het geval zie voor toelichting Kamerstuk 2015–2016, 34 300 A nr. 2 (pagina 133).

⁶ Er zijn situaties denkbaar waarbij assets niet (langer) voldoen aan de prestatieafspraken, zonder dat dit verband houdt met de onderhoudsconditie (bijvoorbeeld bij een tweetal stormvloedkeringen). In dergelijke situaties is geen sprake van uitgesteld (of achterstallig) onderhoud.

«Er is sprake van achterstallig onderhoud (of vervanging⁷) als de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen⁸ en/of prestatieafspraken⁹.»

Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

In de verantwoording 2016 zal voor de eerste keer gerapporteerd worden over het volume aan uitgesteld en eventueel achterstallig onderhoud aan het einde van 2016.

Ontwikkelingen in het areaal

Bovenstaande aanpak wordt toegepast bij het beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur. Bovendien krijgt instandhouding bij de aanleg van nieuwe infrastructuur reeds aandacht door bij de besluitvorming de onderhoudskosten over de hele levenscyclus in beeld te brengen (Life Cycle Costing, LCC). Op deze wijze worden niet alleen de kosten voor aanleg, maar ook de kosten voor toekomstig onderhoud bij de besluitvorming betrokken. Indien een beslissing tot de nieuwe aanleg tot hogere onderhoudskosten leidt, worden bij de startbeslissing van de verkenning, naast de investeringskosten, ook deze meerkosten voor het onderhoud op de begroting van de fondsen gereserveerd. Wanneer de realisatie van het aanlegproject aanvangt worden deze gereserveerde middelen toegevoegd aan het Beheer en Onderhoudsbudget.

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij RWS en ProRail per verantwoording 2015.

Areaal Hoofdwatersysteem	Eenheid	
Kustlijn	km	293
Stormvloedkeringen	aantal	5
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:		
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	236
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	595
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	3.772
Binnenwateren	km ²	3.048
Spui-, uitwateringssluiskolken	stuks	92
Gemaal	stuks	17
Kunstwerken t.b.v. natuur	stuks	16
Stuwcomplex	stuks	10
Hoogwaterkering	stuks	3
Waterreguleringswerken	stuks	85
Sifons / duikers / hevel	stuks	236

Areaal Hoofdwegen	Eenheid		
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.800
	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.616
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76
	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	13
Groen areaal		km ²	199

⁷ Vervanging valt bij ProRail onder de definitie. Bij RWS is dit niet het geval zie voor toelichting Kamerstuk 2015–2016, 34 300 A nr. 2 (pagina 133)

⁸ Het gaat hierbij om onderhoudsgerelateerde situaties.

⁹ Er zijn situaties denkbaar waarbij assets niet (langer) voldoen aan de prestatieafspraken, zonder dat dit verband houdt met de onderhoudsconditie (bijvoorbeeld bij een tweetal stormvloedkeringen). In dergelijke situaties is geen sprake van uitgesteld (of achterstallig) onderhoud.

Areaal Hoofdwegen	Eenheid	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.675
Verkeerscentrales	stuks	6
Spits- en plusstroken	km	338
Viaduct over RW	stuks	1.006
Viaduct in RW	stuks	1.856
Brug vast	stuks	726
Brug Beweegbaar	stuks	54
Tunnel	stuks	25
Aquaduct	stuks	15

Areaal Hoofdvaarwegen	Eenheid	
Vaarwegen:	km	7.004
waarvan binnenvaart	km	3.460
waarvan zeevaart	km	3.544
Schutsluiskolken	stuks	129
Bruggen beweegbaar	stuks	116
Bruggen vast	stuks	207
Afmeervoorziening	stuks	9.364

Bron: RWS NIS

Areaal ProRail	Eenheid		
Netlengte in exploitatie	Totaal	km	3.058
	Waarvan enkelsporig	km	950
	Waarvan meersporig	km	2.108
	Netlengte geëlektrificeerd	km	2.167
Totale spoorlengte		km	7.021
Wissels		stuks	7.071
Overwegen	Totaal	stuks	2.589
	Waarvan beveiligd	stuks	1.598
Seinen		stuks	12.036
Stations		stuks	404
Bruggen (beweegbaar)		stuks	56
Tunnels		stuks	15

2. Budgettaire aspecten

Onderstaand zijn integraal en per netwerk de budgetten tot en met 2030 gepresenteerd. Hiermee zijn de beschikbare budgetten voor Instandhouding in een overzicht samengebracht. In de tabel is te zien dat tot en met 2030 circa € 33 miljard beschikbaar is voor de Instandhouding van de netwerken. Het overzicht is uitgesplitst naar de budgetten voor het verkeers- en watermanagement, het beheer en onderhoud¹⁰ en vervanging en renovatie.

