

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGRO- TINGSWETSVORSTEL	2
	Wetsartikel 1	2
B.	BEGROTINGSTOELICHTING	3
1.	Leeswijzer	3
2.	Infrastructuuragenda	7
3.	Productartikelen	17
	Artikel 12 Hoofdwegennet	17
	Artikel 13 Spoorwegen	37
	Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	56
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	62
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	78
	Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	88
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	96
4.	Bijlagen	99
	Bijlage 1 Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	99
	Bijlage 2 Verdiepingsbijlage	103
	Bijlage 3 Overzichtsconstructie Kustwacht	149
	Bijlage 4 Instandhouding	152
	Bijlage 5 ProRail	176
	Bijlage 6 DBFM-conversies	178
	Bijlage 7 Tol	179
	Bijlage 8 Lijst van afkortingen	185

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

B. BEGROTINGSTOELICHTING

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

Voor u ligt de begroting van het Infrastructuurfonds.

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

Structuur

De opzet en de structuur van de begroting voor het Infrastructuurfonds zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd.

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de infrastructuuragenda is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2018 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2018 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 planuitwerkingprogramma'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 suppletoire begroting 2017.

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 2018](#).

Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht.

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.

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten in deze begroting verwerkt:

1. 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 hiermee als volgt:

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

2. 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.
3. 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 2031.
4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2031 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.
5. 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.
6. 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 13.03 Aanleg en door het opnemen van het grafische schema met de financiële stromen (bijlage 5 ProRail).

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 is uitgebreid met uw Kamer gesproken over kasschuiven op de fondsbegrotingen. In het kader van de informatievoorziening wordt hieronder aangegeven waarom deze kasschuiven worden doorgevoerd op de fondsbegrotingen en op welke plek de in de begroting 2018 doorgevoerde kasschuiven worden toegelicht.

Op de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven wordt ervoor gezorgd dat de beschikbare kas per jaar en per modaliteit blijft aansluiten op de in de begroting geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budgetneutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van de begrotingen van het Infrastructuurfonds en Deltafonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2018 over de gehele looptijd van de begroting inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Indien sprake is van politiek relevante kasschuiven dan worden deze tevens opgenomen en toegelicht in de begroting op hoofdlijnen. De begroting op hoofdlijnen treft u op pagina 9 van deze begroting.

Groeiparagraaf

In de groeiparagraaf worden de belangrijkste verbeteringen in de begroting beschreven ten opzichte van het voorgaande jaar.

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

In aanloop naar de begroting 2017 is er door de rapporteurs mw. Visser en dhr. Hoogland namens de vaste Kamercommissie IenM voor de begrotingscyclus samengewerkt met vertegenwoordigers vanuit IenM 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. Naar aanleiding van deze aanbevelingen zijn er reeds in de begroting 2017, het MIRT Overzicht 2017 en het jaarverslag 2016 verbeteringen aangebracht. Deze verbeteringen zijn toegelicht in de groeiparagraaf van de begroting 2017 en het jaarverslag 2016.

In de begroting 2018 en het MIRT Overzicht 2018 zijn de volgende verbeteringen aangebracht:

1. In het MIRT Overzicht 2018 is bij alle projecten de koppeling tussen project- en beleidsdoelstellingen meer expliciet gelegd. Dit is gedaan door in alle projectbladen in het MIRT Overzicht een onderdeel toe te voegen waarin is aangegeven op welke wijze het desbetreffende project een bijdrage levert aan (een van) de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in de beleidsbegroting van IenM.
2. Conform aankondiging in de begroting 2017 is onderzocht of in het MIRT Overzicht 2018 een financiële eindverantwoording kan worden geïntroduceerd voor opgeleverde projecten in lijn met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer op dat vlak. Uitkomst van dit onderzoek is dat de vanaf het MIRT Overzicht 2017 opgenomen tabel «ontwikkelingen planning en budget» bij alle projecten in de planuitwerking- en realisatiefase vanaf het MIRT Overzicht 2018 jaarlijks met een jaar zal worden uitgebreid. Op deze wijze wordt geleidelijk het overzicht uitgebreid en ontstaat op termijn voor alle

- projecten het door de Algemene Rekenkamer aanbevolen totaaloverzicht van de ontwikkelingen in de planning en het budget.
3. In het MIRT Overzicht 2018 is voor alle projecten in de realisatiefase de voortgang van de realisatie inzichtelijk gemaakt door in de tabel «gerealiseerd budget» het gerealiseerde budget uit te drukken als percentage van het totale beschikbare budget.
 4. In het MIRT Overzicht 2018 is aanvullend inzicht verschaft in de rijksmiddelen die per departement beschikbaar zijn gesteld voor opgaven in het ruimtelijk domein.
 5. In bijlage 4 instandhouding is in de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds inzicht geboden in de budgetbehoefte voor instandhouding.

Met de doorgevoerde verbeteringen zijn alle aanbevelingen van de rapporteurs mw. Visser en dhr. Hoogland verwerkt. Het komende jaar zal de nadruk liggen op het bevorderen van de kwaliteit van de doorgevoerde verbeteringen.

Naast de bovengenoemde verbeteringen in de informatievoorziening is er in deze begroting ook opvolging gegeven aan de Kabinetsreactie op het IBO «flexibiliteit in de infrastructurele planning». Op pagina 15 van deze begroting treft u de verbeteringen in de informatievoorziening die hieruit voortvloeien op de Infrastructuurfonds- en Deltafondsbegroting.

Instandhoudingsbijlage

In deze begroting zijn de onderstaande punten opgenomen in de bijlage 4 Instandhouding:

- Conform de toezegging uit de voorgaande begroting, en zoals bevestigd in het wetgevingsoverleg van 17 juni 2017, wordt inzicht geboden in de beschikbare budgetten en budgetbehoefte voor instandhouding;
- Er is invulling gegeven aan de motie Belhaj (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550, nr. 48](#)). Deze verzoekt om inzicht te bieden in de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet;
- Er wordt invulling gegeven aan de toezegging uit de eerste suppletoire begroting 2017 om nader inzicht te geven in de balanspost «nog uit te voeren werkzaamheden».

Tolbijlage

In bijlage 7 wordt met ingang van de begroting 2018 inzicht geboden in de financiële stromen die samenhangen met de (voorbereiding op de) beoogde tolheffing op de trajecten Blankenburgverbinding en ViA15.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

In de infrastructuuragenda wordt de agenda op projectniveau gepresenteerd, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2018 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2018 begint. Daarna volgt een toelichting op begroting op hoofdlijnen.

Mijlpalen en resultaten 2018

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2018 wil lenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	– 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	– 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.
Hoofdvaarwegen	– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
	– 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 en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Overzicht 2018.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenM in 2018 wil halen per modaliteit.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– A1/A6 (deeltraject Schiphol–Amsterdam–Almere)
	– N18 Varsseveld – Enschede
	– N35 Zwolle Wijthem
	– A27/A1 Utrecht Noord – knpt. Eemnes – Bunschoten
Start realisatie	– A4 Vlietland – N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute)
	– A1 Apeldoorn Azelo
	– A15 Papendrecht Sliedrecht

Spoorwegen	
Mijlpaal	Project
Oplevering	– Vleuten–Geldermalsen: onderdeel Utrecht Centraal – Amsterdam Rijnkanaal
	– Fietsparkeren bij Stations (diverse deelprojecten)
	– Toegankelijkheid Stations (diverse deelprojecten)
	– Programma Kleine Functiewijzigingen (diverse deelprojecten)
	– Verbeteren Veiligheid Overwegen (diverse deelprojecten)
	– Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (diverse deelprojecten)
	– Niet Actief Beveiligde Overwegen (diverse deelprojecten)
	– Meerjarenprogramma Ontsnippering Spoor (diverse deelprojecten)
	– Meerjarenprogramma Geluid (diverse deelprojecten)
	– Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
	– NaNOV (diverse deelprojecten)
	– Upgrade emplacementvoorzieningen i.h.k.v. Arbo-veiligheid (diverse deelprojecten)
	– Rotterdam-Genua: Zevenaar-Grens 3 ^e spoor
	– Zwolle realiseren gelijktijdigheden rondom emplacement zwolle
	– Opstellen reizigersmaterieel korte termijn (diverse deelprojecten)
Start realisatie	– Fietsparkeren bij Stations (diverse deelprojecten)
	– Toegankelijkheid Stations (diverse deelprojecten)
	– Programma Kleine Functiewijzigingen (diverse deelprojecten)
	– PHS; Programma Hoogfrequent Spoor onderdeel: Ede OV-knoop, Eindhoven opstellen
	– Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (diverse deelprojecten)
	– Niet Actief Beveiligde Overwegen (diverse deelprojecten)
	– Meerjarenprogramma Geluid (diverse deelprojecten)
	– Sporendriehoek Noord Nederland: Hoogeveen snelheidsverhoging
	– NaNOV; onderdeel Rheden
	– Waalhaven Zuid herinrichten emplacement
	– Opstellen reizigersmaterieel korte termijn (diverse deelprojecten)

Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens
	– Maasroute
	– Sluis Limmel (als onderdeel van Maasroute)
Start realisatie	– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek
	– Nieuwe Sluis Terneuzen

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Overzicht 2018.

Regionale/lokale infrastructuur

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. Op artikelonderdeel 14.01 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 productartikelen, de voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer en het MIRT Overzicht 2018.

Begroting op hoofdlijnen

Verlenging looptijd investeringsfondsen tot en met 2031

Mede ingegeven door de motie van het lid Harbers c.s. (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300, nr. 50](#)) is vorig jaar besloten om het Infrastructuurfonds en het Deltafonds met ingang van de begroting 2018 jaarlijks met een jaar te gaan verlengen. Bij de begroting 2018 betekent dit dat de looptijd van de investeringsfondsen wordt verlengd tot en met 2031.

Met de verlenging tot en met 2031 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 5,5 miljard beschikbaar op het Infrastructuurfonds. Deze ruimte wordt bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. Hiervoor is in 2031 circa € 3,7 miljard benodigd.

De ruimte die in 2031 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen betreft investeringsruimte en bedraagt circa € 1,8 miljard.

Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2017. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

Begroting op hoofdlijnen (bedragen x € 1.000)										
	art	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	2031	
Stand Ontwerpbegroting 2017		5.878.321	6.240.415	6.262.750	6.356.639	6.234.048	6.406.529	44.251.664	0	
Mutaties 1 ^e suppletoire begroting 2017		261.073	29.460	186.787	- 2.098	8.834	- 600	42.741	0	
Stand 1 ^e suppletoire begroting 2017		6.139.394	6.269.875	6.449.537	6.354.541	6.242.882	6.405.929	44.294.405	0	
Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 360.179	- 26.698	- 39.732	94.652	175.861	94.230	831.466	5.609.992	
<u>Kaderrelevante mutaties IF</u>										
1 Bijdragen derden Hoofdwegennet	12	- 7.140	- 15.490				6.981			
2 DBFM-conversies										
- A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	12	- 114.032	- 14.103	19.131	12.687	11.867	8.474	62.134	7.150	
- Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	15	- 14.857	- 22.907	- 13.272	5.868	3.634	3.571	26.449	3.076	
- N18 Varsseveld-Enschede	12	- 113.263	16.232	9.345	9.201	7.233	7.103	52.974	6.196	
- SAA A6 Almere	12	- 28.528	- 53.060	- 77.255	33.134	11.832	11.622	86.187	9.960	
3 Extrapolatie Infrastructuurfonds										
- Bijdragen aan Infrastructuurfonds	Div.								5.260.879	
- Ontvangsten van derden	12/13								240.039	
4 Loon- en prijsbijstelling	Div.	70.601	78.356	78.730	79.990	78.133	80.853	638.136	83.582	
5 Ontvangstenschuiven	Div.	- 13.799	16.042	- 15.601	- 23.078	81.864	- 20.901	- 24.527		
6 Overboeking Basisregistratie Ondergrond	18	- 8.000	- 10.000	- 10.000	- 9.500	- 5.930				
7 Overboeking Elektronisch Identificeren	18		- 1.639	- 1.639	- 1.639	- 1.639	- 1.639	- 13.112	- 1.639	
8 Overboeking Kustwacht	18	- 1.504	- 6.059	- 6.809	- 7.362	- 6.852	- 6.096	- 38.559	- 3.165	
9 Overboekingen PF/GF/BCF:										
- Grensoverschrijdend Spoorvervoer	13	- 9.458								
- Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)	14	- 146.881								
10 Realisatie tolsysteem	12						4.000	32.000	4.000	
Diversen	Div.	19.542	- 22.420	- 6.872	- 1.649	- 1.281	262	9.784	- 86	
<u>Mutaties binnen kader IF</u>										
11 Correctie extrapolatie 2029 en 2030	12							241.412		
	13							115.208		
	15							149.570		
	18							- 506.190		

	art	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	2031
12	Inpassing generale kasschuif Infrastruc- tuurfonds	13	- 250.000	60.000	190.000				
		18	250.000	- 60.000	- 190.000				
13	Inpassing minregel generale kasschuif OB2017	13	- 80.000		80.000				
		15	- 20.000		20.000				
		18	100.000		- 100.000				
14	Kasschuiven tussen modaliteiten	12	70.000	105.000	45.000		- 305.000	85.000	
		13		- 80.000	- 165.000	50.000	255.000		
		15	- 70.000	- 25.000	120.000	- 50.000	50.000	- 85.000	
15	Multimodale Knoop Schiphol	13			60.000			250.000	
		17						- 250.000	
16	Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwe- gennet	12					- 38.000	- 296.000	
		15					38.000	296.000	
Stand Ontwerpbegroting 2018									
		5.779.215	6.243.177	6.409.805	6.452.193	6.421.743	6.500.159	45.125.870	5.609.992

Ad 1. Aan de lagere ontvangsten van per saldo € 15,6 miljoen ligt een viertal oorzaken ten grondslag. De bijdrage vanuit de regio voor N33 Assen–Zuidbroek valt lager uit als gevolg van meevallende uitgaven (– € 7,1 miljoen). Tevens vallen de ontvangsten lager uit wegens het niet doorgaan van de bestuursovereenkomst voor hoogwaardig openbaar vervoer A27/A1 (– € 1,1 miljoen) en een aanbestedingsmeevaller op A4/A9 Badhoevedorp (– € 14,4 miljoen). Daarnaast zijn er extra ontvangsten vanuit de regio voor de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel met betrekking tot de A28/A1 knooppunt Hoevelaken (+ € 7,0 miljoen).

Ad 2. Van de projecten A27–A1 Utrecht–Eemnes–Bunschoten, Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde, N18 Varsseveld–Enschede, en SAA A6 Almere 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 3. Bij de begroting 2018 wordt de looptijd van het Infrastructuurfonds met een jaar verlengd tot en met 2031. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2030 stand begroting 2017 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken.

Ad 4. Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2017 en de verhoging van de pensioenpremie van het ABP. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2017 voor de loon- en prijsbijstelling en ter compensatie van de pensioenpremiestijging aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op de begroting Hoofdstuk XII en de investeringsfondsen.

Ad 5. Dit betreft het effect op de uitgavenramingen van bijdragen van derden die in de tijd verschuiven. Onder meer ontvangsten vanuit het EU-fonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport) voor ERTMS en bijdragen van derden voor A7 Zuidelijke Ringweg Groningen liggen hieraan ten grondslag.

Ad 6. Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord.

Ad 7. Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte.

Ad 8. De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte.

Ad 9. Dit betreft overboekingen naar het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds in het kader van Grensoverschrijdend Spoorvervoer (€ 9 miljoen) en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) (€ 147 miljoen).

Ad 10. Dit betreft de uitvoering van de tijdelijke tolheffing op Blankenburg-verbinding en ViA15. De dekking van het daarvoor benodigde budget komt uit de tolopbrengsten.

Ad 11. Bij begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte.

In de begroting 2017 is aangegeven dat de beleidsruimte nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld. Om dit vast te kunnen stellen, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden gezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 253 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte op artikel 18 Overige uitgaven.

Ad 12. Op basis van de budgettaire prognose is bij de eerste suppletoire begroting 2017 een kasschuif van € 250 miljoen van 2017 naar 2018 (€ 60 miljoen) en 2019 (€ 190 miljoen) verwerkt. Deze kasschuif is bij de eerste suppletoire begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. Zoals aangekondigd in de eerste suppletoire begroting 2017 wordt deze kasschuif – op basis de geactualiseerde programmering – bij begroting 2018 over de artikelen verdeeld. De kasschuif is bij begroting 2018 volledig ingepast op artikel 13 Spoorwegen, aangezien met name op dit artikel sprake is van diverse autonome verträgen in de programmering.

Ad 13. Bij begroting 2017 is een kasschuif van € 100 miljoen van 2017 naar 2020 toegepast ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. Deze kasschuif is bij begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. De meerjarige programmering is hiervoor niet aangepast en derhalve is de kasschuif bij begroting 2017 nog niet verdeeld over de artikelen. Bij begroting 2018 wordt deze kasschuif ingepast op artikel 13 Spoorwegen (€ 80 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 20 miljoen).

Ad 14. Op de verschillende modaliteiten treden diverse autonome wijzigingen van de programmering op. Om een betere verdeling van de overprogrammering over de verschillende modaliteiten te verkrijgen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Ad 15. In de begroting 2017 is vermeld dat binnen het totale beschikbare ERTMS-budget € 250 miljoen wordt vrijgemaakt om de capaciteit van de multimodale knooppunt Schiphol te vergroten. Middels deze mutatie

wordt € 250 miljoen overgeheveld vanuit artikelonderdeel 17.07 ERTMS naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Ad 16. Op basis van het tweejaarlijks Vervanging en Renovatie (VenR)-prognoserapport blijkt tot en met 2030 sprake te zijn van een tekort op de vervanging- en renovatiebudgetten op artikel 15 Hoofdvaarwegennet. Dit gewijzigde beeld is ontstaan doordat voor het hoofdvaarwegennet de VenR-behoefte op middellange termijn beter in beeld is gekomen, waarbij de toegenomen kosten voor issues als bruggen (stalen bruggen/ draagkracht) en het opnemen van damwandenproblematiek een belangrijk deel van de toename veroorzaken. Het tekort op artikel 15 Hoofdvaarwegennet zorgt op fondsniveau niet voor een verhoging van de benodigde middelen voor VenR, aangezien het VenR-prognoserapport tegelijkertijd een overschot liet zien op de vervanging- en renovatie-opgave op artikel 12 Hoofdwegennet. In bijlage 4 wordt de vervanging en renovatieopgave nader toegelicht.

Overprogrammering

De in de begroting 2014 geïntroduceerde overprogrammering wordt gebruikt om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderuitputting van het beschikbare budget.

De overprogrammering wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2022) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2031 is het volledige programma altijd gedekt. Overprogrammering wordt hoofdzakelijk gebruikt op de budgetten 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.

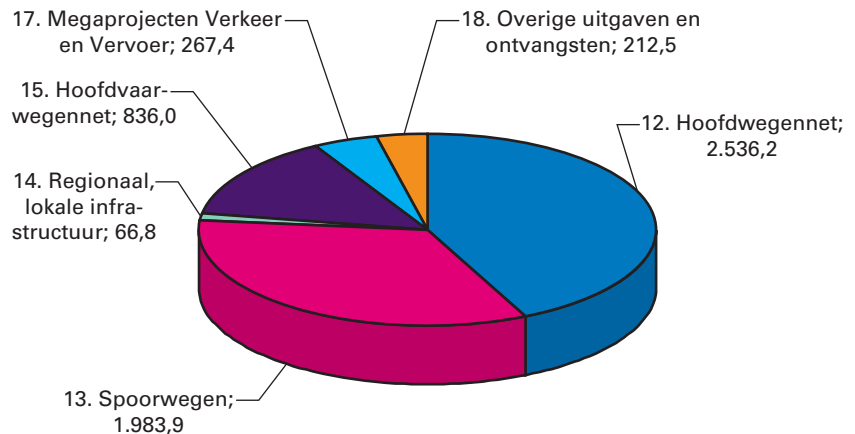
Overprogrammering Infrastructuurfonds (bedragen x € 1 miljard)			
	T/m 2022	Vanaf 2023	Totaal
Aanlegprogramma	21,1	16,4	37,5
Aanlegbudget	19,3	18,3	37,5
Overprogrammering (-)	- 1,9	1,9	0,0

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 2022) 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 2017–2031 gepresenteerd.

**Gemiddelde jaarlijkse uitgaven van het Infrastructuurfonds 2017–2031
(bedragen x € 1 miljoen; gemiddeld per jaar: € 5.903 miljoen)**



IBO Flexibiliteit in infrastructurele planning

In het afgelopen jaar heeft het kabinet de IBO Flexibiliteit in infrastructurele planning (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 5](#)) aan de Tweede Kamer verzonden. In de kabinetsreactie heeft het kabinet de behoefte aan flexibilisering in het Infrastructuurfonds en Deltafonds en opgave gericht werken in het MIRT onderschreven. Eén van de aangekondigde verbeteringen is de introductie van een flexnorm, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken wordt aangescherpt.

In de begroting 2018 wordt een eerste stap genomen om de flexnorm toe te passen in de begroting. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekking. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.

Overigens geldt ook dat waar wél bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, maar er nog geen juridische verplichtingen zijn aangegaan, de budgetten nog altijd onverminderd door de Tweede Kamer te amenderen zijn.

Met de introductie van de flexnorm komen de termen bestemd, gebonden en verplicht die tot op heden werden gehanteerd om een indicatie te geven van de hardheid van de bestuurlijke afspraken in de huidige memorie van toelichting te vervallen. In de kabinetsreactie bij het IBO is aangegeven dat naar mening van het kabinet dit onderscheid niet in voldoende mate scherpte aanbracht in de hardheid van de onderliggende bestuurlijke afspraken.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2018 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Art. ond.	Omschrijving	Budgetten t/m 2031 (€ mln.)
12.03.02	Gebiedsprogramma's	600
12.07	Investeringsruimte Wegen	663
13.08	Investeringsruimte Spoor	1.050
15.07	Investeringsruimte Hoofdvaarwegen	150
18.11	Generieke investeringsruimte	2.642
18.17	Verkenningen Nieuwe Stijl	0
Totaal		5.105
Als percentage van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte)		12%

U wordt middels een brief apart geïnformeerd over de vervolgstappen die ik voornemens ben om de flexnorm beter te verankeren middels een nieuw artikel. Zoals aangekondigd in de kabinetsreactie op het IBO «flexibiliteit in infrastructurele planning» zullen vanaf de begroting 2018 alle nieuwe verkenningen op een algemeen begrotingsartikel worden opgenomen. Hiervoor is bij deze begroting het artikelonderdeel 18.17 (verkenningen nieuwe stijl) aangemaakt. Er zijn nog geen nieuwe verkenningen gestart.