¹⁰ Hierbij 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 is getroffen. Voor spoorwegen is deze reservering nog binnen de aanlegprojecten PHS en OV SAAL opgenomen.

Totaaloverzicht beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water (in € * 1.000)¹¹

1. Budgetten verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud¹²

Artikelonderdeel	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
Hoofdwegen																
IF 12.01																
Verkeersmanagement		3.638	3.638	3.639	3.638	3.635	3.632	3.631	3.630	3.628	3.628	3.628	3.636	3.636	3.636	61.175
IF 12.06.02																
Verkeersmanagement Landelijke	10.302	16.982	16.982	16.983	16.982	17.030	17.006	16.993	16.980	16.955	16.956	16.953	17.031	17.031	17.031	254.877
Taken	512.664	524.863	506.803	513.178	499.353	442.615	442.531	454.441	458.601	458.516	458.059	449.802	448.630	448.630	448.630	7.085.316
IF 12.02.01																
Beheer en Onderhoud	16.361	15.814	15.466	15.473	15.471	15.582	15.578	15.575	15.572	15.567	15.567	15.567	15.582	15.582	15.582	234.336
IF 12.06.02																
Beheer en Onderhoud Landelijke	556.310	561.297	542.888	549.272	535.443	478.862	478.747	490.640	494.783	494.665	492.209	485.949	484.879	484.879	484.879	7.615.703
Taken																
Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud																
Hoofdwegen																
IF 13.02																
Beheer en onderhoud (incl. verkeersmanagement)	451.259	472.585	430.704	412.519	400.589	412.502	403.988	404.611	405.881	404.659	400.007	408.977	414.534	414.534	414.534	6.251.873
Totaal Beheer en Onderhoud Spoorwegen	451.259	472.585	430.704	412.519	400.589	412.502	403.988	404.611	405.881	404.659	400.007	408.977	414.534	414.534	414.534	6.251.873
Hoofdvaaarwegen																
IF 15.01																
Verkeersmanagement	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	126.420
IF 15.06.02																
Verkeersmanagement Landelijke	4.929	4.929	4.929	4.929	4.929	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	4.940	74.041
Taken	312.611	277.635	277.821	290.874	262.896	192.410	193.221	192.422	191.335	191.280	192.225	190.823	225.710	225.710	225.710	3.442.683
IF 15.02.01																
Beheer en Onderhoud	4.993	4.755	4.735	4.746	4.738	4.959	4.954	4.923	4.944	4.940	4.940	4.936	4.941	4.941	4.941	73.386
IF 15.06.02																
Beheer en Onderhoud Landelijke	330.961	295.747	295.913	308.977	280.991	210.737	211.543	210.714	209.647	209.587	210.533	208.126	244.018	244.018	244.018	3.716.530
Taken																
Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud																
Hoofdvaaarwegen																
Watersystemen																
DF 3.01.01																
Watermanagement	7.047	7.031	7.030	7.002	7.002	7.002	7.002	7.002	7.027	7.027	7.027	7.225	6.829	6.829	6.829	104.908
DF 5.02.01																
Watermanagement Landelijke	3.900	3.902	3.902	3.902	3.902	3.913	3.913	3.913	3.888	3.888	3.888	3.997	3.779	3.779	3.779	58.246
DF 3.02.01																
Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	145.083	109.178	110.722	104.087	77.346	96.614	99.663	132.536	107.489	139.761	103.479	105.841	99.956	99.956	99.956	1.631.665
DF 3.02.02																
Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	20.900	11.636	17.442	17.449	17.442	17.443	17.332	17.554	17.443	17.443	17.443	17.934	16.953	16.953	16.953	288.324
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke	6.680	6.633	6.833	6.833	6.833	6.845	6.845	6.845	6.845	6.845	6.845	7.040	6.854	6.654	6.654	104.087
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke	2.140	2.314	2.314	2.314	2.314	2.321	2.321	2.321	2.321	2.321	2.321	2.387	2.255	2.255	2.255	34.470
Taken																
Totaal Watermanagement en Beheer en Onderhoud	187.750	140.894	148.243	141.587	114.859	134.138	137.076	170.171	145.013	177.285	141.003	144.424	136.426	136.426	136.426	2.191.700
Watersystemen																
Totaal verkeers-/watermanagement, beheer en onderhoud	1.526.280	1.470.523	1.417.748	1.412.355	1.331.872	1.236.238	1.231.353	1.276.135	1.255.323	1.286.177	1.243.752	1.248.476	1.279.857	1.279.857	1.279.857	19.775.806

¹¹ De aanleg en operationele activiteiten van verkeersmanagement zijn bij Spoorwegen opgenomen onder «Beheer en Onderhoud» vanwege het feit dat ProRail dit niet apart inzichtelijk maakt.