3. PRODUCTARTIKELEN

Artikel 12 Hoofdwegennet

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	2.998.493	3.228.362	3.255.485	3.002.954	3.206.961	2.072.912	2.096.079
Uitgaven	2.089.020	2.291.583	2.575.982	2.554.581	2.707.385	2.806.046	2.973.869
Waarvan juridisch verplicht:			91%				
12.01 Verkeersmanagement	10.502	3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	10.502	3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	636.513	614.375	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072
12.02.01 Beheer en onderhoud	512.618	543.123	576.208	525.938	457.546	529.706	424.364
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	512.618	543.124	576.208	525.938	457.546	529.706	424.364
12.02.04 Vervanging	123.895	71.252	69.385	111.737	72.237	100.121	162.708
12.03 Aanleg	528.355	493.322	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204
12.03.01 Realisatie	475.612	439.118	545.870	643.308	932.433	889.322	870.841
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	36.012	30.750	30.616	20.337	10.128	11.715	0
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	52.743	54.204	235.720	261.797	228.098	326.594	601.363
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	13.950	10.801	12.407	13.117	11.792	13.045	13.045
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	333.509	618.921	581.030	455.632	460.687	410.514	397.500
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	580.141	561.285	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419
12.06.01 Apparaatskosten RWS	459.269	452.682	447.350	440.173	439.605	430.093	414.741
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	459.269	452.682	447.350	440.173	439.605	430.093	414.741
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	120.872	108.603	116.739	112.315	113.099	116.019	98.678
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	105.072	94.703	110.739	103.715	104.499	107.419	90.178
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
12.09 Ontvangsten	71.523	146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	133.540
12.09.01 Ontvangsten	71.523	146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	111.254
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	22.286

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.291.583	2.575.982	2.554.581	2.707.385	2.806.046	2.973.869	3.232.836	3.068.026	
12.01	Verkeersmanagement		3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674	3.673	3.672	
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		614.375	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072	590.282	619.225	
12.03	Aanleg		493.322	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204	1.755.537	1.577.124	
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		618.921	581.030	455.632	460.687	410.514	397.500	367.071	360.979	
12.06	Netwergebonden kosten HWN		561.285	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419	516.273	507.026	
12.07	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	133.540	57.345	63.078	
	Overige ontvangsten		146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	111.254	14.811	20.544	
	Tolopgave		0	0	0	0	0	22.286	42.534	42.534	
(vervolg) Bedragen x € 1.000											
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031	
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.905.881	2.573.002	2.369.334	2.404.074	2.132.329	2.087.318	1.360.828	38.043.074	
12.01	Verkeersmanagement		3.670	3.670	3.670	3.678	3.678	3.678	3.678	55.139	
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		644.537	644.537	745.454	753.749	763.863	801.146	470.947	9.678.065	
12.03	Aanleg		1.385.881	1.039.565	777.286	576.803	217.083	545.000	35.677	13.938.624	
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		363.972	376.467	334.809	323.776	393.981	24.997	334.074	5.804.410	
12.06	Netwergebonden kosten HWN		507.821	508.763	508.115	516.452	516.452	516.452	516.452	7.903.903	
12.07	Investeringsruimte		0	0	0	229.616	237.272	196.045	0	662.933	
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	43.034	43.130	43.034	47.234	42.534	42.534	46.733	1.093.545	
	Overige ontvangsten		500	596	500	4.700	0	0	0	684.254	
	Tolopgave		42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	46.733	409.291	

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft lenM naar een optimaal en veilig gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Daarmee worden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid, bevorderd.

Producten

Verkeersmanagement

De uitgaven voor verkeersmanagement betreffen onder andere de inzet van weginspecteurs binnen de volgende maatregelcategorieën:

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

De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking.

Dit heeft ook vorm gekregen in het lopende 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 ook in 2018 uitvoering gegeven aan meerdere, deels internationale Intelligente Transport Systemen (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 wegkantsystemen. Daarbij gaat het concreet om het waarschuwen bij wegwerkzaamheden en het verzamelen van data uit voertuigen ten behoeve van meer veiligheid voor weggebruikers en wegwerkers. Ook de Praktijkproef Amsterdam draagt bij aan de vernieuwing van verkeersmanagement.

Sinds 1 januari 2014 werkt het uitvoeringsprogramma Connecting Mobility als katalysator aan de realisatie van de Routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg (looptijd t/m 2023). In eerste instantie is Connecting Mobility gestart met een driejarenplan dat eind 2016 is afgelopen. Medio 2016 is Connecting Mobility en het proces rond de Routekaart geëvalueerd. De conclusies daaruit worden meegenomen bij het vervolg. Meer informatie over het programma is te vinden op www.connectingmobility.nl.

De activiteiten die door Rijkswaterstaat (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	2016	2017	2018
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.716	2.728	2.728
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	324	321	310

Toelichting

De verkeerssignalering zal in 2017 met name toenemen ten gevolge van de SAA projecten «A1/A6 Diemen – Almere Havendreef» en «A9 Holendrecht Diemen (Gaasperdammerweg)». De afname van de spitsstroken is voornamelijk het gevolg van het vervallen van spits- / plusstroken door wegverbredingen: in 2017 ten gevolge van «A9 Omlegging Badhoevedorp» en in 2018 tussen Twello en Deventer bij de start van «A1 Apeldoorn – Azelo».

Indicator verkeersmanagement				
	realisatie 2015	realisatie 2016	streefwaarde 2017	streefwaarde 2018
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders (1)				
a. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-metlocaties dat goed functioneert	94%	93%	90%	90%
b. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	98%	98%	90%	95%

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). Tot en met 2017 werden beide aspecten hier in één gemiddelde waarde gecombineerd gerapporteerd. Vanaf 2018 worden beide aspecten afzonderlijk gerapporteerd.

Ad 1:

Tot en met 2017 is een streefwaarde van 90% gehanteerd voor de PIN «actualiteit data voor derden». In het kader van de nieuwe meerjarige prestatieafspraken (2018 – 2021) tussen de directoraten-generaal en Rijkswaterstaat over het Beheer en Onderhoud, is ervoor gekozen om met ingang van het jaar 2018 een hogere streefwaarde te hanteren (95%), die beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de informatievoorziening over het hoofdwegennet.

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, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

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

In bijlage 4 «Instandhouding» van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vallen.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

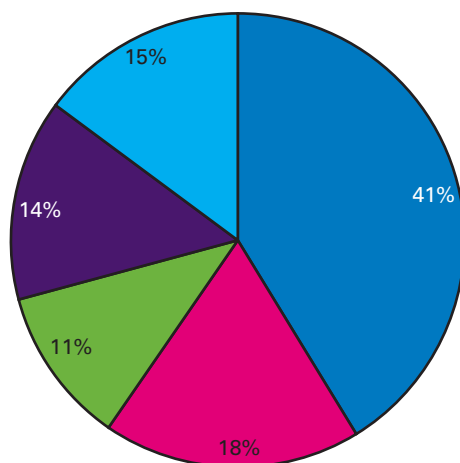
Voor het gebruik van het wegennet zet lenM in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van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



■ Verhardingen	■ Kunstwerken HWN	■ DVM
■ Verkeersvoorzieningen HWN	■ Landschap en milieu	

Areaal rijkswegen					
		Eenheid	2016	2017	2018
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.803	5.805	5.842
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.650	1.661	1.678
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	76	77
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	14	14	14
Groen areaal		km ²	182	182	182

Toelichting:

De toename van hoofdrijbaanlengte wordt voornamelijk veroorzaakt door de nieuwe N18 Varsseveld – Enschede en N35 Zwolle – Wijkthmen. De toename van de lengte van verbindingswegen en op- en afritten is de resultante van met name wijzigingen in de verbindingswegen in de SAA projecten «A1/A6 Diemen – Almere Havendreef» en A9 Holendrecht Diemen (Gaasperdammerweg) in 2017 en de nieuwe aansluitingen op N18 Varsseveld – Enschede in 2018. De toename van het rijbaanoppervlak wordt voornamelijk veroorzaakt door de verbreding van A27/A1 Utrecht Noord – Eemnes – Bunschoten, de nieuwe N18 Varsseveld – Enschede en de N35 Zwolle Wijkthmen. Het groen areaal is in 2016 vastgesteld op 182 km². Het groen areaal betreft voornamelijk berm en sloten langs de rijkswegen.

Omvang Areaal				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2018	Budget x € 1.000 2018
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek ¹	km ²	91	545.870

¹ Exclusief verzorgingsbanen

Indicatoren Beheer en Onderhoud

	eenheid	realisatie 2015	realisatie 2016	streefwaarde 2017	streefwaarde 2018
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):					
– t/m 2017: De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km. min).					
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	%	4%	3%	10%	–
	%	–	–	–	10%
Technische Beschikbaarheid (2):					
deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden of falen van areaal.	%	98%	99%	90%	90%
Veiligheid:					
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	%	99,9%	99,8%	99,9%	99,7%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	%	99%	99%	95%	95%

Ad 1:

In het kader van de nieuwe prestatieafspraken, vanaf 2018, is gekozen voor indicatoren die beter aansluiten bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegenet:

- De indicator uit de voorgaande begrotingen wordt tot en met 2017 uitgedrukt in een percentage van de totale «filezwaarte» (eenheid kilometerminuten). Bij deze definitie wordt alleen gekeken over welke lengte de snelheid lager is dan 50 km/uur, zonder rekening te houden met de snelheid in de file, het aantal voertuigen, het aantal rijstroken.
- Vanaf 2018 wordt deze indicator uitgedrukt in een percentage van het totale «reistijdverlies» (eenheid voertuigverliesuren). Deze wordt berekend op basis van de gereden snelheid ten opzichte van de normsnelheid (100 km/uur), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de lengte waarover langzamer gereden wordt. Wanneer de snelheid daalt, neemt het reistijdverlies toe. Wanneer de hoeveelheid langzaam rijdend verkeer toeneemt, neemt ook het reistijdverlies toe. Opgeteld geeft dit de extra reistijd die de weggebruikers gezamenlijk ondervinden door files, ten opzichte van de reistijd bij een normsnelheid van 100 km/uur.

Ad 2:

De indicator kent twee aspecten, namelijk in hoeverre de verhardingen voldoen aan de norm en mate waarin wordt voldaan aan de norm voor preventief strooien. Tot en met 2017 werden beide aspecten hier in één waarde gecombineerd gerapporteerd. Vanaf 2018 worden beide aspecten afzonderlijk gerapporteerd. Bij de nieuwe prestatieafspraken, vanaf 2018, is er in overleg tussen Beleid en RWS, voor gekozen de norm van «Stroefheid en spoorvorming» (onderdeel a) aan te passen van 99,9 naar 99,7%. Dit voorkomt het onnodig vroeg uitvoeren van preventief onderhoud.

12.02.04 Vervanging

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet 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 staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. Op begrotingsartikel 18 staan de VenR middelen voor 2031, die nog moeten worden toebedeeld. 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.

12.03 Aanleg

Motivering

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

12.03.01 Realisatie

Producten

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2018 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	A1/A6 deeltraject Schiphol Amsterdam Almere
	N18 Varsseveld – Enschede
	N35 Zwolle Wijthem
	A27/A1 Utrecht Noord – knpt. Eemnes – Bunschoten
Start realisatie	A4 Vlietland – N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute)
	A1 Apeldoorn Azelo
	A15 Papendrecht Sliedrecht

Overige maatregelen

Meer Veilig

In het servicepakket Meer Veilig wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het obstakelvrij maken van bermen, het aanleggen van een rotonde, plaatsen van geleiderail of het aanpassen van de belijning. Van

¹ Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen](http://www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen)

het servicepakket Meer Veilig zijn inmiddels 21 maatregelen gerealiseerd. Voor 2017 en verder staan nog 50 projecten gepland. Hiervan staan er 19 gepland voor 2017 en 27 voor 2018. Twee projecten zijn doorgeschoven naar 2019 en twee naar 2020.

De Tweede Kamer is op 14 oktober 2016 geïnformeerd² over een reservering ad € 30 miljoen voor een vervolgaanpak Meer Veilig. De focus hiervan zal komen te liggen op het voorkomen van eenzijdige ongevallen door de bermen veiliger te maken.

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 en 2018 zal naar verwachting de laatste tranche aan maatregelen worden uitgevoerd. In Limburg zal Grensemplacement 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 vanaf 2018 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 ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een wildtunnel onder de (spoor)weg door. Hierdoor kunnen dieren zich weer bewegen tussen twee natuurgebieden die gescheiden zijn geraakt (versnipperd) door de aanleg van Rijksinfrastructuur. In de periode 2016–2018 wordt gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van de laatste tranche maatregelen. Op dit moment zijn ecoduct Maanschoten en een naastgelegen grote faunatunnel in uitvoering, wordt deze zomer een pakket aan kleinere faunavoorzieningen opgeleverd en worden o.a. verdere voorbereidingen getroffen voor ecoducten Duinpoort (nabij Zandvoort), de Groene Schakel (nabij Hilversum) en De Mortelen (nabij Boxtel). Informatie over het programma, zoals de maatregelen, zijn ook te vinden op de website van het MJPO³.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere: De afname van € 231 miljoen komt voort uit de overheveling van het aanleg budget A6 Almere naar het DBFM artikel 12.04 (– € 232 miljoen), alsmede door de indexering naar prijspeil 2017 (+ € 7 miljoen) en een overheveling naar de A9 Gaasperdammerweg (– € 6 miljoen).
- A9 Badhoevedorp: De afname betreft de lagere bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer (– € 14 miljoen) vanwege een aanbestedingsmeevaller en de indexering naar prijspeil 2017 (+ € 1 miljoen).
- A28 Knooppunt Hoevelaken: De toename van € 20 miljoen komt voort uit de scope aanpassing voor onder andere de aanleg van een fietstunnel en de indexering naar prijspeil 2017 (€ 8 miljoen).

² Kamerstuk 34 550-A, nr. 9

³ <http://www.mjpo.nl>

- A1 Bunschoten – Knooppunt Hoevelaken: De afname van het totaal budget van € 4 miljoen betreft de verwerking van de aanbestedingsmeevaller.
- A4 Vlietland/N14: De toename van het projectbudget van € 2 miljoen betreft het meenemen van werkzaamheden in het kader van Beheer en Onderhoud tijdens de aanlegfase.
- N61 Hoek–Schoondijke: De afname van het projectbudget met € 8 miljoen komt als gevolg van de verwerking van de aanbestedingsmeevaller.
- A16 Rotterdam: Het project A16 Rotterdam is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
- Het veiligheidsprogramma AKOE (Aanpak Kritische Ontwerp Elementen), onderdeel van Programma 130 km, kent een overschot van € 12 miljoen. Dit overschot is overgeheveld naar het programma Meer Veilig. Binnen dit programma wordt door de aanpak van risicolocaties direct bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal			Budget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Kleine projecten / Afronding projecten	53	60		5	10	2	7			29	nvt	nvt
Programma 130 km	44	56	34	2	1	1	1	5			–	–
Programma aansluitingen	114	113	33	10	38	17	16				nvt	nvt
Quick Wins Wegen	12	12	11	1	0						–	–
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.544	1.543	1.471	5	3	2	63				2016	2016
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	51	28	5	8	10					2018	2018
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	1.356	1.587	665	56	66	101	59	124	20	265	2024–2026	2024–2026
A9 Badhoevedorp	327	340	223	18	8	10		18		50	2017	2018
A2 Holendrecht – Oudenrijn	1.216	1.216	1.205	3	0					8	2012	2012
A28 Utrecht – Amersfoort	202	202	194	1	0					7	2013	2013
A28 Knooppunt Hoevelaken	763	743	51	27	31	38	107	180	109	220	2023–2025	2023–2025
A1 Bunschoten – Knooppunt Hoevelaken	20	24	19	1		0					2015	2015
N50 Ens–Emmeloord	20	20	19	1							2016	2016
A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein	21	21	20	1	0						2015	2015
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	301	297	3	13	26	51	59	57	53	39	2028	2028
Projecten Zuidwest-Nederland												
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologave)	782	774	25	37	86	229	257	124	23	1	2022–2024	2022–2024
A4 Burgerveen – Leiden	548	547	538	3						7	2015	2015
A4/A44 Rijnlandroute	558	552	30	42	102	122	163	51	35	13	Regio	Regio

Projectomschrijving	Totaal			Budget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
A4 Delft – Schiedam	659	658	630	2	10	3	3	3	3	5	2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	14							6	10	2020–2022	Regio
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	11	11	0	0	5	5	1				2020	2020
N61 Hoek–Schoondijke	111	119	107	1		3					2015	2015
A16 Rotterdam	984		25	22	57	26	80	156	308	309		
Projecten Zuid-Nederland												
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom	258	258	256	1			1				2014	2014
A67 Aanpak toerit Someren	6	6	5	0		1					2015	2015
A2 Maasbracht – Geleen, 1 ^e fase	154	154	154	0	0						2013	2013
A2 Passage Maastricht	679	679	653	3		4		0		19	2016	2016
A76 Aansluiting Nuth	59	59	45		14						Regio	Regio
Projecten Oost-Nederland												
A50 Ewijk – Valburg	271	270	265	4	0		2				2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	321	321	316	0		5					2015	2015
N35 Wijthmen – Nijverdal	15	15	0	1	4	6	4	0		1	2018	2018
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen	32	31	8	17	5	2					2017	2017
N35 Zwolle – Wijthmen	48	48	8	16	7	3	1	3		10	2018	2018
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden (De Haak)	217	217	215	2	0						2013	2014
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	681	674	52	59	87	86	84	80	64	169	2019–2021	2019–2021
Overige maatregelen												
Meer kwaliteit leefomgeving	177	176	106	20	20	20	11					
Meer veilig	49	37	17	10	10			12				
Afrondingen				– 1			– 1			2		
Totaal uitvoeringsprogramma	12.680		7.432	388	598	747	918	813	621	1.164		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				76	100	44	14	1				
Programma Realisatie (IF 12.03.01)				464	698	791	932	814	621	1.164		
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				439	546	643	932	889	871	1.164		
Overprogrammering (–)				– 25	– 152	– 148	0	75	250	0		

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.

12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Beter Benutten: Vanuit het programma Beter Benutten zijn overboekingen gedaan naar decentrale overheden voor de uitvoering van de maatregelen die in het programma zijn vastgelegd.

- Kosten voorbereiding tol: De kosten voor de voorbereiding van de tijdelijke tolheffing zijn geraamd op artikel 12.03.02. Deze uitgaven worden gefinancierd uit de tolontvangsten. Zie ook bijlage 7 Tol.
- De reserveringen voor Life Cycle Costs (LCC) zijn geactualiseerd door de verlenging van het Infrastructuurfonds van 2028 naar 2031. Daarnaast zijn de verschillende Beheer en Onderhoudsreserveringen en nalevingskosten SWUNG verzameld onder de reserveringen voor LCC. Het grootste deel van de nalevingskosten SWUNG is meegenomen in de beheer en onderhoudsperiode 2018 tot en met 2021 op artikelonderdeel 12.02.
- Vervolgprogramma Meer Veilig: In de MIRT brief van het najaar 2016 is aangegeven dat er € 30 miljoen is gereserveerd vanuit de investeringsruimte Wegen voor het Vervolgprogramma Meer Veilig.
- Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: In het najaar van 2016 is tevens besloten om vanuit de investeringsruimte Wegen middelen toe te voegen aan het taakstellend budget voor de verbreding van de A6 Almere – Lelystad (€ 15 miljoen). Daarnaast is voor deze aansluiting reeds € 6,6 miljoen gestort in het Provinciefonds. Daarbij zijn de budgetten gesplitst weergegeven voor de verbreding van de A6 (€ 51 miljoen) en de aansluiting op de A6 (€ 13 miljoen).
- A15 Papendrecht – Sliedrecht: Bij de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar 2016 is afgesproken om de scope van het project A15 Papendrecht – Sliedrecht te verruimen. In de eerste fase van de planuitwerking A15 Papendrecht – Sliedrecht is gebleken dat de nulvariant niet maakbaar is. Hiervoor is extra budget ter beschikking gesteld door IenM en de betrokken partijen.
- A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda: Het project is nieuw opgenomen nadat de startbeslissing is genomen.
- A4 Leiden: In de MIRT brief van het najaar 2016 is aangegeven dat er € 50 miljoen is gereserveerd vanuit de investeringsruimte Wegen voor het project A4 Leiden.
- A16 Rotterdam: Het project A16 Rotterdam is overgegaan naar de realisatiefase en is opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie.
- A27 Houten – Hooipolder: Er is aan het project A27 Houten – Hooipolder € 389 miljoen aan budget uit Vervanging en Renovatie (Art. 12.02.04) toegevoegd om drie bruggen binnen het project te vervangen (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 57](#)).
- A58 Aansluiting Goes: De bijdrage van het Rijk aan de A58 Aansluiting Goes is gestort in het BTW-compensatiefonds en het gemeentefonds.
- A1/A30 Barneveld: De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om budget te reserveren voor de aanpak van A1/A30 Barneveld (€ 10 miljoen).
- N50 Kampen – Kampen Zuid: De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om uit de investeringsruimte Wegen middelen te reserveren voor de verbreding op de N50 tussen Kampen en Kampen – Zuid (€ 5 miljoen).
- Zoals aangekondigd in de MIRT brief in het najaar van 2016 is er voor de drie gebiedsprogramma's ieder € 200 miljoen gereserveerd uit de investeringsruimte Wegen (12.07). Dit is voor het Programma bereikbaarheid Amsterdam, Programma bereikbaarheid Rotterdam–Den Haag en goederencorridor Oost.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 234	- 235		nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	394	398		nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	260	260		nvt
Kosten voorbereiding tol	29	0		
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	198	196		nvt
Reserveringen voor LCC	289	267		nvt
Snelfietsroutes	18	18		
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	108	108		nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	30	0		
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	176	178		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, deeltraject A9 Badhoevedorp – Holendrecht (deel 4)	717	709	2017	2024–2026
A27/A12 Ring Utrecht	1.153	1.141	2017	2024–2026
A7/A8 Corridor Amsterdam–Hoorn	300	300		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	51	49	2020	2021–2023
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Aansluiting A6	13	0		
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	168	166	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	26	26	nvt	nvt
Projecten Zuidwest-Nederland				
A15 Papendrecht – Sliedrecht	15	11	2018	2018–2020
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	175	0	2020	2024–2026
A4 Passage Den Haag	453	448	2019	2026–2028
A4 Leiden	50	0		
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	26	26	nvt	nvt
Projecten Zuid-Nederland				
A2 't Vonderen – Kerensheide	265	262	2017	2025–2027
A27 Houten – Hooipolder	1.263	860	2017	2023–2025
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5	2019	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25	25	nvt	
N65 Vught – Haaren	98	97		2023
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide–Zaarderheiken	152	150	2020	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	405	401	2020	2022–2024
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	30	30	nvt	nvt
Projecten Oost-Nederland				
A1 Apeldoorn – Azelo	429	424	2018	Fase 1: 2020–2022
				Fase 2: 2026–2028
A1/A30 Barneveld	10	10		
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	547	541	2017	2021–2023
N35 Nijverdal – Wierden	105	104	2018	2022–2024

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5		
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	29	29		nvt
Projecten Noord-Nederland				
N33 Zuidbroek–Appingedam	97	96	2019	2021–2023
Overige projecten en reserveringen	148	321		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Projecten Zuidwest-Nederland				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Gebiedsprogramma's				
Projecten Noordwest-Nederland				
Gebiedsprogramma regio Amsterdam	200			
Projecten Zuidwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag	200			
Projecten Oost-Nederland				
Goederencorridor Oost	200			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	8.628			
Begroting IF 12.03.02	8.628			

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.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). Pas aan het einde van de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven. Het eerste DBFM-contract loopt af in 2022: de N31 Leeuwarden – Drachten.