¹² De middelen die vrijkomen door de verlenging van de fondsen worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. In de ontwerpbegroting 2017 is de omvang hiervan technisch bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. Op basis van dit uitgangspunt is voor de jaren 2029 en 2030 samen € 6,7 miljard benodigd. Het komend jaar zal de onderbouwing van deze budgetten nader worden gezien, hierbij worden ook de consequenties van areaalgroei als gevolg van het huidige aanlegprogramma betrokken. Dit kan resulteren in mutaties op de gealloceerde budgetten.

2. Vervangingen en renovaties

Vervanging ¹	Artikel	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
IF 12.02.04	Wegen	107.249	84.301	125.189	103.803	36.248	11.681	378.260	342.278	342.351	342.737	317.388	296.225	286.982	286.982	286.982	3.350.656
IF 13.02	Spoorwegen	416.183	459.798	491.331	474.795	507.799	495.953	495.860	498.067	477.757	517.706	517.706	576.299	453.087	453.087	453.087	7.290.515
IF 15.02.04	Vaarwegen	113.036	99.334	94.766	35.425	35.895	43.606	96.397	105.544	58.579	706	489	337	0	0	0	684.114
DF 3.02.03	Watersysteem	40.275	41.821	28.750	31.382	10.638	8.481	71.779	60.090	99.625	114.639	96.347	109.111	106.299	106.299	106.299	1.031.635
Totaal vervangingen en renovaties		676.743	685.054	740.036	645.405	592.580	559.721	1.042.296	1.005.979	978.312	975.788	931.930	983.972	846.369	846.369	846.369	12.356.921
Totaal Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water		2.203.023	2.155.576	2.157.784	2.057.760	1.924.452	1.795.959	2.273.849	2.282.114	2.233.635	2.261.965	2.175.682	2.232.449	2.126.226	2.126.226	2.126.226	32.192.727

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

Artikeldierdeel	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2016-2030
Hoofdwegen																
IF 12.03.02																
Reserveringen binnen verkenmin- gen en planuitwerkingen (m.u.LCC)	146	13.919	13.919	13.919	13.988	2.479	2.479	9.249	28.109	35.439	40.457	40.530	52.242			266.874
Reservering consequenties areaalgroei op BenO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	269.652			269.652
Totaal reserveringen hoofdwegen	146	13.919	13.919	13.919	13.988	2.479	2.479	9.249	28.109	35.439	40.457	40.530	321.894			536.526
Spoorwegen																
IF 13.08																
Reserveringen binnen IR (risico's BOV)	29.330	29.330	29.330	28.330	27.330	52.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.370			400.000
Totaal reserveringen spoorwegen	29.330	29.330	29.330	28.330	27.330	52.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.330	33.370			400.000
Hoofdvaaanwegen																
IF 15.03.02																
Reservering consequenties areaalgroei op BenO	0	0	0	0	2.600	12.980	12.980	12.980	12.980	9.960	35.195	39.962	10.519			150.175
Totaal reserveringen hoofdvaaanwegen	0	0	0	0	2.600	12.980	12.980	12.980	12.980	9.960	35.195	39.962	10.519			150.175
Watersystemen																
DF 1.02.01																
Reservering areaalgroei	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	5.095	8.834			13.929
Totaal reserveringen	146	43.249	43.249	42.249	43.918	67.789	48.789	55.559	74.419	78.749	108.982	118.916	374.617	0	0	1.100.630
Totaal Beheer, onderhoud, vervanging wegen, spoor, vaaaanwegen en water, incl. reserveringen	2.203.169	2.198.825	2.201.033	2.100.009	1.968.370	1.863.749	2.322.439	2.337.672	2.308.054	2.340.713	2.284.663	2.351.365	2.500.842	2.126.226	2.126.226	33.233.357

Door verschillen in aansturing en organisatie tussen ProRail en RWS 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 deel uit van de BOV reeksen. Voor een goede vergelijking met de cijfers van RWS zijn ze in de tabel niet meegenomen. Hierdoor wijken de bedragen af van die in artikel 13 van de begroting van het Infrastructuurfonds.

Ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2016 heeft een aantal mutaties plaatsgevonden bij ontwerpbegroting 2017. Deze worden nader toegelicht in de verdiepingsbijlagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Budgetbehoefte en beschikbaar budget

De uitvoeringsorganisaties brengen periodiek het benodigde langjarige bedrag voor Instandhouding voor huidig prestatieniveau in beeld. Dit doen zij aan de hand van de hierboven beschreven flexibele en risico- en prestatiegestuurde onderhoudsplanning (assetmanagement). Na herijking van de lange termijn ramingen wordt met de uitvoeringsorganisatie in overleg gegaan. Daarbij wordt kritisch gekeken of aanvullend budget echt nodig is. Een beperkt negatief verschil tussen het benodigde en beschikbare budget voor de korte termijn¹³ is een gezonde prikkel voor het uitdagen van de uitvoeringsorganisaties tot innovatie en doelmatigheid. Voor de begroting 2018 wordt onderzocht of er een betekenisvolle maat voor de omvang van een beheersbare prikkel kan worden uitgewerkt. Mocht blijken dat de prognose van het benodigde langjarige bedrag voor beheer en onderhoud hoger ligt dan het beschikbare budget, zal aan de uitvoeringsorganisatie gevraagd worden om maatregelen inzichtelijk te maken zoals versobering of aanpassing van de prestatiedoelen. Op basis hiervan kan, wanneer dit noodzakelijk blijkt, overgegaan worden tot het treffen van maatregelen of aanpassing van het budget om te voorkomen dat achterstanden ontstaan. Wanneer na deze gesprekken sprake is van een onderbouwd verschil tussen raming en budget (potentieel tekort), zal ik dit opnemen in de begroting. Bij het treffen van maatregelen bestaat, afhankelijk van het type maatregel, de kans dat deze niet, of niet op het juiste moment, tot het gewenste effect leiden of dat sprake is van additionele risico's die de problematiek zouden kunnen vergroten. Het mogelijk effect hiervan wordt beoordeeld en indien hiertoe aanleiding bestaat worden aanvullende maatregelen of een risicoreservering getroffen.

Voor het Hoofdspoorwegnet is vorig jaar reeds geconstateerd dat er sprake is van een onderbouwde budgetbehoefte die € 475 miljoen hoger is dan het beschikbare budget. Over de wijze waarop dit verschil, bij het Hoofdspoorwegnet kan worden opgelost is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 16 juni 2016 (Kamerstuk [29 984, 2015–2016, nr. 669](#)). RWS brengt op basis van de theoretische referentie het benodigde langjarige bedrag voor Instandhouding bij gelijkblijvend prestatieniveau in beeld. Hierover worden de komende tijd gesprekken gevoerd gelijktijdig met de nieuwe prestatieafspraken (SLA). Deze afspraken zullen in de ontwerpbegroting 2018 worden meegenomen. Over het algemeen geldt bij lange termijn ramingen voor Beheer en Onderhoud dat de prognose voor de budgetbehoefte voor het

¹³ 2 tot 4 jaar na het begrotingsjaar.

afgesproken prestatieniveau verder in de toekomst meer onzekerheden kent, met name omdat de resultaten van inspecties (feitelijke toestand) alleen zeggingskracht hebben op de korte termijn.

Doelmatigheid

Tot slot onderzoekt IenM, in lijn met de aanbeveling van de Rekenkamer, de mogelijkheid indicatoren te ontwikkelen om de doelmatigheid van onderhoud van de door RWS beheerde netwerken inzichtelijk te maken en wordt bezien op welke wijze ProRail hierbij kan aansluiten.

2a. Versobering en efficiency Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem

In bijlage 4.2 van de Infrastructuurbegroting 2012 heb ik u geïnformeerd over de toen 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 zijn stapsgewijs geïmplementeerd, omdat dit de mogelijkheid bood om binnen het afgesproken budgettaire kader door een verstandige mix van maatregelen passend bij de lokale situatie optimalisaties aan te brengen. Hierdoor konden en 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 2015 reeds € 709 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. 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. Naar aanleiding van de prognose in de ontwerpbegroting 2018 zal ik besluiten of aanvullende nieuwe maatregelen nodig zijn.

Netwerk	Maatregel	Initiële Bedrag in mln. t/m 2020	Prognose reali- satie bedragen in mln. 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

Netwerk	Maatregel	Initiële Bedrag in mln. t/m 2020	Prognose reali- satie bedragen in mln. t/m 2020
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	Efficiëncymaatregelen	800	815– 820
<i>Subtotaal efficiëncymaatregelen</i>			<i>815–820</i>
Alle	Besparing Landelijke Taken	200	200
Alle	Bijzondere baten t.b.v. B&O	100	30
HVWN	Opbrengsten HVWN	–	30
HWS	Heffen Leges ¹	–	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

¹ Het voornemen leges te heffen op grond van de waterwet is nog niet ten uitvoer gebracht gelet op de invoering van de omgevingswet.

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

ProRail ontvangt van lenM gemiddeld € 1,2 miljard subsidie per jaar (inclusief btw) ter dekking van de instandhoudingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hiervan heeft circa € 300 miljoen betrekking op apparaatskosten en circa € 900 miljoen op beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen.

Uit een in 2015 door PwC uitgevoerde doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, [29 984, nr. 621](#)) 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 verschil tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds van circa € 475 miljoen inclusief btw (prijspeil 2014) in de periode 2018 tot en met 2028.

Door PwC zijn kostenreducerende maatregelen geïdentificeerd om het verschil tussen de benodigde en beschikbare middelen op te lossen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het stimuleren van toetreding van nieuwe leveranciers, het reduceren van levensduurkosten, meer onderhoud overdag, langere trein vrije perioden en het aanpassen van de gebruiksvergoeding systematiek. Met de eerste twee genoemde maatregelen is ProRail reeds gestart. Vervolgens zullen gefaseerd de overige maatregelen worden uitgewerkt en ingevoerd. Dit gebeurt in overleg met diverse belanghebbenden. Eind 2016 zal besluitvorming plaatsvinden over de te nemen kostenreducerende maatregelen (zie Kamerstuk [29 984, 2015–2016, nr. 669](#)).

Risicoreservering

In de vrije investeringsruimte spoor van het Infrastructuurfonds is € 400 miljoen gereserveerd voor risico's die zonder deze reservering het potentieel tekort zouden kunnen vergroten. In de door PwC uitgevoerde doorlichting van de financiële meerjarenreeksen zijn diverse van deze risico's gesignaleerd. De grootste risico's betreffen: hogere uitgaven Betuweroute, hogere uitgaven vervangen kunstwerken (zoals bijvoorbeeld de Oosterdokbruggen) en de verdere vertraging van de invoering van prestatiegericht onderhoud (PGO).

Taakstellingen

In de beschikbare middelen zijn de taakstellingen uit het Regeerakkoord Rutte I en II verwerkt. Voor beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen gaat het om € 110 miljoen lagere uitgaven per jaar en € 50 miljoen hogere gebruiksvergoeding per jaar, beide structureel vanaf 2015. Voor de apparaatskosten gaat het om € 37,5 miljoen per jaar structureel vanaf 2018 met een ingroei vanaf 2013 en om € 20,5 miljoen per jaar structureel vanaf 2018 met een ingroei vanaf 2016.

2c. DBFM en budgetten voor beheer en Onderhoud

Bij DBFM is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, maar ook voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Bij traditionele contracten koopt het Rijk een product in: bijvoorbeeld een rijksweg met 2x2 rijstroken. Bij een DBFM-contract neemt het Rijk echter een dienst af: een beschikbare rijksweg. Het benodigde budget komt uit drie bronnen: (i) het aanlegbudget, (ii) het beschikbare beheer en onderhoudsbudget van reeds aanwezige infrastructuur en (iii) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd.

Ten behoeve van de aanbesteding van een DBFM contract wordt een referentieraming opgesteld voor de te verwachten aanleg- en beheer en onderhoudskosten bij traditionele uitvoering. Deze referentieraming wordt gebruikt om de plafondprijs (het acceptabele maximum) voor de bieding te bepalen. Deze ramingen worden tegenwoordig op dezelfde wijze uitgevoerd als de ramingen die voor LCC worden uitgevoerd.

De aanbesteding verloopt in een aantal stappen. Na de laatste stap vindt ook de budgettaire verwerking in de begroting plaats. De beschikbare middelen vanuit Aanleg, BenO (incl. areaalgroei) wordt overgeboekt naar het GIV/PPS-artikel. De middelen worden met eenzelfde «netto contante waarde» omgezet in een langjarige reeks ter betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit is de zgn. financiële inpassing of DBFM conversie. Er wordt hiermee geen budget toegevoegd aan het project, de kasreeks wordt alleen aangepast aan de contractvorm. De prestatie-eisen en uitrustingsniveaus van de infrastructuur binnen het DBFM contract zijn dezelfde als die aan RWS worden gesteld. Op het moment van aanbesteden wordt bij de M (maintain) van DBFM, een serviceniveau uitgevraagd dat past bij het onderhoudsregime (Service Level Agreement) wat op dat moment van toepassing was. Dat niveau geldt voor de looptijd van het contract en is daarmee niet budgettair flexibel. Er wordt momenteel overigens wel aan gewerkt om bij de nog af te sluiten DBFM contracten ook bijstelling mogelijk te maken.