Inmiddels is duidelijk dat mijlpalen rond tijdige beschikbaarheid bij deze projecten gehaald zijn. Zo zijn in 2016 conform planning voltooiingscertificaten afgegeven voor de A12 Veenendaal – Ede – Grijsoord en de A15 Maasvlakte – Vaanplein. Ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwphase is beperkt gebleven. In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 (Kamerstukken 2016–2017 [28 753, nr. 43](#)) zijn indicatoren opgenomen om de prestaties van (het contractmanagement van) DBFM te monitoren. Het gaat daarbij om prestatie indicatoren zoals tijdigheid (openstelling van het project), beschikbaarheid, wijzigingen en kortingen. Het kabinet heeft daarbij de ambitie geformuleerd om de KPI's verder uit te breiden en te ontwikkelen, de komende jaren te monitoren en de trendontwikkeling te analyseren.

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

Producten

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

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

Het afgelopen jaar zijn verder de aanbestedingen gestart van de projecten A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na de «financial close» van deze

contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij verlenging van de periode van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

Voor 2017 en 2018 is voorzien dat de aanbesteding zal starten van de A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) en de A9 Amstelveen.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, zijn binnen de DBFM-projecten op artikelonderdeel 12.04 budgetneutraal verrekend.
- Aflossing tunnels: Nu het contract voor de laatste keer is aangepast, is de meevaller toegevoegd aan het saldo van mee- en tegenvallers. De meevaller is het gevolg van minder voertuigpassages gedurende de gehele contract periode.
- A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg): De toename van € 12 miljoen betreft de indexatie naar prijspeil 2017. Daarnaast is het budget met € 6 miljoen verhoogd als gevolg van onvoorziene kosten om de (geluids)hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken tijdens de aanleg van de tunnel.
- A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A6 Almere): Het project is in 2017 over gegaan van de realisatiefase naar artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS.
- A27/A1 Utrecht–Eemnes–Bunschoten: Het project is in 2017 overgegaan van de realisatiefase naar artikel 12.04 (Geïntegreerde contractvormen/PPS).
- A59 Rosmalen – Geffen, PPS: In het contract is een rentefluctuatie compensatieregeling opgenomen. De ontwikkeling van de rentestand van de afgelopen jaren heeft geleid tot een overschot en is toegevoegd aan het saldo van mee- en tegenvallers.
- N18 Varsseveld – Enschede: Het project is in 2017 overgegaan van de realisatiefase naar artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS.

Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Totaal			Budget							Openstelling		Eind
	hui- dig	orig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	orig	con- tract
Projecten Noordwest-Nederland													
Aflossing tunnels	939	1.239	568	46	47	48	48	48	32	102	–	–	
A10 Tweede Coentunnel	2.141	2.223	1.063	54	52	52	52	54	52	762	2013	2013	2037
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A1/A6)	1.774	1.737	146	309	98	68	114	61	59	919	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.103	1.068	36	19	200	55	57	52	94	590	2021	2021	2038
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A6 Almere)	374			7	9	9	42	59	15	233	2020	–	2040
A12 Lunetten – Veenendaal	669	642	299	25	24	24	24	24	24	225	2012	2012	2033
A27/A1 Utrecht–Eemnes–Bunschoten	349		14	9	10	31	20	16	12	237	2018–2020	2018–2020	2044
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Maasvlakte – Vaanplein	2.111	2.060	1.138	100	84	80	53	53	53	550	2015	2015	2035
Projecten Zuid-Nederland													
A59 Rosmalen – Geffen, PPS	277	288	268	1	1	1	1	6			2005	2005	
Projecten Oost-Nederland													
A12 Ede – Grijsoord	168	166	20	16	10	9	10	10	10	83	2016	2016	2032
N18 Varsseveld – Enschede	446		130	13	26	59	20	9	9	179	2018	2019–2021	2043
Projecten Noord-Nederland													
N31 Leeuwarden – Drachten	166	166	125	6	6	6	6	6	6	6	2007	2007	2022
N33 Assen – Zuidbroek	331	350	87	15	14	13	13	13	13	163	2014	2014	2034
Afrondingen			– 1	– 1		1	1			1			
Tolgefinancierde uitgaven NCW													
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	320	316								529	nvt	nvt	nvt
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)	289	286						18	459		nvt	nvt	nvt
Totaal	11.457		3.893	619	581	456	461	411	398	5.037			

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

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (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 2031 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en (toekomstige) ambities.

De in de begroting 2017 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2030 bedroeg € 1.051 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2018 nu € 663 miljoen tot en met 2031.

- De vrije middelen die zijn ontstaan door de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 zijn onder andere gereserveerd voor programma bereikbaarheid regio Amsterdam (– € 200 miljoen), programma bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag (– € 200 miljoen) en goederencorridor Oost (– € 200 miljoen). Daarnaast zijn deze middelen gereserveerd voor vervolprogramma Meer Veilig (– € 30 miljoen), A4 Leiden (– € 50 miljoen) en A6 Almere –Lelystad (– € 15 miljoen).
- Er zijn door de Tweede Kamer moties aangenomen (Visser c.s. (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550A, nr. 25](#)), en Hoogland c.s. (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550A, nr. 40](#))) waarin de regering wordt verzocht om middelen uit de verlenging van het Infrastructuurfonds te reserveren voor de N50 Kampen – Kampen Zuid (– € 5 miljoen) en voor Kornwerderzand (– € 30 miljoen).
- Voor de aanlegprojecten die in deze begroting van planuitwerking zijn overgegaan naar de realisatiefase, zijn de middelen voor Beheer en Onderhoud door areaalgroei aan artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging toegevoegd (– € 65 miljoen).
- Bij de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2016 is besloten om voor de A15 Papendrecht – Sliedrecht de scope van het project te verruimen (– € 2,5 miljoen).
- Als gevolg van toegenomen areaal is meer personeel benodigd voor Beheer en Onderhoud bij Rijkswaterstaat (– € 13 miljoen). Hiervoor is in deze begroting gecorrigeerd.
- Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig (tenminste vijf jaar) naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende RWS producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte als gevolg van areaalgroei (bediening van sluizen, tunnels en stuwen). Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overge-

boekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten. Voor Hoofdwegennet betreft dit € 13 miljoen.

- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (+ € 331 miljoen). Met name veroorzaakt door een meevaller bij de aflossing van tunnels, er blijken minder betalingen nodig dan in de vorige begroting was voorzien (zie ook toelichting bij artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS), en de aanbestedingsmeevaller A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten.
- Op basis van de verwachte beheer- en onderhoudsuitgaven is binnen de reservering voor LCC op artikelonderdeel 12.03 Aanleg voldoende ruimte aanwezig om alle geprogrammeerde projecten te dekken. De in begroting 2017 binnen de Investeringsruimte Hoofdwegennet opgenomen reservering voor consequenties areaalgroei op Beheer en Onderhoud is niet meer nodig.

12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
Investeringsruimte	0	0	0	229.616	237.272	196.045	0	662.933
Totaal	0	0	0	229.616	237.272	196.045	0	662.933

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 2018 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	1.842.244	2.448.283	2.527.321	1.749.871	2.423.260	1.603.286	1.562.900
Uitgaven	2.074.004	2.146.643	2.190.386	2.054.155	2.095.031	2.232.015	2.185.826
Waarvan juridisch verplicht:	91%						
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>1.214.109</i>	<i>1.303.198</i>	<i>1.245.258</i>	<i>1.238.568</i>	<i>1.293.225</i>	<i>1.305.578</i>	<i>1.274.758</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>708.115</i>	<i>651.060</i>	<i>766.273</i>	<i>635.907</i>	<i>593.477</i>	<i>719.958</i>	<i>684.418</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	540.171	498.984	505.834	463.280	359.561	267.479	266.701
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	21.074	58.176	62.124	69.530	65.376	42.141	31.050
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	29.841	85.506	195.706	94.708	164.979	390.338	364.956
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	117.029	8.394	2.609	8.389	3.561	20.000	21.711
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>134.760</i>	<i>175.788</i>	<i>162.258</i>	<i>147.583</i>	<i>156.570</i>	<i>160.882</i>	<i>161.053</i>
<i>13.07 Rente en aflossing</i>	<i>17.020</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>
<i>13.08 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>15.500</i>	<i>35.162</i>	<i>29.000</i>	<i>49.000</i>
13.08.01 Programmaruimte	0	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000
13.08.02 Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0
13.09 Ontvangsten	348.132	245.696	314.250	202.214	197.329	202.263	207.106

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000												
		2017		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.146.643	2.190.386	2.054.155	2.095.031	2.232.015	2.185.826	1.912.520	1.856.710		
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.303.198	1.245.258	1.238.568	1.293.225	1.305.578	1.274.758	1.277.728	1.282.479		
13.03	Aanleg		651.060	766.273	635.907	593.477	719.958	684.418	441.138	375.347		
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		175.788	162.258	147.583	156.570	160.882	161.053	171.057	172.787		
13.07	Rente en aflossing		16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597		
13.08	Investeringsruimte		0	0	15.500	35.162	29.000	49.000	6.000	9.500		
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	245.696	314.250	202.214	197.329	202.263	207.106	208.641	195.074		
(vervolg) Bedragen x € 1.000												
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.095.186	1.798.788	1.821.610	1.824.668	1.980.450	1.925.546	1.638.495	29.758.029		
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.257.016	1.287.050	1.293.688	1.300.256	1.343.567	1.343.590	1.382.646	19.428.605		
13.03	Aanleg		626.617	304.664	321.922	323.384	192.882	203.007	0	6.840.054		
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		173.656	174.177	173.103	168.132	77.180	77.180	38.590	2.189.996		
13.07	Rente en aflossing		16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	248.955		
13.08	Investeringsruimte		21.300	16.300	16.300	16.299	350.224	285.172	200.662	1.050.419		
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	320.728	201.836	201.857	201.878	201.899	201.921	201.943	3.304.635		

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. 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 op grond van de Concessie verantwoording af in de jaarrapportage en op grond van het Besluit Infrastructuurfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Producten

De beheer-, onderhoud- en vervangingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties per prestatiegebied zoals opgenomen in de beheerconcessie. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met 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 2018 wordt in november 2017 door ProRail ingediend en wordt in december 2017 (na instemming door IenM) aan de Tweede Kamer toegezonden.

ProRail ontvangt van lenM gemiddeld € 1,3 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 € 0,3 miljard per jaar, waarmee het totale budget voor de jaarlijkse instandhoudingskosten voor ProRail uitkomt op € 1,6 miljard inclusief btw. 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 de 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:

- Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven
- NSP Arnhem Centraal
- Regionet Amsterdam Aziëhavenweg emplacement
- Regionet verbetering inhaling Wormerveer
- Regionale lijnen: Arnhem – Doetinchem dubbelspoor te Wehl

Nieuw opgenomen projecten

Programma Aanpak Suïcidepreventie

Sinds 2010 vinden jaarlijks ongeveer 200 suïcides plaats op het spoor. Elk geval is een persoonlijke tragedie en verschrikkelijk voor de nabestaanden, het betrokken treinpersoneel, reizigers, en omstanders.

ProRail en NS hebben in beeld gebracht wat, naast de forse persoonlijke impact, de economische en maatschappelijke schade is die veroorzaakt wordt door suïcides op het spoor:

- circa € 1 miljoen verstoorde reizen per jaar;
- circa € 25 miljoen operationele kosten per jaar voor infrastructuurmanager en vervoerders;
- circa € 38 miljoen economische schade per jaar (kosten voor de hinder van de reiziger).

Het nieuwe programma richt zich op het versterken van preventie en op de verkorting van de afhandeltijd van een suïcide-incident. Het programma bestaat uit vijf delen: registratie en effectmeting, kennismanagement, preventieve maatregelen, het verkorten van de afhandeltijd en het verlenen van de reguliere nazorg. Doel van het programma is het verbeteren van de veiligheid van het spoor en het vergroten van de betrouwbaarheid van de dienstregeling door een vermindering van de impact van verstoringen. De Tweede Kamer is op 11 mei 2017 per brief

geïnformeerd (Kamerstukken II 2016–2017 [29 893, nr. 212](#)). De MIRT subsidie voor het nieuwe programma bedraagt € 14 miljoen.

Automatische Trein Beïnvloeding – Verbeterde versie (ATB-Vv)

Het terugdringen van het aantal stoptonend sein passages (STS-passages) en van de daaraan verbonden veiligheidsrisico's is randvoorwaardelijk voor het kunnen realiseren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Gebleken is dat de implementatie van Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen hierbij een effectief middel is. Eind 2017 zijn circa 2.900 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 is uw Kamer geïnformeerd over het voornemen van lenM om, in aanvulling hierop, nog circa 1.350 extra seinen hiermee uit te rusten (Kamerstukken II 2014–2015 [29 893, nr. 177](#)). Zoals ook gemeld in bovengenoemd Kamerstuk zal de realisatie steeds per tranche plaatsvinden, waarbij de bijdrage aan de spoorwegveiligheid in samenhang met de verdere implementatie van ERTMS beoordeeld zal worden. Er zal alleen op die trajecten in ATB-Vv geïnvesteerd worden waar niet binnen afzienbare termijn ERTMS wordt aangelegd.

Overige wijzigingen

Geluidsanering Spoorwegen

Voor de geluidsanering bij Hoofdwegen en Spoorwegen is een taakstellend totaalbudget vastgesteld. Naast de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds worden vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII ook middelen uitgegeven voor het MJPG. Het deel van de MJPG-middelen dat op dit IF-artikel wordt verantwoord is verlaagd met € 39,3 miljoen aangezien dit deel van de voor geluidsanering uitgegeven middelen voor Spoor reeds verantwoord is op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. Door deze verlaging op het IF blijft het totaal beschikbare projectbudget voor het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen gelijk aan het vastgestelde budget (zoals ook vermeld op het MIRT-blad van dit project in het MIRT Overzicht 2017). De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

PHS spooromgeving Geldermalsen

Het project Spooromgeving Geldermalsen is een samenvoeging van het deelproject «vrijleggen MerwedeLingeLijn» en het project Geldermalsen. In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen is € 76,3 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS aan het realisatiebudget.

Toegankelijkheid stations

Als gevolg van de keuze om het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden onder te brengen in het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen is € 3,6 miljoen overgeheveld vanuit het programma Toegankelijkheid Stations naar het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen.

Fietsparkeren bij Stations

Uit de tussentijdse evaluatie (2015) van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) bleek dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken bij stations blijft stijgen en het beschikbare budget voor extra plekken onvoldoende is om in deze toenemende vraag te voorzien. In het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations (d.d. 12-12-2016) hebben

betrokken partijen afgesproken voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en gezamenlijk voortellen te ontwikkelen voor de dekking van de integrale kosten. Voor de korte termijn is € 40 miljoen vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de twaalf meest urgent plekken worden aangepakt (Kamerstukken II 2016–2017 [29 984](#), nr. 700).

Nazorg gereed gekomen lijnen en halten

Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's is het verantwoord om het projectbudget te verlagen met € 9,6 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Niet actief Beveiligde Overwegen (NABO's)

Voor een impuls aan de gebiedsgerichte aanpak is € 25 miljoen extra budget vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08), zie ook Kamerstuk II 2016–2017 [29 893](#), nr. 209. Daarnaast is een budget ter grootte van € 3,6 miljoen voor het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden in het programma Toegankelijkheid overgeheveld naar het programma NABO.

OV SAAL

Vanwege een voorspoedig verlopen bouwproces kan het projectbudget worden verlaagd met € 53,5 miljoen (Cluster A € 12,1 miljoen en Cluster C € 42,4 miljoen). Dit is mogelijk op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en de resterende risico's. De vrijvallende bedragen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Amsterdam CS, Cuypershal

De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevergd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

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

Op basis van het huidige risicodossier is het projectbudget onvoorzien voor het deelproject Utrecht Centraal–Utrecht Lunetten Houten verlaagd met € 12,2 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Sporendriehoek Noord Nederland

De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord Nederland). IenM heeft eind 2014/begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten ad € 4,2 miljoen in de veronderstelling dat hiervoor gelden beschikbaar zouden zijn via de Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de eind 2014 opgestelde «afrondingslijst» van SBNS staat. Om de gedane toezegging gestand te doen is de voor de sanering benodigde € 4,2 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Intensivering Spoor in Steden

De Regeling eenmalige uitkering Spoorse Doorsnijdingen (SpoDo) is in de afrondende fase. In de beschikkingen uit 2006 is voor de betreffende gemeenten de verplichting opgenomen dat de projecten vóór 1 januari 2017 in realisatie moeten zijn. Gemeenten dienen hiervoor bij lenM een startverklaring in te dienen, inclusief een verklaring van ProRail waaruit blijkt dat met de aan de spoorinfrastructuur gerelateerde activiteiten kan worden begonnen. De gemeente ontvangt vervolgens een 100% voorschot. Projecten waarvoor bij lenM vóór 1 januari 2017 geen startverklaring is ingediend, worden niet meer in behandeling genomen. De resterende middelen ad € 29,1 miljoen die in verband met de beëindiging van de regeling vrijvallen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.01 Spoorwegen personenvervoer; realisatie (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal			Budget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Projecten nationaal												
Benutten, betrouwbaarheid en capaciteit												
Be- en bijsturing toekomst	15	15	5	2	4	5					2019	2019
ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en expertisecentrum	9	9	6	1	1	1					2015	2015
Geluidsanering Spoorwegen	594	627	31	20	16	25	36	38	133	295	divers	divers
Opstellen reizigerstreinen korte termijn	43	43	0	2	6	13	15	7			2020	2020
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	30	29	12	1	4	6	7				divers	divers
Verbeteraanpak stations	13	13	2	2	6	4					2018	2018
Verbeteraanpak trein	55	54	10	16	5	24					2019	2019
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	32	32		1	6	9	9	7	0		divers	divers
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
PHS Ede	43	42		2	1	12	12	8	4	4	2021	2021
PHS Diezebrug	2	2	2								2013	2013
PHS DSSU (incl. voorinvestering)	315	314	203	29	16	22	22	23			2017	2017
PHS Meteren – Boxtel	10	10	2	8							2017	2017
PHS Overweg Klompersteeg Veenendaal	9	9	0	1	2	3	1	2			2019	2019
PHS Rijswijk – Rotterdam	10	9	2	8							2023	2023
PHS Spooromgeving Geldermalsen	133	56	0	11	36	44	18	17	7		2021	2021
Stations en stationsaanpassingen												
Cameratoezicht op stations	13	13	5	6	2	1					2017	2017
Kleine stations	17	17		1	8	7	1				divers	divers
Toegankelijkheid stations	488	488	159	34	39	39	38	32	25	121	divers	divers
Overige projecten/programma's /lijndelen etc.												
Aanleg ATBvv	68		0	1	11	10	10	15	15	6	2023	

Projectomschrijving	Totaal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2016								huidig	vorig
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	20	20	4	11	3	1					2017	2017
AKI-plan en veiligheidsknel-punten	392	392	345	20	10	13	4	1			divers	divers
Booggeluid	4	4		1	0	0	0	0	0	2	divers	divers
Fietsparkeren bij stations	266	223	59	24	24	25	24	24	24	61	divers	divers
Kleine projecten personen-vervoer	21	20		6	6	6	3				divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	26	35		11	4	3	6	2			divers	divers
Niet actief beveiligde overwegen (NABO)	39	10	0	1	7	8	11	10	2	1	divers	divers
Ontsnippering	79	79	33	9	15	10	4	4	5		divers	divers
Programma aanpak suicide-preventie	14			3	4	4	4				2021	
Programma kleine functiewij-zigingen	379	376	141	30	37	31	30	30	18	63	divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitskelpunten	179	179	169	6	2	3					divers	divers
Projecten Noordwest Nederland												
Amsterdam–Almere–Lelystad												
OV SAAL korte termijn	688	742	575	43	38	17	15				2016	2016
OV SAAL Naarden Bussum	24	24	2	1	12	6	2				2019	2019
Stations en stationsaanpas-singen												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	16	0	2	3	4	1			2020	2018
Amsterdam CS, Fietsen-stalling	11	11	7	2	1	1					2019	2019
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	412	411	342	38	25	5				1	2016	2016
Overige projecten/lijdelen etc.												
Regionet (inclusief verkeers-maatregelen Schiphol)	177	177	171	4	2						divers	divers
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	914	925	821	42	28	16	8	0			divers	divers
Projecten Zuidwest Nederland												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	39	38	9	1	1	5	7	8	5	3	2022	2022
Overige projecten/lijdelen etc.												
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	607	606	582	6	6	6	6				2017	2017
Projecten Zuid Nederland												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	89	88	82	6	0						2017	2017
Projecten Oost Nederland												
Utrecht–Arnhem–Zevenaar												

Projectomschrijving	Totaal										Budget	Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later		huidig	vorig
Traject Oost uitv. convenant DMB	235	234	65	21	30	31	25	23	24	16		divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.													
Regionale lijnen Gelderland	16	16	13	2	1	0						divers	divers
Projecten Noord Nederland													
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	49	49	18	8	23							divers	divers
Sporendriehoek Noord-Nederland	140	135	49	12	13	25	26	12	4			divers	divers
Afrondingen					1	1	- 1			- 2			
Totaal ProRail projecten	6.745		3.942	454	458	445	347	264	266	571			
Overige (niet ProRail) projecten													
Intensivering Spoor in steden (I)	215	245	209	6								2017	2017
Spoorzone Ede	42	42	35	7								2017	2017
Totaal overige (niet ProRail) projecten	257		244	14									
Totaal uitvoeringsprogramma	7.002		4.186	467	458	445	347	264	266	571			
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking				12	24	18	13	4	1				
Afrekening voorschotten				43									
Programma Realisatie (IF 13.03.01)				522	482	463	360	268	267	571			
Budget Realisatie (IF 13.03.01)				498	506	463	360	268	267	571			
Overprogrammering (-)				- 24	24								

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

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 lijnen en halten:

- Rotterdam–Genua deelproject Kijfhoek opheffen ATB eiland.