Bij DBFM geldt dat voor een periode van 20–25 jaar het consortium verantwoordelijk is voor het onderhoud van infrastructuur. Na afloop van het DBFM-contract valt dit deel van het areaal weer binnen het reguliere beheer en onderhoud van RWS. De mutaties tussen het beheer, onderhoud en vervanging artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.02, vaarwegen artikelonderdeel 15.02) en het DBFM artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.04, vaarwegen artikelonderdeel 15.04) zijn zichtbaar in de begroting en worden toegelicht. Na afloop van een DBFM-contract zal het BenO-deel weer aan de reguliere onderhoudsbudgetten van RWS worden toegevoegd.

In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten eind 2016 DBFM contracten zullen zijn afgesloten. Voor de financiering van deze projecten zijn de genoemde BenO middelen (per jaar) ingezet. Deze zullen na afloop van het DBFM contract weer beschikbaar komen tegen het dan geldende prijspeil.

Project	Areaalinformatie		Einde DBFM contract	Uitgenomen B&O budget/jaar	
	Baanlengte	Wegconfiguratie in M-fase			
A59 Rosmalen–Geffen	23 km		2x2	2019	1,0 mln.
N31 Leeuwarden–Drachten	56 km	Langdeel aquaduct	2x2	2022	5,5 mln.
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1 ^{ste} en 2 ^{de} Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord	50 km		2x3	2032	2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammertunnel	2x5+1	nnb	14,2 mln.
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>				
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 mln.
Beatrixsluis 3 ^e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2047	2,8 mln.
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluisseilanden		2045	2,5 mln.

Project	Arealinformatie		Einde DBFM contract	Uitgenomen B&O budget/jaar
	Baanlengte	Wegconfiguratie in M-fase		
<i>Hoofdspoorwegnet</i>	<i>Lengte infrastructuur</i>			
HSL-Zuid	85 km	Hogesnelheidsinfrastructuur	2031	nvt

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 hoofdwatersysteem

Door RWS wordt de vervangingsopgave voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem elke twee jaar geactualiseerd. De volgende actualisatie zal derhalve plaatsvinden voor de ontwerpbegroting 2018. Op basis van het huidige inzicht zijn de budgetten tot en met 2030 toereikend.

In het MIRT projectenoverzicht worden de vervanging en renovatie projecten voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem met een budgettair beslag van meer dan € 10 miljoen. Separaat toegelicht.

Toekomstige vervangingen spoor

De vervangingsinvesteringen in de periode tot en met 2030 maken onderdeel uit van de BOV-reeksen in de begroting en bedragen gemiddeld € 491 miljoen per jaar. Voor de periode na 2030 is een verhoging van de vervangingskosten te verwachten, met name 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. Op basis van de huidige inschattingen lopen de vervangingsinvesteringen na 2030 op tot gemiddeld € 553 miljoen per jaar.

Vervangingen	2017–2030	2031–2050
Bovenbouw	177	162
Treinbeveiliging	90	94
ICT-systemen	74	74
Energievoorziening	48	68
Transfer	48	48
Kunstwerken	38	74
Verkeersleiding en Telecom	27	27
Overige systemen	6	6
Forfaitaire aftrek	- 17	0
Totaal	491	553

4. Duurzaamheid

Duurzaamheid is één van de beleidsdoelen die bij de instandhouding van alle netwerken een rol spelen. Daarom wordt voor zowel de netwerken beheerd door RWS als voor het spoor ingezet op terugdringen van het energieverbruik en hergebruik van materialen.

Duurzaamheid hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersysteem

Voor de door RWS beheerde netwerken ligt focus op de thema's «klimaat en energie», «circulaire economie» en «vitaal natuurlijk kapitaal». Daarbij zet ik onder meer in op het energie neutraal maken van het wegennet, de bruggen en de sluizen. RWS kan met inzet van zijn netwerk een flinke bijdrage leveren aan innovatieve mobiliteitsoplossingen en tevens een voorbeeld vervullen voor andere organisaties. Dit voert verder dan alleen de instandhouding van de bestaande infrastructuur.

Mijn inzet bestaat uit:

1. Het energieneutraal functioneren van RWS in 2030, zodat het netto energiegebruik nul is;
2. Sturen op verbeterde energie van gecontracteerde marktpartijen die werk uitvoeren aan de netwerken;
3. Daar waar mogelijk ruimte geven langs het rijks(vaar)wegennet aan faciliteiten die passen bij nieuwe mobiliteiten, zoals elektrische laadpalen en waterstofauto's.

Voor het beheer en onderhoud gaat het dan om een meer duurzame uitvoering (maatregelen zoals het toepassen van LED, het gebruik van groene stoom met Nederlandse Garantie van Oorsprong, het toepassen van biobrandstoffen in de schepen van de Rijksrederij, hergebruik van grondstoffen etc.).