Overige wijzigingen

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua

Het programma Rotterdam–Genua bestaat uit een aantal deelprojecten. Bij het deelproject «Zevenaar opheffen systeemeiland» is sprake van een aanbestedingsmeevaller en is het, op basis van een inventarisatie van de nog te verwachten kosten en de nog aanwezige risico's, verantwoord om het projectbudget te verlagen met € 6,1 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Het deelproject «Kijfhoek: opheffen ATB eiland» is in dienst gesteld en het resterende budget ad € 0,6 miljoen is toegevoegd aan de post Nazorg gereedgekomen projecten.

Calandbrug

Op basis van de met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) gesloten overeenkomst is eind 2016 € 112 miljoen betaald aan HbR. Het tracebesluit is in mei 2017 vastgesteld. Daarmee is het project overgegaan naar de realisatiefase.

Nazorg gereedgekomen projecten

Het deelproject «Kijfhoek: opheffen ATB eiland» is in dienst gesteld en het resterende budget ad € 0,6 miljoen is toegevoegd aan de post Nazorg gereedgekomen projecten. Tevens is de via ProRail ontvangen EU-subsidie ad € 2 miljoen voor het project «Kijfhoek: opheffen ATB eiland» toegevoegd aan deze post ter dekking van de resterende nazorg werkzaamheden.

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.02 Spoorwegen goederenvervoer; realisatie (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal		t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Budget	Indienststelling	
	huidig	vorig								later	huidig	vorig
Projecten nationaal												
Kleine projecten goederen- vervoer	3	4		2	0	1					divers	divers
Optimalisering Goederencor- ridor Rotterdam–Genua	167	173	109	10	24	4	4	5	8	5	divers	divers
PAGE risico reductie	19	19	8	0	1	3	2	3	2		divers	divers
Programma Emplacementen op orde	59	58		3	12	11	3	4	4	22	2020	2020
Projecten Zuidwest Nederland												
Geluidmaatregelen Zeeuw- selijn	27	27	12	1	8	2	4				2018	2017
Spooraansluiting 2 ^e Maasvlakte achterlandver- binding	220	218	72	1	4	24	39	27	13	38	divers	divers
Calandbrug	159		116	1				20	22		2020	2020
Projecten Zuid Nederland												
Venlo Logistiek multimodaal knooppunt	30	30		28			0	0	0	2	2019	2019
Projecten Oost Nederland												
Uitv. progr. goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov)	139	138	68	14	13	23	13	3	4		2021	2020
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	3	3		0	0	2					divers	divers
Afrondingen					+ 1							
Totaal uitvoeringsprogramma	825		385	60	63	70	65	62	53	67		
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05				– 5	– 1			– 20	– 22			
Afrekening voorschotten				3								
Programma Realisatie (IF 13.03.02)				58	62	70	65	42	31	67		
Budget Realisatie (IF 13.03.02)				58	62	70	65	42	31	67		
Overprogrammering (–)												

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

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Overige wijzigingen

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Vanwege de bijdrage van de verbinding Hengelo – Bad Bentheim aan het wegnemen van belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer en de verknoping van de nationale netwerken van Nederland en Duitsland heeft lenM in 2014 aangegeven onder voorwaarden bereid te zijn bij te dragen aan de exploitatiebijdrage. De belangrijkste voorwaarden waren de

regionale cofinanciering van de regio, de inpasbaarheid van de verbinding in de dienstregeling en de regionale verantwoordelijkheid voor eventueel benodigde infrastructurele maatregelen. De provincie heeft aangegeven dat de inpasbaarheid in de dienstregeling is geborgd door capaciteitstoeiding door ProRail, en dat de benodigde infrastructurele maatregelen door Overijssel worden betaald. De regionale cofinanciering was al in 2014 toegezegd. Aangezien nu aan de voorwaarden is voldaan is de bijdrage van lenM van € 9,5 miljoen gestort in het provinciefonds.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Met de gemeente Venlo is een vaste Rijksbijdrage van € 18 miljoen overeengekomen voor de aanpak van de overweg Vierpaardjes in Venlo, € 16 miljoen hiervan is de binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) maximaal te verantwoorden bijdrage en wordt ter beschikking gesteld uit het budget van het LVO. De aanvullende € 2 miljoen wordt gedekt vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Hier is voor gekozen omdat een oplossing voor Vierpaardjes tevens een bijdrage levert aan verbetering van de overwegveiligheid op lijnniveau van de Maaslijn. Deze € 2 miljoen wordt toegevoegd aan het programmabudget van het LVO, zodat de totale vaste Rijksbijdrage van € 18 miljoen uit dit budget kan worden betaald.

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Het projectbudget is verhoogd met € 84 miljoen vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Hiermee is de door de omzetting van de zogenaamde leenfaciliteit ontstane kasspanning opgelost (zie ook de 12e voortgangsrapportage PHS, Kamerstukken II 2015–2016 [32 404 nr. 79](#)). Daarnaast is in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen € 76,3 miljoen overgeboekt naar het realisatieproject PHS spooromgeving Geldermalsen (artikelonderdeel 13.03.01).

Reizigersfonds

Volgens artikel 24 van de vervoerconcessie moet NS een geldsom (boete) voldoen indien één of meer bodem- 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. Ook de beheerconcessie kent een dergelijk sanctioneringsartikel (artikel 25). De vervoerconcessie en beheerconcessie bepalen verder dat de geldsom die NS cq ProRail betaalt, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door concessieverlener (lenM) zal worden bestemd en worden ingezet voor de reizigers op het hoofdrailnet. Op 7 april 2016 heeft lenM in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) met de consumentenorganisaties afgesproken dat het beschikbare bedrag niet per definitie onmiddellijk besteed moet worden. Het kan ook opgenomen worden in een reizigersfonds. Boetes kunnen daarin in de loop der jaren opgespaard worden, zodat mogelijkheden ontstaan om – in overleg met consumentenorganisaties – op enig moment grotere bedragen uit te geven. De consumentenorganisaties kunnen op elk moment een voorstel doen voor besteding van de beschikbare middelen. In deze begroting zijn de boetes van 2016 van ProRail (€ 1,1 miljoen) en NS (€ 1,3 miljoen) toegevoegd, zie ook Kamerstuk II 2016–2017 [29 984, nr. 714](#).

Zwolle–Herfte

In de begroting 2017 was er vanuit gegaan dat de bijdrage van de Provincie Overijssel aan het tweede perronspoor Zwolle–Enschede via de Rijksbegroting zou lopen. In de eind 2016 opgestelde bestuursovereenkomst voor Zwolle–Herfte en het tweede perronspoor Zwolle–Enschede is echter afgesproken dat de regionale bijdragen rechtstreeks aan ProRail worden voldaan. Om die reden is de eerder opgenomen bijdrage van de Provincie Overijssel (€ 3,2 miljoen) weer in mindering gebracht op het projectbudget.

Multimodale Knoop Schiphol

Het MIRT-onderzoek Station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat sprake is van capaciteitsknelpunten. De capaciteit van de treinperrons, de trappen/roltrappen, het busstation en de hal van Schiphol Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom aan reizigers te accommoderen. Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat dit een urgent probleem is.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek is in juli 2016 overeengekomen een verkenning te starten onder de naam Verkenning Multimodale Knoop Schiphol. Deze verkenning wordt volgens de MIRT-systeematiek uitgevoerd door betrokken partijen (IenM, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam). Dezelfde partijen hebben zich in een intentieovereenkomst (28 april 2016) gecommitteerd aan een gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop teneinde een integrale oplossing te bereiken die de veiligheid, capaciteit en kwaliteit van de knoop faciliteert. Bij het zoeken naar de oplossing wordt vooral gekeken naar een zo integraal mogelijke oplossing die toekomstvast en robuust is, maar ook een oplossing die flexibel kan insprijken op de veranderende mobiliteitsvraag. Hierbij wordt als ijkpunt de reizigersgroei tot 2040 genomen. IenM heeft € 250 miljoen vrijgemaakt voor dit project (Kamerstukken II 2015–2016 [29 984, nr. 72](#)).

Reservering Garantstellingen

Bij het afgeven van de subsidiebeschikking aanleg 25 kV en ERTMS tussen Zevenaar en de grens met Duitsland (onderdeel project Rotterdam–Genua) heeft IenM een garantstelling afgegeven voor € 10,3 miljoen voor het geval de door de EU toegezegde subsidie niet of slechts gedeeltelijk zou worden toegekend. Inmiddels is de EU-subsidie ontvangen. De op het planuitwerkingsartikel geraamde garantstelling onder de post «*Overige projecten en reserveringen*» is afgeboekt en toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planuitwerkingsprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget ¹		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Realisatieuitgaven op IF13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 72	- 71		
Projecten Nationaal				
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	39	39		divers
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	49	58		divers
Kleine projecten Personenvervoer	7	7		divers
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	197	193		divers
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	2.432	2.397		divers
Reizigersfonds	3	1		nvt
Reservering opbouw compensatie NS	160	159		divers
Projecten Oost Nederland				
Quickscan decentraal spoor Oost Nederland	19	18		divers
Zwolle – Herfte	200	201		2021
Projecten Noordwest Nederland				
OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad MLT	334	331		divers
Multimodale Knoop Schiphol	253	0		divers
Overige projecten en reserveringen	13	23		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	3.634			
Begroting (IF 13.03.04)	3.634			

¹ Een deel van het budget is reeds juridisch verplicht, onder andere in verband met afgegeven subsidiebeschikkingen aan ProRail voor planuitwerking en contractuele afspraken met NS.

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.

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

De post Kleine projecten is verhoogd met € 5 miljoen naar aanleiding van de toezegging van het Ministerie van EZ en het Ministerie van IenM om ieder maximaal € 5 miljoen beschikbaar te stellen om de regionale economische structuur van de provincie Limburg te versterken door het realiseren van een spooraansluiting naar de Carhandling Terminal Swentibold (VDL Nedcar) in Born.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget ¹		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.02	48	5		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	16	10		divers
Overige projecten en reserveringen				
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	64			
Begroting (IF 13.03.05)	64			

¹ Een deel van het budget is reeds juridisch verplicht, onder andere in verband met afgegeven subsidiebeschikkingen aan ProRail voor planuitwerking en contractuele afspraken met NS.

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.

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.

Producten

Van het beschikbare budget is € 60 miljoen vrijgevallen naar de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08) als gevolg van de lage rentestand waardoor de beschikbaarheidsvergoeding lager uitvalt.

Projectoverzicht behorende bij 13.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegen (Bedragen x € 1 mln.)											
Infraprovider HSL	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	
Beschikbaarheidsvergoeding ¹	3.632	3.626	1.489	150	150	153	161	164	162	162	1.203
Rente- en belastingaanpassingen ²	- 135	- 56	- 127	9	- 16	- 6	- 5	- 4	- 2	- 2	16
Diverse afrekeningen, etc. ³	80	66	25	17	28	1	1	1	1	1	7
Totaal	3.577	3.636	1.387	176	162	148	157	161	161	161	1.226
Begroting (IF 13.04)				176	162	148	157	161	161	161	1.226

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 diverse 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.

13.08 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2031 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en (toekomstige) ambities.

Bij de begroting 2017 is binnen de investeringsruimte van Spoorwegen 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 2017 opgenomen stand van de beschikbare programmaruimte tot en met 2030 bedroeg € 1.022 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2018 nu € 650 miljoen tot en met 2031.

- Extrapolatie 2031 concessieopbrengsten (+ € 200 miljoen)
- Saldo mee en tegenvallers, waaronder aanbestedingsmeevallers en vrijval onvoorzien OV SAAL, Vleuten–Geldermalsen, NSP Arnhem, Nazorg, Rotterdam–Genua (+ € 94 miljoen)
- Vrijval regeling Intensivering Spoor in steden (+ € 30 miljoen)
- Rentevrijval PPS contract Infrasppeed (+ € 60 miljoen)
- Vrijval Meerjarenprogramma Geluidsanering (+ € 39 miljoen)
- Naar programma Fietsparkeren (– € 40 miljoen)
- Naar programma NABO's (– € 25 miljoen)
- Naar programma suïcidepreventie (– € 10 miljoen)
- Naar programma PHS naar aanleiding van de omzetting van de zogenaamde leenfaciliteit (– € 84 miljoen)
- Naar programma Beheer, onderhoud en vervanging; afdekken opgetreden risico's (– € 400 miljoen)
- Naar programma Beheer, onderhoud en vervanging; afdekken opgetreden indexeringsverschillen (– € 142 miljoen)
- Naar kleine projecten goederenvervoer (artikelonderdeel 13.03 Aanleg) ten behoeve van het realiseren van de spooraansluiting naar de Carhandling Terminal Swentibold (VDL Nedcar) in Born (– € 5 miljoen)
- Naar programma ATB-Vv (– € 68 miljoen)

Beleidsruimte

Dit betreft investeringsruimte die ontstaat als gevolg van het ramen van doorlopende concessieontvangsten (HRN/HSL) voor de verlengde jaren in 2029 en 2030. Omdat het Kabinet Rutte II niet de concessieontvangsten in

2029 en 2030 wenst te bestemmen voor ambities en risico's, wordt deze ruimte apart gehouden voor toekomstige kabinetten.

13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Programmaruimte	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000	6.000	9.500
Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000	6.000	9.500

(vervolg) 13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
Programmaruimte	21.300	16.300	16.300	16.299	150.000	84.948	200.662	649.971
Beleidsruimte	0	0	0	0	200.224	200.224	0	400.448
Totaal	21.300	16.300	16.300	16.299	350.224	285.172	200.662	1.050.419

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan IenM voor spooruitgaven. ProRail int de gebruiksvergoeding van vervoerders en 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

Dit betreft 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 IenM/NS 2011).

Prestatieboetes NS en ProRail

Dit betreft de boetes die NS en ProRail moeten betalen wanneer de afgesproken prestaties niet zijn behaald. Deze ontvangsten worden toegevoegd aan het «reizigersfonds» op artikelonderdeel 13.03.

Afrekeningen ProRail

Dit betreffen de afrekeningen van subsidies voor aanlegprojecten en beheer, onderhoud en vervanging over afgesloten begrotingsjaren.

Bijdragen van derden

Dit betreffen de bijdragen van decentrale overheden en andere derden aan projecten en onderhoud.

Ontvangsten (bedragen x € 1.000)						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Concessievergoedingen NS	175.194	184.036	191.165	196.302	201.202	206.010
Prestatieboetes NS en ProRail	2.300	0	0	0	0	0
Afrekeningen ProRail	51.347	0	0	0	0	0
Bijdragen van derden	16.855	130.214	11.049	1.027	1.061	1.096
Ontvangsten spoor	245.696	314.250	202.214	197.329	202.263	207.106

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 2018 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	113.677	143.577	59.087	67.534	53.494	6.206	1.606
Uitgaven	141.544	202.050	246.600	201.111	170.614	96.629	5.098
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>100.603</i>	<i>163.093</i>	<i>194.764</i>	<i>109.215</i>	<i>102.607</i>	<i>84.529</i>	<i>1.605</i>
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	0	498	0	1.606	1.607	1.605	1.605
14.01.03 Realisatieprogr reg/lok	100.603	162.595	194.765	107.610	101.000	82.924	0
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>9.233</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>40.941</i>	<i>38.957</i>	<i>51.836</i>	<i>91.896</i>	<i>58.774</i>	<i>12.100</i>	<i>3.493</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	4.891	5.257	2.595	33.145	23.594	12.100	3.493
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	36.050	33.700	33.034	42.544	17.753	0	0
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	16.207	16.207	17.427	0	0
14.09 Ontvangsten	175	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000												
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		202.050	246.600	201.111	170.614	96.629	5.098	40.596	1.606		
			163.093	194.764	109.215	102.607	84.529	1.605	40.596	1.606		
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0	9.233	0	0	0	0		
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		38.957	51.836	91.896	58.774	12.100	3.493	0	0		
14.09	Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	0		
(vervolg) Bedragen x € 1.000												
14	Regionaal, lokale infrastructuur	uitgaven	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031		
			9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	1.002.280		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	735.991		
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0	0	0	0	0	9.233		
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		0	0	0	0	0	0	0	257.056		
14.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	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 decentrale 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 decentrale 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).

Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokale infrastructuur (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving		Budget		Planning	
		huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Overige projecten en reserveringen	48	48			
<i>Projecten in voorbereiding</i>					
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>					
<i>Gesignaleerde risico's</i>					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	48				
Begroting 14.01.02	48				

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

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.

Nieuw opgenomen projecten

Hoekse Lijn

De Spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand wordt omgebouwd tot metrolijn en aangesloten wordt op het metronetwerk van Rotterdam. Hierover bestaat sinds 2011 overeenstemming tussen IenM en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Er blijft een verbinding bestaan met het hoofdspoor zodat de vestiging van Vopak in Vlaardingen voor goederentreinen bereikbaar blijft. IenM heeft aan MRDH toegezegd dat het bedrag dat MRDH aan ProRail betaalt voor de aanschaf van de lijn (€ 18,3 miljoen) door IenM via een subsidiebeschikking aan MRDH beschikbaar wordt gesteld. Verder draagt IenM financieel niet bij aan de bouw, exploitatie of het beheer van de metroverbinding.

Projectoverzicht behorende bij 14.01.03 Regionaal/lokale infrastructuur; realisatie (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	1.186	1.186	1.155	0	31						2018	2018
Utrecht Tram naar De Uithof	111	110	41	40	30						2018	2018
Ombouw Amstelveenlijn	78	77	5	7	25	25	16				2020	2020
Projecten Zuidwest-Nederland												
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	101	101	87	14							Regio	Regio
HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn)	205	203	33	8	47	33	34	51			2021	2020
Rotterdamsebaan	309	306		76	62	49	51	32		39	Regio	Regio
Hoekse Lijn	18			18							Regio	Regio
Afronding												
Programma Realisatie (IF 14.01.03)	2.008		1.321	163	195	108	101	83		39		
Budget Realisatie (IF 14.01.03)	2.008		1.321	163	195	108	101	83		39		
Overprogrammering (–)												

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

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 reservering 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 Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel (€ 150 miljoen) en een regionaal deel (€ 250 miljoen). 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, daarna is in 2012 het resterende deel via het Provinciefonds gedecentraliseerd. Het regionale deel, in totaal € 250 miljoen, valt onder regie van de regio. De rijksbijdrage voor het regionale deel, € 150 miljoen, is opgenomen op de begroting Infrastructuurfonds; zie 14.03.03. Deze bijdrage wordt in jaartranches overgeboekt via het provinciefonds naar de regio. Van de oorspronkelijke € 150 miljoen vanuit het Rijk is nog € 50 miljoen niet uitgekeerd. Dat zal naar verwachting de komende jaren plaatsvinden. Ook de regio heeft € 100 miljoen beschikbaar gesteld 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) (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Totaal										Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Nederland												
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1 2 3}	120	249	40	5	3	33	24	12	3			
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	536	535	409	34	33	43	18					
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	50	65		0	16	16	17					
Afronding		- 1										
Begroting (IF 14.03)	706	848	449	39	52	92	59	12	3			
LMCA Spoor: spoordriehoek ⁴	140	135	49	12	13	25	26	12	4			
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland	846	983	498	51	65	117	84	24	7			

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)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	1.392.685	1.658.260	863.989	890.399	786.966	620.238	772.501
Uitgaven	861.930	895.805	964.746	1.254.278	1.058.242	804.249	858.366
Waarvan juridisch verplicht:	99%						
15.01 Verkeersmanagement	8.428	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.428	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	410.159	337.708	376.866	386.647	294.409	214.636	298.197
15.02.01 Beheer en onderhoud	310.851	278.408	269.466	286.759	265.808	194.675	195.729
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	307.117	273.679	264.728	263.974	261.084	189.789	191.815
15.02.04 Vervanging	99.308	59.300	107.400	99.888	28.601	19.961	102.468
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	25.080	0	0	0	0	1	1
15.03 Aanleg	124.309	205.758	227.570	323.205	286.411	233.580	203.242
15.03.01 Realisatie	119.948	163.881	218.362	316.222	285.021	204.979	199.125
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	4.361	41.877	9.208	6.983	1.390	28.601	4.117
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.361	1.608	379	331	304	697	1.508
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	11.565	34.716	44.839	232.771	166.789	46.912	53.284
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	307.469	309.098	306.946	303.130	302.108	300.596	295.118
15.06.01 Apparaatskosten RWS	278.244	280.878	278.254	275.403	274.381	272.520	266.819
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	278.244	280.878	278.254	275.403	274.381	272.520	266.819
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	29.225	28.220	28.692	27.727	27.727	28.076	28.299
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	29.225	28.220	28.692	27.727	27.727	28.076	28.299
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
15.09 Ontvangsten	94.081	94.736	131.197	133.927	100.240	59.500	37.668

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000											
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
15	Hoofdvaarwegennet	895.805	964.746	1.254.278	1.058.242	804.249	858.366	734.530	693.885		
15.01	Verkeersmanagement	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525		
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	337.708	376.866	386.647	294.409	214.636	298.197	330.323	260.850		
15.03	Aanleg	205.758	227.570	323.205	286.411	233.580	203.242	57.040	85.960		
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	34.716	44.839	232.771	166.789	46.912	53.284	45.022	44.648		
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	309.098	306.946	303.130	302.108	300.596	295.118	293.620	293.902		
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0		
15.09	Ontvangsten	94.736	131.197	133.927	100.240	59.500	37.668	0	7.976		
(vervolg) Bedragen x € 1.000											
15	Hoofdvaarwegennet	675.959	841.440	873.626	774.885	759.255	774.863	576.139	12.540.268		
15.01	Verkeersmanagement	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	127.875		
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	231.841	232.721	231.357	311.783	319.477	311.478	206.094	4.344.387		
15.03	Aanleg	97.741	242.469	246.966	110.739	51.435	76.685	21.721	2.470.522		
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	44.930	44.322	43.725	42.951	42.629	42.573	42.539	972.650		
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	292.922	293.403	294.680	297.260	297.260	297.260	297.260	4.474.563		
15.07	Investeringsruimte	0	20.000	48.373	3.627	39.929	38.342	0	150.271		
15.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	565.244		

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.