Daarnaast zal met name in de eerste jaren worden gewerkt aan het geschikt maken en ontwikkelen van monitoringsinstrumentarium om de prestaties op het gebied van duurzaamheid in kaart te kunnen brengen en erover te rapporteren (samengevat in het jaarverslag Duurzaamheid). Voor de jaren 2017 en 2018 is hiervoor een budget van 7 miljoen euro per jaar beschikbaar. Met deze middelen wordt vorm gegeven aan een ontwikkeltraject waarbij het uitvoeringsprogramma jaarlijks wordt bijgesteld aan de hand van de resultaten van onderzoeken en pilots naar de meest effectieve maatregelen. Daarmee is het de verwachting dat met de beschikbare middelen eind 2018 de duurzaamheid van het beheer en onderhoud op een navolgbare wijze is vergroot.

Duurzaamheid spoor

Duurzaam rijden en werken op en om het spoor is onmisbaar en die rol wordt alleen maar groter. Binnen ProRail is duurzaamheid daarom ook een beleidsprioriteit. ProRail heeft zichzelf forse ambities opgelegd op tal van gebieden: energie, materialen, afval, flora en fauna en een goede ruimtelijke inpassing.

Ook in 2017 heeft duurzaamheid op en rond het spoor aandacht. ProRail blijft zich inzetten voor het jaarlijks terugdringen van energieverbruik met 2%. Dit wordt beoogd door:

- het verlagen van energiegebruik voor verlichting op stations en emplacementen door de overgang op LED-verlichting en het hanteren van slimme dimmers. De inzet van deze dimmers draagt verder ook bij aan de spoorveiligheid;

- het verschuiven van gasgestookte naar elektrische wisselverwarming;
- een beter beheer van aansluitingen;
- het deels zelf opwekken van de energiebehoefte van ProRail. In 2017 wordt een aantal stations voorzien van zonnestroom.

Net als andere partners in de spoorsector wil ProRail haar CO₂-emmissies reduceren door:

- te starten in 2016 met een aanbesteding voor de inkoop van groen gas. In 2017 wordt naar verwachting 100% van de energiebehoefte van ProRail groen ingekocht;
- beter inzicht te krijgen in de omvang van de materiaalstromen van ProRail. In 2017 wordt hiertoe een digitaal registratiesysteem geïmplementeerd dat inzicht geeft in de materiaalbalans van spoorinfrastructuur;
- het verkennen van duurzaam materiaalgebruik bij projecten in het bovenbouw vernieuwingsprogramma;
- het selecteren van projecten voor het hergebruik van wissels op emplacementen.

BIJLAGE 5 PRORAIL

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Kamerstukken II 2011–2012 [32 707](#), nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken (aanbevelingen 14 en 15). Een deel van deze maatregelen is verwerkt in Bijlage 4 (instandhoudingsbijlage) 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 2017–2021.
- B. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail: Een schematische weergave van de financiële stromen van de spoorinfrastructuur in 2017.