Vanaf 2014 wordt in overleg met de sector gewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluizen en beweegbare bruggen tegen de achtergrond van taakstellingen. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop RWS en haar collega vaarwegbeheerders dit vormgeven, via het stuk «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300, nr. A56](#)). 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 2018 gemonitord en waar nodig en mogelijk bijgestuurd.

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	2016	2017	2018
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	244	245	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. Er worden in 2017 en 2018 geen veranderingen voorzien. Het aantal bediende objecten neemt in 2017 met één toe als gevolg van de ombouw van de Meppelerdiepsluis van keersluis tot schutsluis. Door de ombouw van een schutsluis met twee kolken naar een keersluis en een beweegbare brug naar een vaste brug bij Limmel neemt in 2018 het aantal bediende objecten met drie af.

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 onder meer 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.

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. Zowel het preventief als het correctief onderhoud vallen onder Beheer en Onderhoud.

Kustwacht

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

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

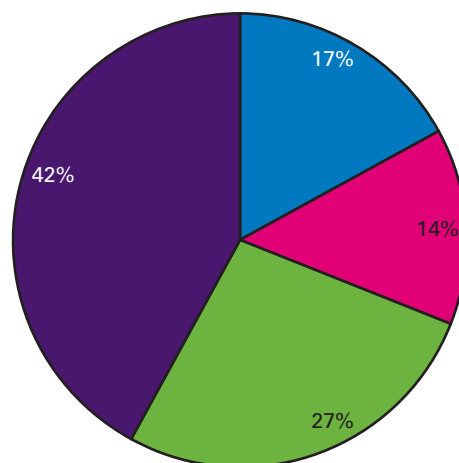
De Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtstructuur 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 2018	Budget x € 1.000 2018
Vaarwegen	km	7.089	269.466

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 per 1 januari 2017 in totaal 3.460 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal 3.544 kilometer.

In 2017 stelt Rijkswaterstaat vaste scheepvaartroutes voor de Belgische en Nederlandse Noordzeekust vast. Hierdoor nemen de zeecorridors met ongeveer 85 km toe. De totaal lengte vaarwegen komt daarmee op 7.089 km. Voor 2018 worden geen veranderingen voorzien. De overdracht van de Noordervaart zal naar verwachting na 2018 plaatsvinden.

Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	2015	2016	streefwaarde 2017	streefwaarde 2018
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,9%	0,2%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%

Toelichting:

De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten.

15.02.04 Vervanging

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet 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 jaren 60 van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT Overzicht⁴. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

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 2018 zijn afgerond.

Overzicht objectenprogramma Vervangingen en renovaties		
Vaarweg	Objecten/maatregel	gereed
Oost-Nederland	Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water	2018
Zeeland	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ, deel 1)	gereed
Zeeland	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	gereed
Noord-Holland	Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken	gereed

15.03 Aanleg

Motivering

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

⁴ Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen](#)

15.03.01 Realisatie

Producten

In 2018 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	Projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens
	Maasroute
	Sluis Limmel (als onderdeel van Maasroute)
Start realisatie	
	Nieuwe Sluis Terneuzen

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De Zaan: Er is sprake van een vertraging op het project door een arbitragezaal tussen provincie en aannemer.
- Nieuwe sluis Terneuzen: de toename van € 12 miljoen betreft de indexatie naar prijspeil 2017.
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek: de toename van het projectbudget komt deels voort uit de indexatie naar prijspeil 2017.
- Wilhelminakanaal Tilburg: de budgettoename van € 14 miljoen is het gevolg van geohydrologische problematiek waardoor er tussentijdse ingebruikname van de nieuwe Sluis III en het kanaalpand voor klasse II scheepvaart benodigd is.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € mln.)

Projectomschrijving	Totaal		Budget								Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Quick Wins											2009–	2009–
Binnenhavens	61	61	60	1							2017	2016
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	97	97	86	9	2						2015	2015
Walradarsystemen	25	25	20	2	1	1	1	1	1	1	2018	2018
Beter Benutten	18	18	14	1	3							
Projecten Noordwest-Nederland												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10			3					2019	2017
Projecten Zuidwest-Nederland												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding	2	2	1		0						2016	2016
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.010	999	22	36	99	218	223	174	192	47	2022	2022
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	12	1	1	6	5					2019	2019

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Budget	Openstelling	
	huidig	vorig								later	huidig	vorig
Quick Wins												
Volkeraksluizen	3	3		3							2017	2017
Projecten Zuid-Nederland												
Wilhelminakanaal Tilburg	96	82	72	24			0				na 2017	ntb
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	430	430	420	2	0	2	6				2015	2015
Maasroute, modernisering fase 2	629	628	539	28	28	22	13				2018	2018
Projecten Oost-Nederland												
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	65	64	43	11	1					10	2017	2017
Verruiming Twentekanalen fase 2	93	92	2	14	47	29	2				2019	2019
Toekomstvisie Waal	132	131	2	20	13	17	39	33	7		2019–2021	2019–2021
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	284	284	253	25	7						2017	2017
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	30	30	12	9	5	4	0				2017	2017
Overige projecten												
Kleine projecten / Afronding projecten	2	3		2	0		1					
Afrondingen				– 1	– 1	– 1		– 3	– 1			
Totaal uitvoeringsprogramma	3.003	2.974	1.557	187	211	300	285	205	199	58		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking				– 1	2							
Programma Realisatie (IF 15.03.01)				186	213	300	285	205	199	58		
Budget Realisatie (IF 15.03.01)				164	219	316	285	205	199	58		
Overprogramme-ring (–)				– 22	6	16						

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

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Vaarweg Lemmer–Delfzijl, fase 2: Vanwege de onderhoudstoestand van een van de bruggen binnen dit project is binnen de beperkte kasmiddelen van het rijk ruimte gevonden om die eerder aan te pakken door een kasversnelling van € 19 miljoen.
- Toekomstvisie Waal: Het project Toekomstvisie Waal/deelproject Lobith (Beijenwaard) is in deze begroting van planuitwerking naar de realisatiefase gegaan.
- Lichtenen buitenhaven IJmuiden: dit project zal worden vertraagd, aangezien een aanpassing van de scope mogelijk noodzakelijk is als gevolg van herbezinning op de functie van de Averijhaven.
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedese: een partieel uitvoeringsbesluit voor voorbereiding van de realisatie (€ 1.3 miljoen) is genomen.
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel: aanpassing van de scope van het project leidt tot een latere openstelling.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 1	– 24		nvt
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	9	9		
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud	205	150		
Projecten Noordwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Lemmer	6	6		2025–2027
Lichter en buitenhaven IJmuiden	65	65	nnb	nnb
Vaarweg IJsselmeer–Meppel	36	36		2023
Projecten Zuidwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwed	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	2021–2022
Projecten Noord-Nederland				
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 2	102	102	2017	2023–2025
Overige projecten en reserveringen	357	342		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
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	1.025			
Begroting 15.03.02	1.025			

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.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 zijn indicatoren opgenomen om de prestaties van (het contractmanagement van) DBFM te monitoren. Het gaat daarbij om prestatie indicatoren zoals tijdigheid (openstelling van het project), beschikbaarheid, wijzigingen en kortingen. Het kabinet heeft daarbij de ambitie geformuleerd om de KPI's verder uit te breiden en te ontwikkelen, de komende jaren te monitoren en de trendontwikkeling te analyseren.

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

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

Producten

Op dit moment zijn er nog geen DBFM-projecten op het hoofdvaarwegennet gerealiseerd. In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende projecten in ondergebracht zijn: Sluis Limmel, 3^e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoegang IJmond. Het contract voor de Sluis Limmel is het eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma en is in 2014 afgesloten en openstelling wordt verwacht in 2018.

Het DBFM-contract voor de Zeetoegang IJmond is in september 2015 getekend, dat voor de 3^e Kolk Beatrixsluis in 2016 en dat voor de sluis bij Eefde begin dit jaar. Deze projecten verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Zeetoegang IJmond: betreft een indexatie naar prijspeil 2017 van € 10 miljoen.

Projectoverzicht behorende bij 15.04.01: Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € mln.)													
Projectomschrijving	Totaal		t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Budget	Openstelling		Eind
	huidig	vorig								later	huidig	vorig	contract
Projecten Noordwest-Nederland													
Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	409	405	22	8	4	21	68	13	13	260	2019	2019	2046
Zeetoegang IJmond	927	917	46	17	32	201	67	26	26	511	2019	2019	2045
Projecten Zuid-Nederland													
Keersluis Limmel	90	89	6	3	6	3	18	2	2	48	2018	2018	2048
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	153		9	5	3	8	14	6	12	96	2020	2020	2047
Totaal	1.579		83	33	45	233	167	47	53	915			

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

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 2031 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en (toekomstige) ambities.

De in de begroting 2017 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2030 bedroeg € 163 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2018 nu € 150 miljoen tot en met 2031.

- Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig (tenminste vijf jaar) naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende RWS producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte als gevolg van areaalgroei (bediening van sluizen, tunnels en stuwen). Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten. Voor Hoofdvaarwegennet betreft dit – € 17,8 miljoen.
- Met de regionale partners provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam is overeenstemming bereikt over de afrekening van de bijdragen aan het project Zeetoegang IJmond. Hiervoor wordt € 12,8 miljoen uit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet onttrokken ten behoeve van de afrekening. Dit bedrag wordt in mindering gebracht op de vrijval van € 81 miljoen die al in de vorige begroting is verwerkt.
- Verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (– € 9,9 miljoen), waarvan de omvangrijkste tegenvaller zich voordoet bij Wilhelminakanaal Tilburg (– € 14 miljoen).

- Naar aanleiding van het MIRT overleg met de provincie Zeeland wordt maximaal € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor de verdieping van de Wielingen voor verbetering van de nautische toegang van de Westerschelde (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 9](#)).
- De bijdrage aan de pilot Langsdammen Waal vanuit het Hoofdvaarwegennet bedraagt € 2 miljoen. Dit bedrag is overgeheveld naar het Deltafonds.
- Bijdrage in de kosten voor het functioneel en gebruikersbeheer van Maritime Single Window (– € 1,9 miljoen).
- Een herallocatie van het Infrastructuurpakket Wegen op verzoek van St. Eustatius voor de verharding en verbetering van een opstelplek voor goederen en containers met behulp van een EU subsidie (– € 0,4 miljoen)
- Bijdrage lenM in verband met bestuurlijke afspraken over recreatie-toervaart met de provincies aan de financiering van coördinerende activiteiten van de Stichting Waterrecreatie Nederland (– € 0,3 miljoen).
- Bijdrage aan een verbeterde bediening op afstand Twentekanalen (– € 0,3 miljoen)
- De reservering voor Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant (BERZOB) komt te vervallen (€ 35 miljoen).

15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
Investeringsruimte	0	20.000	48.373	3.627	39.929	38.342	0	150.271
Totaal	0	20.000	48.373	3.627	39.929	38.342	0	150.271

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 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Openbaar Vervoer en 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)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	73.174	1.483.348	310.309	113.779	192.576	308.853	577.603
Uitgaven	69.430	176.640	262.497	343.502	419.891	482.804	477.000
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
17.02 Betuweroute	1.689	3.095	4.942	4.807	0	0	0
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	416	5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700
17.03.01 Realisatie HSL – Zuid	416	5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	6.687	8.996	34.940	3.872	1.724	2.993	2.993
17.07 ERTMS	26.755	43.282	98.823	147.261	208.772	283.829	299.771
17.08 ZuidasDok	33.883	115.536	114.898	164.812	192.195	179.382	157.536
17.09 Ontvangsten	40.124	34.809	30.436	61.496	69.039	92.586	39.677

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000											
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
17.02	Betuwroute		176.640	262.497	343.502	419.891	482.804	477.000	408.574	339.095	
			3.095	4.942	4.807	0	0	0	0	0	
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700	0	0	
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		8.996	34.940	3.872	1.724	2.993	2.993	2.993	2.993	
17.07	ERTMS		43.282	98.823	147.261	208.772	283.829	299.771	278.127	214.672	
17.08	ZuidasDok		115.536	114.898	164.812	192.195	179.382	157.536	127.454	121.430	
17.09	Ontvangsten	Ontvangsten	34.809	30.436	61.496	69.039	92.586	39.677	33.056	31.303	
(vervolg) Bedragen x € 1.000											
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031	
17.02	Betuwroute		0	0	0	0	0	0	0	0	4.010.740
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		0	0	0	0	0	0	0	0	87.875
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		2.993	2.993	2.993	35.180	0	0	0	0	105.663
17.07	ERTMS		165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	126.742	0	2.330.934	
17.08	ZuidasDok		84.229	66.604	95.664	53.684	0	0	0	1.473.424	
17.09	Ontvangsten	Ontvangsten	21.214	62.068	24.094	19.708	0	0	0	519.486	

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 (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal								Budget		Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Betuweroute	4.895	4.895	4.883	3	5	5					2007	2007
Begroting (IF 17.02)				3	5	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.

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

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed, er resteren nog enkele restpunten. De belangrijkste hiervan zijn het nemen van geluidsmaatregelen en het oplossen van zettings- en betonproblematiek. De planuit-

werking voor de geluidsmaatregelen en de risicoanalyse naar de zettings- en betonproblematiek zijn in 2017 gestart. De overige resterende werkzaamheden hebben betrekking op de afhandeling van grondzaken, schadezaken en nog uit te voeren evaluaties.

In de investeringsruimte is € 60 miljoen gereserveerd voor infrastructurele maatregelen gericht op het wegnemen van verstoringen op de HSL-Zuid, waarover de Tweede Kamer in december 2016 is geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, [22 026, nr. 495](#)). Het betreft hier met name de maatregelen gericht op windproblematiek en de overgangen tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor.

Projectoverzicht 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal									Budget	Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.225	6.225	6.137	6	9	23	17	17	17		2009	2009
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
Totaal	7.352	7.352	7.264	6	9	23	17	17	17			
Begroting (IF 17.03)				6	9	23	17	17	17			

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.

IenM 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 IenM is het ministerie voor de landaanwinning en het BRG.

IenM 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 IenM 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 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.
- De Minister van lenM heeft op 14 september 2016 (Kamerstukken II 2015–2016 [34 003, nr. 25](#)) naar de Kamer aangegeven dat zij € 35 miljoen zal investeren in de Verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam. Vanwege het veranderende risicoprofiel van PMR is 35 miljoen vrijgevallen in de Post Onvoorzien op artikelonderdeel 17.06, die als dekking voor deze investering wordt ingezet. Met Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

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 (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Totaal		Budget								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	24	24	18	0	0	0	0	0	0	3	nnb	nnb
750 ha	30	30	30								nnb	nnb
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	114	114	84	3	3	2	1	3	3	15	nnb	nnb
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien ²	78	77	9	5	32	1				32	nnb	nnb
Afrondingen	1		1	1		1	1					
Totaal	1.160	1.158	1.055	9	35	4	2	3	3	50		
Begroting (IF 17.06)				9	35	4	2	3	3	50		

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 Uit de post onvoorzien wordt de Verdieping Nieuwe Waterweg gedekt in het aangegeven kasritme (zie paragraaf Producten voor nadere toelichting).

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. Het programma ERTMS is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten aangewezen als Groot Project. Als zodanig legt de Staatssecretaris van IenM verantwoording af over het programma. De Kamer wordt twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage over de voortgang van het programma ERTMS geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de Staatssecretaris van IenM betreft de zesde voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652, nr. 52](#)).

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. Er zijn diverse deelproducten samengesteld die uiteindelijk moeten leiden tot een programmabeslissing in 2018. De producten betreffen onder andere de aanbesteding- en contracteringstrategie (Kamerstukken II 2016–2017 [33 652 nr. 46](#)) en een uitoefeningsvolgorde (Kamerstuk II 2016–2017 nr. 45), waarvan respectievelijk de contouren en het concept met de Kamer zijn gedeeld. Met de programmabeslissing zal de planuitwerkingsfase worden afgesloten en start de realisatiefase.

Voor de invoering van ERTMS is – na de verlaging van € 250 miljoen voor de Multimodale Knoop Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300 A, nr. 72](#)) – in het Infrastructuurfonds een taakstellend budget beschikbaar van € 2,37 miljard. Voor de Planuitwerkingsfase is circa € 96 miljoen beschikbaar gesteld (studiekosten), tevens is er circa € 110 miljoen ter beschikking gesteld voor voorbereidende werkzaamheden voor de realisatiefase. Een deel daarvan is verplichtingenruimte, waarvan de uitgaven na de programmabeslissing zullen vallen. Circa € 13 miljoen apparaatsbudget wordt verantwoord op de IenM beleidsbegroting. Nadat de Programmabeslissing is genomen zal het resterende budget overgeboekt worden naar artikelonderdeel 17.07 Realisatiefase.

De Europese Unie heeft in 2016 een aantal subsidieaanvragen van het programma ERTMS gehonoreerd. In totaal kan maximaal circa € 30 miljoen aan subsidie worden toegekend. Deze te verwachten ontvangsten zijn toegevoegd aan het ERTMS budget.

Projectoverzicht 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 mln.)														
Projectomschrijving	Totaal										Budget		Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig		
European Rail Traffic Management System														
Realisatiefase (17.07.01)	113	22		18	42	39	13							
Planuitwerkingsfase (17.07.02)	2.259	2.574	44	23	57	108	195	284	300	1.249				
Studiekosten	80	88	44	23	14									
Pilotkosten														
Overige planuitwerking OV-SAAL	229	226					4	4	21	200				
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)	1.949	2.260			42	108	191	280	279	1.049				
Afronding					1									
Programma	2.372	2.596	44	41	99	147	209	284	300	1.249				
Afrekening voorschotten				3										
Afronding				– 1										
Begroting (IF 17.07)			44	43	99	147	209	284	300	1.249				

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 (bedragen x € 1 mln.)									
Projectomschrijving	Totaal	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later
Zuidasdok									
– Bijdrage lenM ¹	1.061	100	41	91	141	175	149	57	307
– Bijdrage provincie Noord-Holland ²	79					26	26	27	
– Bijdrage stadsregio Amsterdam	155	14	12	12	16	25	21	12	43
– Bijdrage Derden	93		32				1		60
– Bijdrage Amsterdam	216	19	18	17	23	35	30	16	58
– EU-ontvangsten	3	1	2						
Afrondingen									
Totaal	1.607	134	105	120	180	261	227	112	468

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 (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Totaal										Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Projectorganisatie en voorbereiding	270	257	84	32	17	16	15	15	15	76		
OV-terminal incl. keerspoeren	362	338	16	22	38	58	55	32	11	130		
Tunnel en A10	797	772		33	34	97	173	158	79	223		
Generieke en ruimtelijke inrichting	179	210	33	18	31	8	18	22	8	41		
Afrondingen	– 1		1			1			– 1	– 2		
Totaal	1.607	1.584	134	105	120	180	261	227	112	468		
Begroting (IF 17.08)				105	120	180	261	227	112	468		

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).

ERTMS

De Europese Unie heeft in 2016 een aantal subsidieaanvragen van het programma ERTMS gehonoreerd. In totaal kan maximaal circa € 30 miljoen aan subsidie worden toegekend. Deze ontvangsten zijn toegevoegd aan het ERTMS budget.

Afrekening voorschotten ProRail

Zie hiervoor het projectoverzicht bij het uitgavenartikel 17.07 (Afrekening voorschotten). Dit betreft de afrekening van de subsidie voor de ProRail inzet voor de Betuweroute en ERTMS over afgesloten begrotingsjaren.

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)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verplichtingen	833	66.261	2.966	2.313	1.165	1	2
Uitgaven	1.677	66.494	2.966	2.178	1.030	0	0
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.02 Beter Benutten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	<i>192</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	<i>1.485</i>	<i>6.740</i>	<i>1.016</i>	<i>879</i>	<i>775</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.07.01 Nationale basisinformatie-voorz. en ov. uitgaven.	0	0	0	0	0	0	0
18.07.02 Subsidies algemeen	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</i>	<i>0</i>	<i>32.507</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.08.01 Apparaatskosten RWS	0	0	0	0	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat</i>	<i>0</i>	<i>32.507</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.11 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.11.01 Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0
18.11.02 Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.12.01 Beheer en onderhoud	0	0	0	0	0	0	0
18.12.02 Vervanging	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.13 Tol gefinancierde uitgaven</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.14 Minregel: rentevrijval</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.15.01 Ramingsbijstelling	0	0	0	0	0	0	0
18.15.02 Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.16 Reservering Omgevingswet</i>	<i>0</i>	<i>27.244</i>	<i>1.950</i>	<i>1.299</i>	<i>255</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.17 Verkenningen Nieuwe Stijl</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.09 Ontvangsten	0	32.507	0	0	0	0	0
18.09.01 Ontvangsten	0	32.507	0	0	0	0	0
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	207.606	550.802	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2018 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2018.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 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 2031.

Bedragen x € 1.000											
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		66.494	2.966	2.178	1.030	0	0	0	0	
18.02	Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0	
18.03	Intermodaal vervoer		3	0	0	0	0	0	0	0	
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0	0	0	
18.06	Externe veiligheid		6.740	1.016	879	775	0	0	0	0	
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0	0	0	
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		32.507	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		0	0	0	0	0	0	0	0	
18.16	Reservering Omgevingswet		27.244	1.950	1.299	255	0	0	0	0	
18.17	Verkenningen Nieuwe Stijl		0	0	0	0	0	0	0	0	
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	32.507	0	0	0	0	0	0	0	
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		550.802	0	0	0	0	0	0	0	

(vervolg) Bedragen x € 1.000											
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031	
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0	0	524.761	555.804	2.034.530	3.187.764	
18.02	Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0	1
18.03	Intermodaal vervoer		0	0	0	0	0	0	0	0	3
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		0	0	0	0	0	0	0	0	9.410
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0	0	0	0	0	0	32.507
18.11	Investeringsruimte		0	0	0	0	519.091	533.124	1.589.328	2.641.543	
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging		0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet		0	0	0	0	5.670	22.680	0	59.098	
18.17	Verkenningen Nieuwe Stijl		0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	32.507
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0	0	550.802

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

De subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het spoor (BGS) is in 2016 beëindigd. Het resterende budget ad € 5 miljoen is vrijgevallen ten gunste van de investeringsruimte Spoorwegen. Er resteert in 2017 nog een beperkt bedrag aan te verrekenen uitvoeringskosten.

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».

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de investeringsruimte die nog niet concreet is toebedeeld aan modaliteiten verantwoord. Binnen de investeringsruimte wordt onderscheid gemaakt tussen programmaruimte en beleidsruimte. In beginsel is alle investeringsruimte aangemerkt als programmaruimte, tenzij wordt besloten om (delen van) de investeringsruimte als beleidsruimte aan te merken. 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.

Programmaruimte

Zoals toegelicht in de begroting op hoofdlijnen is de looptijd van het Infrastructuurfonds bij deze begroting verlengd tot en met 2031. Door deze verlenging ontstaat er ook generieke investeringsruimte (totaal € 1,6 miljard). Deze generieke investeringsruimte is toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11.

Beleidsruimte

Bij de begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte. In de begroting 2017 bedroeg de beleidsruimte die niet nog concreet was toebedeeld aan modaliteiten € 1,5 miljard. In de begroting 2017 is aangegeven dat dit bedrag nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld.

Om vast te kunnen stellen of de budgetten voor doorlopende verplichtingen in de jaren 2029 en 2030 nog moet worden bijgesteld, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden bezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 253 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte uit de verlenging tot en met 2030.

18.11 Investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 18.11 Investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
Programmaruimte	0	0	0	0	0	13.805	1.589.328	1.603.133
Beleidsruimte	0	0	0	0	519.091	519.319	0	1.038.410
Totaal	0	0	0	0	519.091	533.124	1.589.328	2.641.543

18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2031. Deze middelen worden nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Op een later moment worden deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet, het artikel 13 Spoorwegen en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds. Toewijzing van deze middelen zal geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk (inclusief Deltafonds). In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

Het budget voor Vervanging en Renovatie is op het niveau van 2030 doorgetrokken, maar wordt voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging en nog niet toebedeeld aan de modaliteiten. Voor Spoor betreft dit alleen de verwachte toename van de vervangingsopgave vanaf 2031, zoals in de instandhoudingsbijlage bij de begroting 2017 is opgenomen.

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 Hoofdpijnenakkoord 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.

Motivering

18.17 Verkenningen Nieuwe Stijl

In dit artikelonderdeel staan de verkenningen nieuwe stijl. Kenmerkend aan de verkenningen nieuwe stijl is dat ze modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en 75% zicht op financiering hebben. Voorts gaan verkenningen nieuwe stijl niet automatisch door naar de planuitwerking, maar vindt er een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaats. De verkenningen op dit artikel dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de SVIR. Dit artikelonderdeel geeft de mogelijkheid om budgetten voor Verkenningen Nieuwe Stijl vorm te geven.

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 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ontvangsten	5.026.766	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168
19.09 Ten laste van begroting lenM	5.026.766	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2031 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2031 toegelicht.

Bedragen x € 1.000										
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk									
19.09	Ontvangsten	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	
(vervolg) Bedragen x € 1.000										
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk									
19.09	Ontvangsten	5.553.891	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	82.475.935	

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 productartikelderdeel

Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031	
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.291.583	2.575.982	2.554.581	2.707.385	2.806.046	2.973.869	3.232.836	3.088.026	2.905.881	2.573.002	2.369.334	2.404.074	2.132.329	2.087.318	1.360.828	38.043.074
12.01	Verkeersmanagement		3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674	3.673	3.672	3.670	3.670	3.670	3.678	3.678	3.678	3.678	55.139
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		614.375	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072	590.282	619.225	644.537	644.537	745.454	753.749	763.963	801.146	470.947	9.678.065
12.03	Aanleg		493.322	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204	1.755.537	1.577.124	1.385.881	1.039.565	777.286	576.803	217.083	545.000	35.677	13.938.624
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		618.921	581.030	455.632	460.687	410.514	397.500	367.071	360.979	363.972	376.467	334.809	323.776	393.981	24.997	334.074	5.804.410
12.06	Netwergebonden kosten HWN		561.285	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419	516.273	507.026	507.821	508.763	508.115	516.452	516.452	516.452	516.452	7.903.903
12.07	Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	229.616	237.272	196.045	0	662.933
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	133.540	57.345	63.078	43.034	43.130	43.034	47.234	42.534	42.534	46.733	1.093.545
	Overige ontvangsten		146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	111.254	14.811	20.544	500	596	500	4.700	0	0	0	684.254
	Totopgave		0	0	0	0	0	22.286	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	46.733	409.291
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.145.394	2.485.580	2.499.238	2.616.884	2.857.132	2.840.329	3.175.491	3.004.948	2.882.847	2.529.872	2.326.300	2.356.840	2.089.795	2.044.784	1.314.095	36.949.529

Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
13	Spoorwegen	2.146.643	2.190.386	2.054.155	2.095.031	2.232.015	2.185.826	1.912.520	1.856.710	2.095.186	1.798.788	1.821.610	1.824.668	1.980.450	1.925.546	1.638.495	29.758.029
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.303.198	1.245.268	1.238.568	1.293.225	1.305.578	1.274.768	1.277.728	1.282.479	1.257.016	1.287.050	1.293.688	1.300.256	1.343.567	1.343.590	1.382.646	19.428.605
13.03	Aanleg	651.060	766.273	635.907	593.477	719.958	684.418	441.138	375.347	626.617	304.664	321.922	323.384	192.882	203.007	0	6.840.054
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	175.788	162.268	147.583	156.570	160.882	161.053	171.057	172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	77.180	77.180	38.590	2.189.996
13.07	Rente en aflossing	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	248.955
13.08	Investeringsruimte	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000	6.000	9.500	21.300	16.300	16.300	16.299	350.224	285.172	200.662	1.050.419
13.09	Ontvangsten	245.696	314.250	202.214	197.329	202.263	207.106	208.641	195.074	320.728	201.836	201.857	201.878	201.899	201.921	201.943	3.304.635
<i>Concessie HRN/HSL</i>		<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>177.118</i>	<i>2.656.770</i>
<i>Overige ontvangsten</i>		<i>68.578</i>	<i>137.132</i>	<i>25.096</i>	<i>20.211</i>	<i>25.145</i>	<i>29.988</i>	<i>31.523</i>	<i>17.956</i>	<i>143.610</i>	<i>24.718</i>	<i>24.739</i>	<i>24.760</i>	<i>24.781</i>	<i>24.803</i>	<i>24.825</i>	<i>647.865</i>
Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.900.947	1.876.136	1.851.941	1.897.702	2.029.752	1.978.720	1.703.879	1.661.636	1.774.458	1.596.952	1.619.753	1.622.790	1.778.551	1.723.625	1.436.552	26.453.394
Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
14	Regionaal, lokale infrastructuur	202.050	246.600	201.111	170.614	96.629	5.098	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	1.002.280
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	163.083	194.764	109.215	102.607	84.529	1.605	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	735.991
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	9.233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.233
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	38.957	51.836	91.896	58.774	12.100	3.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	257.056
14.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage van hfdst XII (art 26)		202.050	246.600	201.111	170.614	96.629	5.098	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	1.002.280

Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven															
15.01	Verkeersmanagement	895.805	964.746	1.254.278	1.058.242	804.249	858.366	734.530	693.885	675.959	841.440	873.626	774.885	759.255	774.863	576.139	12.540.268
		8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	127.875
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	337.708	376.866	386.647	294.409	214.636	298.197	330.323	260.950	231.841	232.721	231.357	311.783	319.477	311.478	206.094	4.344.387
15.03	Aanleg	205.758	227.570	323.205	286.411	233.580	203.242	57.040	85.960	97.741	242.469	248.966	110.739	51.435	76.685	21.721	2.470.522
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	34.716	44.839	232.771	166.789	46.912	53.284	45.022	44.648	44.930	44.322	43.725	42.951	42.629	42.573	42.539	972.650
15.06	Netwerkgebonden kosten HVVN	309.098	306.946	303.130	302.108	300.596	295.118	293.820	293.902	292.922	293.403	294.680	297.260	297.260	297.260	297.260	4.474.563
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.000	48.373	3.827	39.929	38.342	0	150.271
15.09	Ontvangsten	94.736	131.197	133.927	100.240	59.500	37.668	0	7.976	0	0	0	0	0	0	0	585.244
Bijdrage van hfdst XII (art 26)		801.069	833.549	1.120.351	958.002	744.749	820.698	734.530	685.909	675.959	841.440	873.626	774.885	759.255	774.863	576.139	11.975.024
Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven															
17.02	Betwerooute	176.640	262.497	343.502	419.891	482.804	477.000	408.574	339.095	252.505	206.005	237.078	197.364	81.043	126.742	0	4.010.740
		3.095	4.942	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.844
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87.875
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	8.996	34.940	3.872	1.724	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	35.180	0	0	0	105.663
17.07	ERTMS	43.282	98.823	147.261	208.772	283.829	299.771	278.127	214.672	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	126.742	0	2.390.934
17.08	ZuidasDok	115.536	114.898	184.812	182.195	179.382	157.536	127.454	121.430	84.229	66.604	95.684	53.684	0	0	0	1.473.424
17.09	Ontvangsten	34.809	30.436	61.496	69.039	92.586	39.677	33.056	31.303	21.214	62.068	24.094	19.708	0	0	0	519.486
Bijdrage van hfdst XII (art 26)		141.831	232.061	282.006	350.852	390.218	437.323	376.518	307.792	231.291	143.937	212.984	177.656	81.043	126.742	0	3.491.254
Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven															
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	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	0
18.03	Intermodaal vervoer	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
18.04	Gabiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031
18.06	Externe veiligheid	6.740	1.016	879	775	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.410
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.507
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519.091	533.124	1.569.328	2.641.543
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202
18.13	Tot gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	27.244	1.950	1.299	255	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0	59.098
18.09	Ontvangsten	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.508
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	550.802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	550.802
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	- 516.815	2.966	2.178	1.030	0	0	0	0	0	0	0	0	524.761	585.804	2.034.530	2.604.454
Bedragen x € 1.000		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk																
19.09	Ontvangsten	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	5.553.891	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	82.475.935
	Totaal uitgaven	5.779.215	6.243.177	6.409.805	6.452.193	6.421.743	6.500.159	6.329.056	5.959.322	5.938.867	5.428.570	5.310.984	5.210.960	5.477.838	5.470.273	5.609.992	88.542.155
	Totaal ontvangsten	1.104.739	566.285	452.980	457.109	503.263	417.991	299.042	257.431	384.976	307.034	268.985	268.820	244.433	244.455	248.676	6.066.220
	Totaal Bijdrage van Hdst XII (art 26)	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	5.553.891	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	82.475.935

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	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	3.638	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	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	3.638	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	0
Extrapolatie 2031	3.636															3.636
Prijsbijstelling 2017	630	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Mutaties Miljoenennota 2018	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	3.678
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	3.680	3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674	3.673	3.672	3.670	3.670	3.670	3.678	3.678	3.678	3.678
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.	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	735.612	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	-18.546	350	2.662	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.	590.618	632.342	619.643	537.601	454.296	820.791	796.719	800.952	801.253	773.447	746.027	735.612	735.612	735.612	735.612	0
A15 Papendrecht – Sliedrecht: derde rijstrook	-2.200					-2.200										
Afspraken SLA BenO	0	48.665	-3.959	-52.030	89.555	-11.638	-23.548	-27.708	-13.361	-10.904	-4.647	-3.475	6.525	6.525		
BenO A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	-1.004		-370	-370	-264											
Bruggen A27	-389.000					-119.000	-90.000	-90.000	-90.000	-90.000						
Correctie Uitvoeringsbesluit A4 Vlietland-N14	-1.564					-626	-938									
DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten	-50.284		-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868	-3.868
DBFM N18 Varsseveld – Enschede	-23.864		-1.836	-1.836	-1.836	-1.836	-1.836	-1.835	-1.835	-1.836	-1.836	-1.835	-1.835	-1.836	-1.836	-1.836
DBFM SAA A6 Almere	-39.828		-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319	-3.319
Extrapolatie 2031	465.920															465.920
Kasschuven binnen Hoofdwegennet	0	2.787	-56.593	6.691	33.620	88.319	-177.560	-21.282	-22.350	-22.737	2.612	34.691	43.934	43.934	43.934	

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Nalevingskosten SWLUNG	56.127	14.065	13.919	13.919	13.919	305										
Omzetting payrollers	- 240	- 80	- 80	- 80												
Prijsbijstelling 2017	120.087	6.985	7.340	7.535	6.066	6.639	5.328	5.353	5.353	5.640	5.640	5.640	5.735	5.850	35.133	5.850
Uitvoeringsbesluit A 13/A16 Rotterdam	64.590									10.765	10.765	10.765	10.765	10.765	10.765	
Uitvoeringsbesluit ZuidasDok	32.800												8.200	8.200	8.200	8.200
Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet	- 334.000						- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 38.000	- 30.000	
Mutaties Miljoenennota 2018	23.757	13.251	18.032	- 7.818	175.531	- 233.719	- 206.437	- 181.727	- 156.716	- 128.910	- 573	- 573	18.137	28.251	65.534	470.947
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud & verv.	614.375	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072	590.282	619.225	644.537	644.537	745.454	745.454	753.749	763.863	801.146	470.947
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	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	217.210	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	128.742	- 1.488	- 11.229	- 4.565	9.518	0	19.036	19.036	0	0	0	2.697	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	760.278	814.141	1.078.951	1.195.979	1.342.145	1.561.952	1.543.032	1.400.106	1.228.153	898.620	653.755	473.046	217.210	217.210	217.210	0
A15 Papendrecht – Sliedrecht, derde rijstrook	2.200					2.200										
Afslakken SLA BenO	0	- 64.228	- 5.593	41.778	- 101.878	16.526	28.799	33.459	19.361	16.904	10.647	7.975	- 2.025	- 2.025	- 2.025	
BenO A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	1.004			370	370	264										
Beter Benutten Blauwe Golf Verbindend	- 104	- 104														
Beter Benutten-BOO gedeelte spitstroken A7/A8	- 1.221	- 1.221														
Beter Benutten-ITS	- 1.000	- 500	- 500													
Bijdragen derden Hoofdwegennet	- 8.509		- 15.490			6.981										
Bruggen A27	389.000						119.000	90.000	90.000	90.000						
BZK: elD	0	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	- 877	12.048	- 1.524
Connecting Mobility	- 3.900	- 1.300	- 1.300	- 1.300												
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	73.042															
Correctie Uitvoeringsbesluit A4 Vlietland-N14	1.564					626	938							36.521	36.521	
DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten	- 246.195	- 121.974	- 23.842	- 8.117	- 3.510								- 88.752			
DBFM N18 Varsoeveld – Enschede	- 207.477	- 126.519	- 9.963	- 47.346	- 9.117								- 14.532			
DBFM SAA A6 Almere	- 232.119	- 35.541	- 62.165	- 86.037	- 5.435	- 42.941										

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Defensie: MOC Kustwacht	0	- 805	- 3.242	- 3.643	- 3.939	- 3.666	- 3.261	- 2.480	- 2.480	- 2.480	- 2.480	- 2.480	- 2.480	- 2.480	38.756	- 2.840
Eenvoudig Beter	0	37	2.463	- 2.500												
Extrapolatie 2031	36.521															36.521
GF: MIRT-onderzoek AZ: Deil – Den Bosch/Vught	- 10	- 10														
Havenimpuls CN (St. Eustatus)	- 400	- 400														
Kaschuiven binnen Hoofdwegennet	0	28.944	39.391	- 34.682	- 41.561	- 1.259	109.477	39.045	- 21.432	23.045	- 22.620	- 175.804	- 102.246	- 102.233	261.935	
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	- 983	- 4.257	312	363	338	297	7.747	943	158	323	180	- 5.421			
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	- 69.617	3.450			17.011	49.156									
Kaschuiven tussen modaliteiten	0	70.000	105.000	45.000			- 305.000		25.000	30.000	30.000					
Meerjarenprogramma Geluidsanerling	- 2.300												- 2.300			
Motie Visser c.s. N50 Kampen – Kampen-Zuid	5.000														5.000	
Nalevingskosten SWUNG	- 56.127	- 14.065	- 13.919	- 13.919	- 13.919	- 305										
OCW: Beter Benutten	500	500														
Ombouw programmadirectie Beter Benutten	- 6.000		- 3.000	- 3.000												
Onzetting payrollers	- 1.170	- 390	- 390	- 390												
Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)	0	- 4.280	- 5.350	- 5.350	- 5.082	- 3.173									23.235	
Prijsbijstelling 2017	142.830	11.050	13.999	14.155	17.140	16.355	21.479	16.333	22.319	5.286	36.460	21.023	17.765	17.243	- 95.497	7.720
Saldo meer- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 22.249	64	173		- 6.400		11.532		26.086			277.607		- 231.311	- 100.000	
Strategisch Capaciteit Management areaalgroei	0	- 1.063	- 1.481	- 1.553	- 2.317	- 3.184	- 3.184								12.782	
Uitgaven realisatie tolsysteem	40.000						4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Uitkomsten BO MIRT najaar 2016	695.000												245.000	300.000	150.000	
Uitvoeringsbesluit A13/A15 Rotterdam	0									- 10.765	- 10.765	- 10.765	53.825	- 10.765	- 10.765	
Uitvoeringsbesluit ZuidasDok	- 32.800												- 8.200	- 8.200	- 8.200	- 8.200
Uitvoering tot: bijdrage aan RDW	- 3.898		- 814	- 966	- 1.243	- 875										
Voorbereiding tot: bijdrage aan RWS	- 7.136		- 1.699	- 1.699	- 1.699	- 2.039										
Mutaties Miljoenennota 2018	- 266.956	- 32.551	- 173.846	- 35.448	- 89.748	- 126.229	- 89.748	212.505	177.018	157.728	140.945	123.531	103.757	- 127	327.790	35.677
Stand ontvropbegroting 2018 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	493.322	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204	1.755.537	1.577.124	1.577.124	1.385.881	1.039.565	777.286	576.803	217.083	545.000	35.677

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		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	0
Mutaties voorjaarsnota 2017		47.644	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		609.455	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	0
Beter Benutten- BOO gedeelte splitsstroken A7/A8	1.221			1.221												
Bijdragen derden Hoofdwegennet	- 7.140		- 7.140													
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	168.370													84.299	84.071	
DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten	201.035	7.942	9.739	31.116	20.065	15.735	12.342	12.173	12.014	11.852	11.691	11.532	11.375	11.283	11.158	11.018
DBFM N18 Varsseveld – Enschede	226.362	13.256	26.195	58.527	20.154	9.069	8.939	8.811	8.715	8.611	8.501	8.393	22.819	8.214	8.126	8.032
DBFM SAA A6 Almere	265.839	7.013	9.105	8.782	41.888	58.092	14.941	14.734	14.530	14.372	14.193	14.004	13.817	13.634	13.455	13.279
Extrapolatie 2031	294.234															294.234
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	- 25.783	27.765	18.493	- 8.049	- 34.452	45.753	- 23.325	25.829	1.053	20.861	141.113	58.312	58.299	- 305.869	
Prijsbijstelling 2017	65.982	7.038	6.605	5.178	5.238	4.665	4.311	3.734	3.666	3.698	3.841	3.369	3.242	4.041	- 155	7.511
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 306.998		- 173		6.400		- 11.532		- 26.086			- 277.607				
Mutaties Miljoenennota 2018		9.466	72.096	123.317	85.696	53.109	74.754	16.127	38.668	39.586	59.087	- 98.196	109.565	179.770	- 188.214	334.074
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS		618.321	581.030	455.632	460.687	410.514	397.500	367.071	360.979	363.972	376.467	334.809	323.776	393.981	24.957	334.074
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN		548.881	531.628	527.203	527.653	517.494	505.182	511.464	503.562	505.022	505.456	503.377	510.783	510.783	510.783	0
Mutaties voorjaarsnota 2017		- 1.497	- 516	- 568	- 509	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN		547.384	531.112	526.635	527.144	517.520	505.208	511.490	503.588	505.048	505.482	504.003	510.809	510.809	510.809	0
ABP pensioenpremie	35.958	2.414	2.409	2.402	2.405	2.390	2.382	2.393	2.393	2.397	2.398	2.391	2.396	2.396	2.396	2.396
Afspraken SLA BenO	0		15.563	9.552	10.252	12.323	- 5.188	- 5.251	- 5.751	- 6.000	- 6.000	- 6.000	- 4.500	- 4.500	- 4.500	
Bijdrage Bedrijfsgezondheidszorg	20	20														
Connecting Mobility	3.900	1.300	1.300	1.300												
Extrapolatie 2031	506.309															506.309
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	634	634	634	634	549	141	- 84	- 926	- 1.361	- 855					

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Loonbijstelling 2017	77.452	4.274	5.516	5.429	5.429	5.290	5.124	5.151	5.144	5.154	5.156	5.141	5.161	5.161	5.161	5.161
KNMI offerte 2017	-216	-40	-20	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12
Onzetting payrollers	1.410	470	470	470												
Overboeking coördinerende inkoopfunctie	-750	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-50
Prijsbijstelling 2017	40.443	2.398	2.975	2.876	2.886	2.879	2.830	2.636	2.640	2.645	2.644	2.642	2.648	2.648	2.648	2.648
Strategisch Capaciteit Management areaalgroei	13.200	1.481	1.481	1.553	2.317	3.184	3.184									
Verduurzaming SLA	2.000	1.000	1.000													
Voorbereiding tot: bijdrage aan RWS	7.136		1.699	1.699	1.699	2.039										
Mutaties Miljoenennota 2018		13.901	32.977	25.853	25.560	28.592	8.211	4.783	3.438	2.773	3.281	4.112	5.643	5.643	5.643	516.452
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	561.285	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419	516.273	507.026	507.821	508.763	508.115	516.452	516.452	516.452	516.452	516.452
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	451.651	305.961	293.827	0
Mutaties voorjaarsnota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-2.697	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	448.954	305.961	293.827	0
Calamiteiten opstelplaats	-1.200												-1.200			
DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten	88.752												88.752			
Havenimpuls CN (St. Eustatius)	400												400			
Meerjarenprogramma Geluidsanering	2.300												2.300			
Motie Hoogland c.s. Kornwerderzand	-30.000													-30.000		
Motie Visser c.s. N50 Kampen – Kampen-Zuid	-5.000													-5.000		
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	331.311												231.311		100.000	
Strategisch Capaciteit Management areaalgroei	-12.782													-12.782		
Uitkomsten BO MIRT najaar 2016	-695.000												-245.000	-300.000	-150.000	
Uitvoeringsbesluit A13/A16 Rotterdam	-64.590												-64.590			
Mutaties Miljoenennota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-219.338	-68.689	-97.782	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	229.616	237.272	196.045	0

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 HWN		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	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 HWN		2.511.373	2.490.167	2.561.183	2.639.353	2.675.001	3.214.329	3.205.816	3.030.587	2.862.468	2.498.557	2.341.418	2.386.268	1.987.439	1.975.305	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 HWN		2.291.583	2.575.982	2.554.581	2.707.385	2.806.046	2.973.869	3.232.836	3.068.026	2.805.881	2.573.002	2.369.334	2.404.074	2.132.329	2.087.318	1.360.828
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN		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	0
Mutaties voorjaarsnota 2017		13.019	4.547	0	0	9.518	0	19.036	19.036	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN		139.264	85.947	79.498	105.493	95.748	143.635	58.982	77.360	39.034	39.131	39.034	43.234	38.534	38.534	0
Bijdragen derden Hoofdwegennet	- 15.649	- 7.140	- 15.490				6.981									
Extrapolatie 2031																38.534
Kaschuiven binnen Hoofdwegennet	0	6.582	11.197	- 8.864	- 15.356	53.157	- 22.189	- 5.646	- 18.879		- 2					
Prijsbijstelling 2017	7,168	279	398	199	364	9	1,113	9	597		1					4,199
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	64	64														
Uitgaven realisatie tolsysteem	40.000						4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Mutaties Miljoenennota 2018		6.925	4.455	- 24.155	- 14.992	53.166	- 10.095	- 1.637	- 14.282	4.000	3.999	4.000	4.000	4.000	4.000	46.733
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN		146.189	90.402	55.343	90.501	148.914	133.540	57.345	63.078	43.034	43.130	43.034	47.234	42.534	42.534	46.733

ABP pensioenpremie

Per 1 januari 2017 heeft het ABP de pensioenpremie verhoogd. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2017 ter compensatie van de pensioenpremiestijging aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op Hoofdstuk XII en de fondsen.