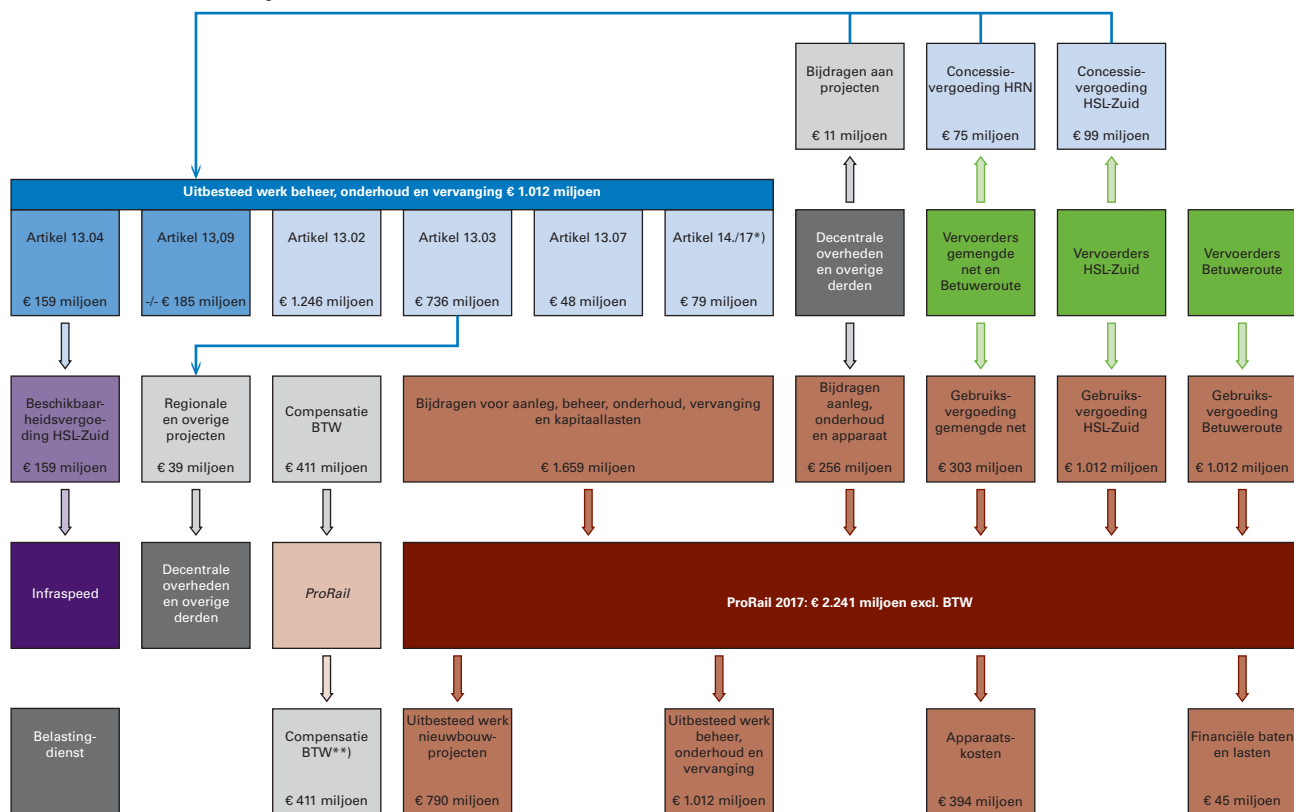
Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail

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 2017–2021.

Bedragen x € miljoen					
	2017	2018	2019	2020	2021
Rijksbijdrage voor aanlegprojecten (13.03/14.03/17.02)	776	727	777	841	906
Bijdragen van derden voor aanlegprojecten	226	180	180	180	180
Rijksbijdragen voor BOV (13.02)	1.246	1.227	1.192	1.213	1.216
Bijdragen van derden voor onderhoud	30	30	28	28	28
Gebruiksvergoeding vervoerders	326	335	330	328	331
Rijksbijdrage voor rente en aflossing (13.07)	48	17	17	17	17
Totaal inkomsten ProRail	2.652	2.516	2.524	2.607	2.678
Uitbesteed werk nieuwbouw	790	703	745	798	854
Uitbesteed werk BOV	1.012	1.010	975	991	996
Apparaatskosten	394	388	388	387	385
Rente en aflossing leningen	45	14	14	14	14
Totaal uitgaven ProRail, excl. BTW	2.241	2.115	2.122	2.190	2.249
Afdracht BTW aan Belastingdienst	411	401	402	417	429
Totaal uitgaven ProRail, incl. BTW	2.652	2.516	2.524	2.607	2.678

Onderdeel B – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële kasstromen spoorinfrastructuur 2017



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

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

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.

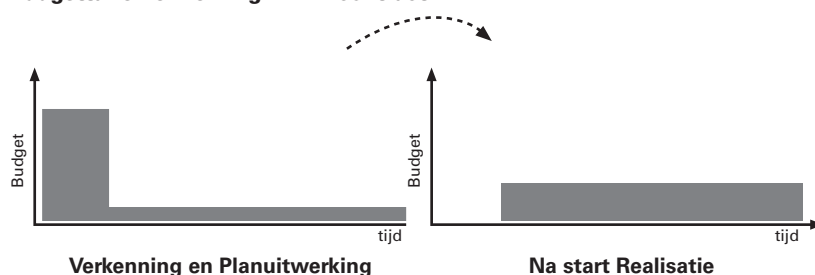
Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten¹⁴. 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 lenM-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract¹⁵. 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.

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



¹⁴ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het Kabinet Rutte II.

¹⁵ 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
BCF	BTW-Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BOV	Beheer, Onderhoud en Vervanging
BR	Betuwroute
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
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
GF	Gemeentefonds
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
IPO	Interprovinciaal Overleg
KPI	Kernprestatie indicatoren
LocoV	Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
KWC	Kustwachtcentrum
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
PF	Provinciefonds
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
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol–Amsterdam–Almere
SLA	Service Level Agreement
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
TPN	Trade Port Noord
UvW	Unie van Waterschappen
V&R	Vervanging en Renovatie
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WenR	Ministerie van Wonen en Rijksdienst
ZZL	Zuiderzeelijn