Afspraken SLA BenO

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Middels een kasschuif via artikelonderdeel aanleg 12.03 Aanleg worden middelen op artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging en 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN conform de SLA gebudgetteerd.

Bijdragen derden Hoofdwegennet

De bijdrage vanuit de regio voor N33 Assen–Zuidbroek valt lager uit als gevolg van meevallende uitgaven (– € 7,1 miljoen). Tevens vallen de ontvangsten lager uit wegens het niet doorgaan van de bestuursovereenkomst voor hoogwaardig openbaar vervoer A27/A1 (– € 1,1 miljoen) en een aanbestedingsmeevaller op A4/A9 Badhoevedorp (– € 14,4 miljoen). Daarnaast zijn er extra ontvangsten vanuit de regio voor de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel met betrekking tot de A28/A1 knooppunt Hoevelaken (+ € 7,0 miljoen).

Bruggen A27

Naar aanleiding van de problematiek omtrent de Merwedebrug zijn de werkzaamheden met betrekking tot de bruggen op het traject A27 Houten – Hooipolder heroverwogen. Geconcludeerd is dat een versnelde vervanging en toekomstvast aanleg over de totale levensduur van de bruggen leidt tot lagere Life Cycle Costs. Voor de vervangingsinvestering wordt € 389 miljoen overgeboekt vanuit artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging naar artikelonderdeel 12.03 Aanleg (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 57](#)).

BZK: programma elektronisch identificeren (eID)

Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Correctie extrapolatie 2029 en 2030

Bij de begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte.

In de begroting 2017 is aangegeven dat de beleidsruimte nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld. Om dit vast te kunnen stellen, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden gezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het

begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 120,8 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen op artikel 12 Hoofdwegennet. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte op artikel 18 Overige uitgaven.

DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Er is sprake van een aanbestedingsmeevaller van € 88,8 miljoen. Deze wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet en doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

DBFM N18 Varsseveld – Enschede

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project N18 Varsseveld – Enschede afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

DBFM SAA A6 Almere

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere deeltraject A6 Almere afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

Defensie: MOC Kustwacht

De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, vinden kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaats.

Eenvoudig Beter

In het kader van het programma Eenvoudig Beter wordt in 2017 € 7,5 miljoen overgeboekt van de begroting HXII naar artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet op het Infrastructuurfonds. Door vertraging in het wetgevingstraject zijn de middelen in 2018 en 2019 benodigd. Via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet vinden kasschuiven plaats om de middelen in de juiste jaren te begroten.

Extrapolatie 2031

Dit betreft de extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2031. De doorlopende verplichtingen worden overgeheveld naar desbetreffende productartikelen. De budgetten voor vervanging en renovatie worden

voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging. Het restant van € 1,6 miljard wordt ten gunste gebracht van de programmaruimte op artikel 18 Overige uitgaven. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

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. De omvangrijkste kasschuiven vinden plaats op artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging, artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen wegens geactualiseerd kasritmes op met name de projecten A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere en A15 Maasvlakte–Vaanplein, en artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten wegens onder meer een ontvangstenschuif op A7 Zuidelijke Ringweg Groningen.

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

Op de verschillende modaliteiten treden diverse autonome wijzigingen van de programmering op. Om een betere verdeling van de overprogrammering over de verschillende modaliteiten te verkrijgen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Loonbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

Op de begroting HXII stond er voor € 75 miljoen aan activiteiten geraamd die vallen binnen de scope van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Hiervan was reeds € 43,7 miljoen gerealiseerd op Hoofdstuk XII. Hiermee was echter tot op heden geen rekening gehouden binnen het op het Infrastructuurfonds beschikbare budget voor MJPG. Dit betekent dus dat – gelet op het budget gestuurde karakter – er nu € 43,7 miljoen teveel staat geraamd bij het MJPG op het Infrastructuurfonds. Deze € 43,7 miljoen valt vrij naar de investeringsruimte Hoofdwegennet (€ 2,3 miljoen) en Spoorwegen (€ 41,4 miljoen).

Motie Hoogland c.s. Kornwerderzand

Bij het notaoverleg over het MIRT van 28 november 2016 (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 52](#)) is de motie ingediend en aangenomen € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de nieuwe sluis bij Kornwerderzand. Met deze mutatie wordt € 30 miljoen onttrokken uit de investeringsruimte Hoofdwegennet en toegevoegd aan artikelonderdeel 15.03 Aanleg (Hoofdvaarwegennet).

Motie Visser c.s. N50 Kampen – Kampen-Zuid

Bij het notaoverleg over het MIRT van 28 november 2016 (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 52](#)) is de motie ingediend en aangenomen om € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanpak van de verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen met betrekking tot de N50 Kampen–Kampen Zuid. Met deze mutatie wordt € 5 miljoen onttrokken uit de investerings-

ruimte Hoofdwegennet en middels een kasschuif in 2020 toegevoegd aan artikelonderdeel 12.03 Aanleg.

Nalevingskosten SWUNG

Met deze overboeking wordt de reservering op planuitwerking en verkenning voor de nalevingskosten SWUNG toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02 Beheer en onderhoud overeenkomstig de Service Level Agreement (SLA) met Rijkswaterstaat zoals eerder gemeld bij de begroting 2017.

Ombouw programmadirectie Beter Benutten

De huidige programmadirectie Beter Benutten zal in 2017 worden omgebouwd. In het kader van de ombouw wordt ingezet op het doorzetten van de werkwijze van Beter Benutten, innovatie en Intelligente Transport Systemen (ITS) als primaire activiteit met raakvlakken met aanpalende thema's als de fietsagenda, Logistiek en Duurzame mobiliteit. Hiertoe wordt in 2018 en 2019 in totaal € 6 miljoen overgeheveld naar de begroting HXII.

Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)

Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Hoofdwegennet. De omvangrijkste meevallers doen zich voor bij aflossing tunnels (€ 303,7 miljoen) en A59 Rosmalen–Geffen (€ 11,5 miljoen).

Strategisch Capaciteit Management

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt Rijkswaterstaat meerjarig (tenminste vijf jaar) naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende Rijkswaterstaat producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte als gevolg van areaalgroei (bediening van sluizen, tunnels en stuwen). Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten. Via kasschuiven op de aanlegartikelonderdelen van Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden de middelen uit de investeringsruimte in het juiste ritme ter beschikking gesteld.

Uitgaven realisatie tolsysteem

Dit betreft de budgettaire verwerking van de uitvoering van de tijdelijke tolheffing, Blankenburgverbinding en ViA15. De dekking van het daarvoor benodigde budget komt uit de tolopbrengsten.

Uitkomsten BO MIRT najaar 2016

Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet wordt € 695 miljoen overgeboekt naar verkenningen en planuitwerkingen op artikelonderdeel 12.03 Aanleg voor de programma-aanpak Bereikbaarheid (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 9](#)). Het gaat om het gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag (€ 200 miljoen), gebiedsprogramma Amsterdam (€ 200 miljoen), goederencorridor Oost (€ 200 miljoen), vervolgprogramma Meer Veilig (€ 30 miljoen), A4 Leiden (€ 50 miljoen) en A6 Almere–Lelystad (€ 15 miljoen). De programma's dragen bij aan betere deur-tot-deur bereikbaarheid door inzet op zowel weg, OV/spoor, vaarwegen, fiets als smart oplossingen.

Uitvoeringsbesluit A13/A16 Rotterdam

Als gevolg van het uitvoeringsbesluit A13/A16 Rotterdam worden aanvullend benodigde middelen voor beheer en onderhoud vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Uitvoeringsbesluit ZuidasDok

Als gevolg van het uitvoeringsbesluit ZuidasDok worden de middelen die voor beheer en onderhoud gereserveerd staan op artikelonderdeel 12.03 Aanleg overgeheveld naar artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet

Op basis van het (tweejaarlijks) VenR-prognoserapport blijkt tot en met 2030 sprake te zijn van een tekort op de vervanging en renovatieopgave op artikel 15 Hoofdvaarwegennet. Dit gewijzigde beeld is ontstaan doordat voor het hoofdvaarwegennet de VenR-behoefte op middellange termijn beter in beeld is gekomen, waarbij de toegenomen kosten voor issues als bruggen (stalen bruggen/draagkracht) en het opnemen van damwandenproblematiek een belangrijk deel van de toename veroorzaken. Het tekort op artikel 15 Hoofdvaarwegennet zorgt op fondsniveau niet voor een verhoging van de benodigde middelen voor VenR, aangezien het VenR-prognoserapport van Rijkswaterstaat tegelijkertijd een overschot liet zien op de vervanging- en renovatieopgave op artikel 12 Hoofdwegennet. In bijlage 4 wordt de vervanging en renovatieopgave nader toegelicht.

Vorbereiding tol: bijdrage aan Rijkswaterstaat

Voor de uitvoering van de tijdelijke tolheffing op Blankenburgverbinding en ViA15 en de hieraan gekoppelde uitbreiding van de formatie heeft Rijkswaterstaat extra capaciteit nodig. De dekking van het daarvoor benodigde apparaatbudget komt uit de tolopbrengsten, aanmaningsvergoedingen en boetes. Voor de openstelling van de projecten worden de uitgaven ingepast in de begroting van het Infrastructuurfonds (en later terugbetaald vanuit de tolontvangsten).

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	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	1.298.154	1.178.499	1.178.499	1.178.499	1.178.499	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	30.954	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletoire begroting 2017 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.276.615	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	1.178.499	0
Afrekening BTW gebruiksvergoeding ProRail	1.788	1.788														
Beheer, onderhoud en vervanging regionale projecten	2.250					2.250										
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	299.608												149.793	149.815		
Extrapolatie 2031	1.366.926															1.366.926
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	21.598	-3.956	-2.956	23.148	31.548	-22.356	-20.000	4.000	-31.026		-63.000	63.000			
Overdracht Hoekse Lijn	-18.679	-18.679														
Prijsbijstelling 2017	214.585	14.325	14.108	13.709	13.952	13.980	13.881	13.914	13.695	14.140	14.129	14.204	14.277	15.275	15.276	15.720
Programma aanpak suicide	-4.235	-1.400	-1.400	-1.400	-1.435											
Restwerkzaamheden HSL-Zuid	291	291														
Risicoreservering naar beheer, onderhoud en vervanging	542.000	7.560	9.680	37.110	44.370	44.370	73.910	73.910	73.920	44.330	44.330	44.330	44.480			
Mutaties Miljoenennota 2018	26.583	18.432	18.432	46.463	80.035	89.898	67.685	67.824	91.615	27.444	58.459	-4.466	121.757	165.068	165.091	1.382.646
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.303.198	1.245.258	1.238.568	1.293.225	1.305.578	1.274.758	1.277.728	1.282.479	1.257.016	1.287.050	1.293.688	1.300.256	1.343.567	1.343.590	1.343.590	1.382.646
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	187.567	-2.118	-513	-659	-710	-626	-250	-250	-250	0	0	0	0	0	3.952	0
Stand eerste suppletoire begroting 2017 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	923.072	672.465	675.732	705.116	768.870	480.748	339.426	304.198	469.662	262.030	237.502	83.743	229.463	294.125	0	0
Aanvullend budget programma NABO	25.000	5.000	5.000	7.500	7.500											
Afrekening deelproject MJPG	12	12														
ATB Vv	68.000	1.000	11.000	10.000	15.000	15.000	6.000									
Bijdrage provincie Overijssel 2 ^e perron Zwolle	-3.206	-1.603	-1.603													
Bodemasanering station Groningen	4.200			4.200												
Boetes NS en ProRail	2.300	2.300														
Bureau Sanering Verkeerslawaaï	2.100							2.100								

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
BZK: eID	0		- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	7.764	
Defensie: MOC Kustwacht	0	- 594	- 2.393	- 2.690	- 2.908	- 2.707	- 2.408	- 1.831	- 1.831	- 1.831	- 1.831	- 1.831	- 1.831	- 1.831	26.517	
Dekking budgetspanning PHS	84.000													70.000	14.000	
Extra rijksbijdrage Fietsparkeren bij stations	40.000														40.000	
PF: Grensoverschrijdend Spoorvervoer	- 9.458															
Inpassing kaschuif Infrastructuurfonds	0	- 250.000	60.000	190.000												
Inpassing miniregel generale kaschuif OB2017	0	- 80.000			80.000											
Intercity Dordrecht Breda	0	380													- 380	
Kasschuiven binnen Megaprojecten	2	80.208	- 20.317	- 67.170	- 74.384	- 92.010	- 45.471	72.168	49.328	54.717	2.893	- 29.120	251.232	- 81.043	- 101.029	
Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	- 40.991	83.337	- 16.610	- 20.947	- 1.323	- 1.239	- 2.227								
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	55.412	46.014	8.241	- 49.284	- 57.065	- 17.464	32.076	- 28.238	76.430	3.567	64.439	- 62.563	- 37.188	- 34.377	
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	- 80.000	- 80.000	- 165.000	- 60.000	50.000	255.000									
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen	2.000						2.000									
Meerjarenprogramma Geluidsanering	- 41.400									- 41.400						
Multimodale Knoop Schiphol	250.000								50.000	50.000	50.000	50.000	50.000			
Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)	0	- 3.160	- 3.950	- 3.950	- 3.753	- 2.342									17.155	
Prijsbijstelling 2017	74.151	5.107	6.252	7.419	6.005	8.972	9.899	13.223	11.437	30.686	- 348	12.579	14.560	14.128	- 65.768	
Programma aanpak suicide	14.235	2.500	3.900	3.900	3.935											
Risicoreservering naar BOV	0	22.070	19.650	8.970	710	25.710	- 11.000	- 11.000	- 11.000	- 11.000	- 11.000	- 11.000	- 11.110			
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	- 93.841	- 34.640	- 23.797	- 17.288	- 12.066			- 6.050								
SpoDo regeling	- 29.193	- 20.555	- 8.638													
Spooraansluiting VDL Nedcar	5.000														5.000	
Mutaties Wijzennota 2018	- 272.012	93.808	- 39.825	- 111.639	- 48.912	203.670	101.712	71.149	156.955	42.634	84.420	239.641	- 36.581	- 91.118	0	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	651.060	766.273	635.907	593.477	719.958	684.418	441.138	375.347	626.617	304.664	321.922	323.384	192.882	203.007	0	
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2017	34.752	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	193.558	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	168.132	0
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	- 181.904													- 90.952	- 90.952	
Extrapolatie 2031	38.590															38.590
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	230	230														
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	- 18.000	10.500	7.500												
Rentemeevaller Infrapad	- 60.000	- 7.750	- 22.000	- 12.500	- 9.000	- 8.750										
Mutaties Miljoenennota 2018	- 17.770	2.750	- 14.500	- 12.500	- 9.000	- 8.750	0	0	0	0	0	0	0	- 90.952	- 90.952	38.590
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	175.788	162.258	147.583	156.570	160.882	161.053	171.057	172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	168.132	171.180	171.180	38.590
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	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	16.597	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	- 31.765	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	0
Extrapolatie 2031	16.597															16.597
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.597
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	40.581	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	3.345	- 4.045	- 45	- 1.345	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 3.952	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	43.926	59.537	51.184	52.147	85.451	80.958	80.579	49.913	57.758	52.759	50.631	49.668	382.598	308.977	0	0
Aanvullend budget programma NABO	- 25.000	- 5.000	- 5.000	- 7.500	- 7.500											
ATB Vv	- 68.000	- 1.000	- 11.000	- 10.000	- 10.000	- 15.000	- 6.000									
Beheer, Onderhoud en Vervanging regionale projecten	- 2.250															
Bodemanering station Groningen	- 4.200			- 4.200												
Bureau Snering Verkeerslawaaï	- 2.100				- 2.100											
Dekking budgetspanning PHS	- 84.000													- 70.000	- 14.000	
Extra rijksbijdrage Fietsparkeren bij stations	- 40.000														- 40.000	

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Extrapolatie 2031	200.224															200.224
Intercity Dordrecht Breda	380														380	
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	- 65.460	- 51.270	- 11.497	27.424	26.805	41.108	- 12.076	24.238	- 45.404	- 3.567	- 1.439	- 437	37.188	34.377	
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen	- 2.000						- 2.000									
Meerjarenprogramma Geluidsanerig	41.400									41.400						
NSP Arnhem	- 424	- 424														
Ontvangst SBNS	600	600														
PF: Bijdrage P+R locaties provincie Friesland	- 177	- 177														
PF: Bijdrage P+R locaties provincie Limburg	- 252	- 252														
PF: Bijdrage P+R locaties provincie Noord-Holland	- 288	- 288														
Prijsbijstelling 2017	5.386		78	105	305	324	344	357	369	876	438	438	438	438	438	438
Programma aanpak suicide	- 10.000	- 2.500	- 2.500	- 2.500	- 2.500											
Rekenmodel Trillingen RIVM	- 1.000	- 300	- 700													
Rentemeevalier infraspied	60.000		7.750	22.000	12.500	9.000	8.750									
Risicoreservering naar BOV	- 542.000	- 29.330	- 29.330	- 46.080	- 45.080	- 70.080	- 62.910	- 62.910	- 62.920	- 33.330	- 33.330	- 33.330	- 33.370			
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	93.841	34.640	23.797	17.288	12.066			6.050								
SpoDo regeling	29.193	20.555	8.638													
Spooraansluiting VDL Nedcar	- 5.000													- 5.000		
Mutaties Miljoenennota 2018	- 43.926	- 59.537	- 35.684	- 16.985	- 56.451	- 31.958	- 74.579	- 40.413	- 36.458	- 36.459	- 34.331	- 33.369	- 32.374	- 23.805	200.662	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	0	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000	6.000	9.500	21.300	16.300	16.300	16.299	350.224	285.172	200.662
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 Spoorwegen	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	0	
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 Spoorwegen	2.453.768	2.134.933	2.097.701	2.156.120	2.256.480	1.955.179	1.817.563	1.734.359	1.947.245	1.734.154	1.775.987	1.496.639	1.975.289	1.966.330	0	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 Spoorwegen	2.146.643	2.190.386	2.054.155	2.095.031	2.232.015	2.185.826	1.912.520	1.856.710	2.095.186	1.796.788	1.821.610	1.824.668	1.980.450	1.925.546	1.638.495	
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2017	63.777	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand eerste supplementaire begroting 2017 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.		249.039	314.308	200.642	195.736	209.651	205.474	208.284	194.705	319.852	201.398	201.419	201.440	200.224	200.224	0
Afrekening BTW gebruiksvergoeding ProRail	1.788	1.788														
Afrekening deelproject MJFG	12	12														
Bijdrage provincie Overijssel 2 ^e perron Zwolle	- 3.206	- 1.603	- 1.603													
Boetes NS en ProRail	2.300	2.300														
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	2.496															
Extrapolatie 2031	201.505															201.505
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	- 6.440	1.288	1.288	1.288	1.288	1.288							1.237	1.259	
Ontvangst SBNS	600	600														
Prijsbijstelling 2017	5.744		257	284	305	324	344	357	369	876	438	438	438	438	438	438
Mutaties Miljoenennota 2018		- 3.343	- 58	1.572	1.593	1.612	1.632	357	369	876	438	438	438	1.675	1.697	201.943
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.		245.696	314.250	202.214	197.329	202.263	207.106	208.641	195.074	320.728	201.836	201.857	201.878	201.899	201.921	201.943

Aanvullend budget programma NABO

Naar aanleiding van een aantal incidenten is besloten om € 25 miljoen toe te voegen aan het projectbudget voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) (Kamerstukken II 2016–2017 [29 983, nr. 209](#)). Middels deze mutatie wordt dit geëffectueerd. De dekking vindt plaats vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

ATB Vv

Dit betreft een overboeking vanuit de investeringsruimte Spoorwegen naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg voor de verdere uitrol van Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv). Het betreft hier enkel trajecten waarop niet binnen afzienbare termijn ERTMS wordt aangelegd.

BZK: programma elektronisch identificeren (eID)

Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Correctie extrapolatie 2029 en 2030

Bij de begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte.

In de begroting 2017 is aangegeven dat de beleidsruimte nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld. Om dit vast te kunnen stellen, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden bezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 57,6 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen op artikel 13 Spoorwegen. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte op artikel 18 Overige uitgaven.

Defensie: MOC Kustwacht

De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, vinden kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaats.

Dekking budgetspanning PHS

Door de opheffing van de PHS-leenfaciliteit is een kasspanning van € 84 miljoen op het programma ontstaan (Kamerstukken II 2015–2016 [34 404](#), [nr. 79](#)). De spanning wordt opgelost door € 84 miljoen te onttrekken uit de investeringsruimte Spoorwegen en toe te voegen aan het programma-budget van PHS op artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Extra rijksbijdrage Fietsparkeren bij Stations

Om te waarborgen dat de doelstellingen van het actieplan Fietsparkeren bij Stations worden behaald, wordt € 40 miljoen aanvullend budget toegekend aan het programma Fietsparkeren bij Stations (Kamerstukken II 2016–2017 [29 984](#), [nr. 691](#)). De dekking vindt plaats uit de investeringsruimte Spoorwegen.

Extrapolatie 2031

Dit betreft de extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2031. De doorlopende verplichtingen worden overgeheveld naar desbetreffende productartikelen. De budgetten voor vervanging en renovatie worden voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging. Het restant van € 1,6 miljard wordt ten gunste gebracht van de programmaruimte op artikel 18 Overige uitgaven. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Inpassing kasschuif Infrastructuurfonds

Op basis van de budgettaire prognose is bij de eerste suppletoire begroting 2017 een kasschuif van € 250 miljoen van 2017 naar 2018 (€ 60 miljoen) en 2019 (€ 190 miljoen) verwerkt. Deze kasschuif is bij de eerste suppletoire begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. Zoals aangekondigd in de eerste suppletoire begroting 2017 wordt deze kasschuif – op basis de geactualiseerde programmering – bij begroting 2018 over de artikelen verdeeld. De kasschuif is bij begroting 2018 volledig ingepast op artikel 13 Spoorwegen, aangezien met name op dit artikel sprake is van diverse autonome vertragingen in de programmering.

Inpassing minregel generale kasschuif begroting 2017

Bij begroting 2017 is een kasschuif van € 100 miljoen van 2017 naar 2020 toegepast ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. Deze kasschuif is bij begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. De meerjarige programmering is hiervoor niet aangepast en derhalve is de kasschuif bij begroting 2017 nog niet verdeeld over de artikelen. Bij begroting 2018 wordt deze kasschuif ingepast op artikel 13 Spoorwegen (€ 80 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 20 miljoen).

Kasschuiven binnen Megaprojecten

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

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 binnen Spoorwegen

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging, artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen op de beschikbaarheidsvergoedingen aan Infraspeed, en op 13.08 Investeringsruimte vanwege onttrekkingen en toevoegingen aan de investeringsruimte.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Op de verschillende modaliteiten treden diverse autonome wijzigingen van de programmering op. Om een betere verdeling van de overprogrammering over de verschillende modaliteiten te verkrijgen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Loonbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

Op de begroting HXII stond er voor € 75 miljoen aan activiteiten geraamd die vallen binnen de scope van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Hiervan was reeds € 43,7 miljoen gerealiseerd op Hoofdstuk XII. Hiermee was echter tot op heden geen rekening gehouden binnen het op het Infrastructuurfonds beschikbare budget voor MJPG. Dit betekent dus dat – gelet op het budget gestuurde karakter – er nu € 43,7 miljoen teveel staat geraamd bij het MJPG op het Infrastructuurfonds. Deze € 43,7 miljoen valt vrij naar de investeringsruimte Hoofdwegennet (€ 2,3 miljoen) en Spoorwegen (€ 41,4 miljoen).

Multimodale knoop Schiphol

In de begroting 2017 is vermeld dat binnen het totale beschikbare ERTMS-budget € 250 miljoen wordt vrijgemaakt om de capaciteit van de multimodale knoop station Schiphol te vergroten. Middels deze mutatie wordt € 250 miljoen overgeheveld vanuit artikelonderdeel 17.07 ERTMS naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)

Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen hebben, kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Overdracht Hoekse Lijn

IenM draagt de hoofdspoorweg Schiedam–Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) over aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). MRDH betaalt ProRail de boekwaarde van de lijn (€ 18,3 miljoen), hetgeen door IenM via artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur wordt gecompenseerd. Voorts wordt de NS conform het contractuele kader gecompenseerd voor misgelopen inkomsten. Hiertoe wordt € 0,3 miljoen overgeheveld naar de begroting HXII. De totale boeking wordt gedekt uit met de

overdracht gepaarde vrijval van middelen voor beheer, onderhoud en vervanging.

PF: Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds ten behoeve van een bijdrage aan de provincie Overijssel voor het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Programma aanpak suicide

Dit betreft een overboeking vanuit de investeringsruimte Spoor (€ 10 miljoen) en vanuit artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging (€ 4,2 miljoen) naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg ten behoeve van het nieuwe programma aanpak suicide. Het nieuwe programma is gericht op het versterken van suicidepreventie en op de verkorting van de afhandeltijd van een suicide-incident op het spoor (Kamerstukken II 2016–2017 [29 893](#), nr. 212).

Rentemeevaller Infraspeed

Infraspeed, de infrabeheerder van HSL-Zuid, heeft voor de aanleg van HZL-zuid een lening afgesloten waarvan lenM het renterisico draagt. Door de lage rentestand is sprake van een rentemeevaller van € 60 miljoen. Deze € 60 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen.

Risicoreservering naar BOV

In de begroting 2017 is toegelicht dat in de investeringsruimte Spoorwegen een risicoreservering is opgenomen voor potentiële tekorten op beheer, onderhoud en vervanging van Spoorwegen. Uit de subsidieaanvraag van ProRail voor 2017 blijkt dat de risico's zijn opgetreden. Derhalve wordt de risicoreservering overgeheveld naar artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Spoorwegen. De omvangrijkste meevallers doen zich voor bij OV-SAAL korte termijn (€ 54,5 miljoen), Vleuten–Geldermalsen (€ 12,2 miljoen) en een garantstelling voor Rotterdam–Genua (€ 10,4 miljoen).

SpoDo regeling

De regeling eenmalige uitkering Spoorse Doorsnijdingen (SpoDo) bevindt zich in de afrondende fase. Projecten dienden uiterlijk begin 2017 in de realisatiefase te bevinden om een beroep te kunnen doen op de regeling. De resterende middelen worden toegevoegd naar de investeringsruimte Spoorwegen.

Spooraansluiting VDL Nedcar

lenM draagt bij aan het realiseren van een spooraansluiting van VDL Nedcar. Hiertoe wordt € 5 miljoen overgeheveld vanuit de investeringsruimte Spoorwegen naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	132.863	173.577	109.630	85.923	88.162	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	9.426	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	-6.747	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	126.116	173.577	109.630	85.923	88.162	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	9.426	0	0	0
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	18.485	20.043	-415	15.859	-5.594	-50.605	2.227								
Overdracht Hoekse Lijn	18.332	18.332														
Prijsbijstelling 2017	8.148	160	1.144	825	1.961	3.515							543			
Mutaties Miljoenennota 2018	36.577	21.187	-415	16.684	-3.633	-50.605	5.742	0	0	0	0	0	543	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	163.093	194.764	109.215	102.607	84.529	1.605	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	9.969	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	0	9.128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	0	9.128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prijsbijstelling 2017	105			105												
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	0	9.233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	83.469	158.666	74.765	51.490	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	8.759	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	92.228	158.666	74.765	51.490	22.194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BCF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	-5.500	-5.500														
GF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	-36.277	-36.277														
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	92.123	-106.830	17.025	5.088	-10.094	2.888									
PF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	-105.104	-105.104														
Prijsbijstelling 2017	4.594	1.487	106	2.196		805										
Mutaties Miljoenennota 2018	-53.271	-106.830	17.131	7.284	-10.094	3.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	38.957	51.836	91.896	58.774	12.100	3.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 Reg./Lok.infra.	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	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 Reg./Lok.infra.	218.344	332.243	184.395	146.541	110.356	52.210	34.854	1.606	9.336	9.335	9.336	9.426	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 Reg./Lok.infra.	202.050	246.600	201.111	170.614	96.629	5.098	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.969	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

BCF/GF/PF Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds (€ 105,1 miljoen), het Gemeentefonds (€ 36,3 miljoen) en het BTW-compensatiefonds (€ 5,5 miljoen) in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP).

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. Hieraan ligt met name een snellere uitbetaling aan de medeoverheden in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) ten grondslag.

Overdracht Hoekse Lijn

lenM draagt de hoofdspoorweg Schiedam–Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) over aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). MRDH betaalt ProRail de boekwaarde van de lijn (€ 18,3 miljoen), hetgeen door lenM via artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur wordt gecompenseerd. Voorts wordt de NS conform het contractuele kader gecompenseerd voor misgelopen inkomsten. Hiertoe wordt € 0,3 miljoen overgeheveld naar de begroting HXII. De totale boeking wordt gedekt uit met de overdracht gepaarde vrijval van middelen voor beheer, onderhoud en vervanging.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Artikel 15 Hoofdvaa​rwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerp​begroting 2017 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgmt.	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	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgmt.	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	0
Extrapolatie 2031	8.428															8.428
Prijsbijstelling 2017	1.455	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
Mutaties Miljoenennota 2018	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	8.525
Stand ontwerp​begroting 2018 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgmt.	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525
Ontwerp​begroting 2017 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv.	366.969	382.587	326.299	298.791	236.016	289.618	257.966	249.914	191.986	192.714	191.160	225.710	225.710	225.710	225.710	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	381	- 35.070	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv.	367.350	347.517	326.299	298.791	236.016	289.618	257.966	249.914	191.986	192.714	191.160	225.710	225.710	225.710	225.710	0
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	105.248														52.624	
Extrapolatie 2031	204.769															204.769
DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	- 20.302	- 300	- 300	- 7.483	- 1.018	- 1.018	- 1.018	- 1.018	- 1.018	- 1.018	- 1.018	- 1.019	- 1.019	- 1.019	- 1.018	- 1.018
Kasschuiven binnen Hoofdvaa​rwegennet	0	- 32.899	28.207	69.303	- 6.819	- 22.911	- 32.662	- 9.249	- 29.880	- 631	- 488	- 262	38.987	- 338	- 338	
Onzetting payroll​ers	- 849	- 283	- 283													
Prijsbijstelling 2017	45.626	3.840	4.315	4.395	3.347	2.441	2.959	3.324	2.534	2.204	2.213	2.198	3.113	3.200	3.200	2.343
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaa​rwegennet	0			- 5.692									5.692			
Uitvoeringsbesluit Lobith	12.132		108	108	108	108	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	
Vervanging en Renovatie Hoofdvaa​rwegennet	334.000						38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	
Mutaties Miljoenennota 2018	- 29.642	32.047	60.348	- 4.382	- 21.380	8.579	32.357	10.936	39.855	40.007	40.197	86.073	93.767	85.768	206.094	
Stand ontwerp​begroting 2018 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv.	337.708	379.564	386.647	294.409	214.636	298.197	330.323	260.850	231.841	232.721	231.357	311.783	319.477	311.478	206.094	
Ontwerp​begroting 2017 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	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	28.420	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	87.741	5.226	5.932	134	134	134	134	134	134	134	124	0	35.525	0	0	0
Stand eerste suppletoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	274.102	307.781	291.518	203.637	262.945	129.935	47.299	71.390	128.869	293.683	237.894	139.341	28.420	28.420	28.420	0

Artikel 115 Hoofdvaaarwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Afrekening Zeetoeegang IJmond	17.760	5.000										12.760				
BERZOB	-34.840										-20.000	-14.840				
Beter Benutten Blauwe Golf Verbindend	104	104														
Bijdragen derden Hoofdvaaarwegennet	8.644						668		7.976							
BZK: eID	0	0	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-115	1.495	-115
Caribisch Nederland: havenprojecten	-8.705	-8.705														
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	44.322													22.161	22.161	
DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	-74.087	-19.870	-25.247	-13.816	-6.813	-827	-7.514									
Defensie: MOC Kustwacht	0	-105	-424	-476	-515	-479	-427	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	5.026	-325
	-2.698		-2.698													
Extrapolatie 2031	22.161														22.161	
Havenimpuls CN (St. Eustatius)	400	400														
Inpassing miniregel generale kasschuif OB2017	0	-20.000			20.000											
Kasschuiven binnen Hoofdvaaarwegennet	0	27.870	-19.243	-79.777	10.308	23.656	33.337	10.025	30.855	1.077	602	-137	-39.249	338	338	
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	5.619	61	647									-6.327			
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	-70.000	-25.000	120.000	60.000	-50.000	50.000		-25.000	-30.000	-30.000					
Motie Hoogland c.s. Kornwerderzand	30.000														30.000	
MSW: functioneel beheer	0	-320	-320	-320	-320	-320	-320					1.920				
Onzetting payrollers	-480	-160	-160	-160												
Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)	0	-560	-700	-700	-665	-415									3.040	
Pilot Langsdammen Vaal	0	-968	-966									1.954				
Prijsbijstelling 2017	16.605	2.950	3.204	4.022	3.486	3.198	2.933	1.456	2.479	-465	-76	2.079	1.678	2.256	-12.495	
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaaarwegennet	13.536	3.568		5.692									4.276			
Strategisch Capaciteit Management	0	-1.772	-2.468	-2.555	-3.131	-3.955	-3.955					17.836				
Uitvoeringsbasist Lobth	-12.132		-108	-108	-108	-108	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	
Verdieping van de Wielingen	2.000											2.000				
Mutaties Miljoenennota 2018	-68.344	-82.909	31.687	82.774	-29.365	73.307	9.741	14.570	-31.128	-51.214	9.072	-28.602	23.015	48.265	21.721	

Artikel 15 Hoofdvraagstuk	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	205.758	224.872	323.205	286.411	233.580	203.242	57.040	85.960	97.741	242.469	246.966	110.739	51.435	76.685	21.721	
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.04 GIV/PPS	10.904	40.448	211.999	155.058	41.970	41.334	40.709	40.102	39.653	39.077	38.514	37.961	37.961	37.961	0	
Mutaties voorjaarsnota 2017	24.031	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.04	34.935	40.448	211.999	155.058	41.970	41.334	40.709	40.102	39.653	39.077	38.514	37.961	37.961	37.961	0	
DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	85.951	5.313	2.640	8.027	13.699	5.479	12.103	4.527	4.466	4.406	4.352	4.295	4.239	4.183	4.128	
Extrapolatie 2031	37.961														37.961	
Kasschuiven binnen Hoofdvraagstuk	0	- 5.926	1.241	10.059	- 3.864	- 1.070	- 758	- 726	- 427	360	390	419	262			
Prijsbijstelling 2017	11.056	394	510	2.646	1.896	533	605	512	507	511	503	497	489	485	484	
Mutaties Miljoenennota 2018	- 219	4.391	20.772	11.731	4.942	11.950	4.313	4.546	5.277	5.245	5.211	4.990	4.668	4.612	42.539	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.04 GIV/PPS	34.716	44.839	232.771	166.789	46.912	53.284	45.022	44.648	44.930	44.322	43.725	42.951	42.629	42.573	42.539	
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	299.916	296.388	293.553	292.547	290.206	285.064	287.689	288.456	287.751	287.918	288.535	291.161	291.161	291.161	0	
Mutaties voorjaarsnota 2017	- 361	- 52	- 77	- 211	- 134	- 134	- 134	- 134	- 134	- 124	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	299.555	296.336	293.476	292.336	290.072	284.920	287.555	288.322	287.617	287.794	288.535	291.161	291.161	291.161	0	
ABP pensioenpremie	22.722	1.498	1.503	1.510	1.507	1.522	1.530	1.519	1.515	1.514	1.521	1.516	1.516	1.516	1.516	
Extrapolatie 2031	291.161														291.161	
Kasschuiven binnen Hoofdvraagstuk	0	375	375	375	375	325	83	- 50	- 548	- 806	- 504					
KNMI offerte 2017	- 360	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	- 24	
Loonbijstelling 2017	49.021	2.646	3.451	3.411	3.403	3.374	3.301	3.274	3.281	3.271	3.269	3.284	3.264	3.264	3.264	
Omzetting payrollers	1.329	443	443	443												
Prijsbijstelling 2017	20.158	1.138	1.394	1.384	1.380	1.372	1.353	1.346	1.352	1.349	1.354	1.364	1.343	1.343	1.343	
Strategisch Capaciteit Management	18.531	2.467	2.468	2.555	3.131	3.955	3.955									
Verduurzaming SLA	2.000	1.000	1.000													
Mutaties Miljoenennota 2018	9.543	10.610	9.654	9.772	10.524	10.198	6.065	5.580	5.305	5.609	6.145	6.099	6.099	6.099	297.260	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	309.098	306.946	303.130	302.108	300.596	295.118	293.620	293.902	292.922	293.403	294.680	297.260	297.260	297.260	297.260	

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVVN																
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57.243	27.280	39.929	38.342	0
Mutaties voorjaarsnota 2017																
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-525	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVVN																
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57.243	26.755	39.929	38.342	0
Afrekening Zeetoegang IJmond	-12.760												-12.760			
BERZOB	34.840										20.000	14.840				
Havenimpuls CN (St. Eustatus)	-400												-400			
MSW: functioneel beheer	-1.920											-1.920				
Pilot Langedammen Waal	-1.986	-32										-1.954				
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	-9.936	32											-9.968			
Strategisch Capaciteit Management	-17.836											-17.836				
Verdieping van de Wielingen	-2.000											-2.000				
Mutaties Miljoenennota 2018																
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.000	-8.870	-23.128	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVVN																
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.000	48.373	3.627	39.929	38.342	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 HVVN																
		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	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 HVVN																
		984.370	1.000.510	1.131.720	958.250	839.431	754.235	681.957	658.156	656.553	821.696	821.774	729.356	631.609	630.022	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 HVVN																
		895.805	964.746	1.254.278	1.058.242	804.249	858.366	734.530	693.885	675.959	841.440	873.626	774.885	759.255	774.863	576.139
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVVN																
		93.675	120.617	127.927	100.240	59.500	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017																
		3.041	0	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVVN																
		96.716	120.617	133.927	100.240	59.500	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afrekening Zeetoegang IJmond	5.000															
Bijdragen derden Hoofdvaarwegennet	8.644						668		7.976							
Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet	0	-10.580	10.580													
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	3.600	3.600														

Artikel 15 Hoofdvraagwettig	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Mutaties Miljoenennota 2018		-1.980	10.560	0	0	0	668	0	7.976	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		94.736	131.197	133.927	100.240	59.500	37.668	0	7.976	0	0	0	0	0	0	0
HVWN																

ABP pensioenpremie

Per 1 januari 2017 heeft het ABP de pensioenpremie verhoogd. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2017 ter compensatie van de pensioenpremiestijging aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op Hoofdstuk XII en de fondsen.

Afrekening Zeetoegang IJmond

Met de regionale partners provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam is overeenstemming bereikt over de afrekening van de bijdragen aan het project Zeetoegang IJmond. Van de gemeente Amsterdam wordt € 5 miljoen ontvangen. Voorts wordt vanuit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet € 12,8 miljoen toegevoegd aan artikelonderdeel 15.03 Aanleg, omdat de provincie Noord-Holland van de eerdere ontvangen bijdrage € 17,8 miljoen terugkrijgt.

BERZOB

De reservering voor Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant (BERZOB) komt te vervallen. De middelen vloeien terug naar de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

Bijdragen derden Hoofdvaarwegennet

De bijdragen derden voor Hoofdvaarwegennet zijn verhoogd vanwege een subsidiebijdrage vanuit de EU in het kader van Connecting Europe Facility (CEF) voor de Nieuwe Sluis Terneuzen.

BZK: programma elektronisch identificeren (eID)

Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Caribisch Nederland: havenprojecten

Dit betreft een overboeking vanuit planuitwerking en verkenning op artikelonderdeel 12.03 Aanleg naar de begroting HXII ten behoeve van de renovatie van de haveninfrastructuur op Bonaire. Deze uitgaven worden op de begroting HXII verantwoord.

Correctie extrapolatie 2029 en 2030

Bij de begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte.

In de begroting 2017 is aangegeven dat de beleidsruimte nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld. Om dit vast te kunnen stellen, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden bezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is

gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 74,8 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen op artikel 15 Hoofdvaarwegennet. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte op artikel 18 Overige uitgaven.

DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

Defensie: MOC Kustwacht

De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, vinden kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaats.

Extrapolatie 2031

Dit betreft de extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2031. De doorlopende verplichtingen worden overgeheveld naar desbetreffende productartikelen. De budgetten voor vervanging en renovatie worden voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging. Het restant van € 1,6 miljard wordt ten gunste gebracht van de programmaruimte op artikel 18 Overige uitgaven. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Inpassing minregel generale kasschuif begroting 2017

Bij begroting 2017 is een kasschuif van € 100 miljoen van 2017 naar 2020 toegepast ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. Deze kasschuif is bij begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. De meerjarige programmering is hiervoor niet aangepast en derhalve is de kasschuif bij begroting 2017 nog niet verdeeld over de artikelen. Bij begroting 2018 wordt deze kasschuif ingepast op artikel 13 Spoorwegen (€ 80 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 20 miljoen).

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. De omvangrijkste kasschuiven vinden plaats op artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging, artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen wegens geactualiseerd kasritmes op Zeetoegang IJmond en Keersluis Limmel, en artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten wegens een ontvangstenschuif op Nieuwe Sluis Terneuzen.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

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

Op de verschillende modaliteiten treden diverse autonome wijzigingen van de programmering op. Om een betere verdeling van de overprogrammering over de verschillende modaliteiten te verkrijgen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Loonbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Motie Hoogland c.s. Kornwerderzand

Bij het notaoverleg over het MIRT van 28 november 2016 (Kamerstukken II 2016–2017 [34 550 A, nr. 52](#)) is de motie ingediend en aangenomen € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de nieuwe sluis bij Kornwerderzand. Met deze mutatie wordt € 30 miljoen onttrokken uit de investeringsruimte Hoofdwegennet en toegevoegd aan artikelonderdeel 15.03 Aanleg (Hoofdvaarwegennet).

Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)

Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet. De omvangrijkste tegenvaller doet zich voor bij Wilhelminakanaal Tilburg (€ 14,0 miljoen).

Strategisch Capaciteit Management

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt Rijkswaterstaat meerjarig (tenminste vijf jaar) naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende Rijkswaterstaat producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte als gevolg van areaalgroei (bediening van sluizen, tunnels en stuwen). Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten. Via kasschuiven op de aanlegartikelonderdelen van Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden de middelen uit de investeringsruimte in het juiste ritme ter beschikking gesteld.

Uitvoeringsbesluit Lobith

Als gevolg van het uitvoeringsbesluit Lobith worden de middelen die voor beheer en onderhoud gereserveerd staan op artikelonderdeel 15.03 Aanleg overgeheveld naar artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet

Op basis van het (tweejaarlijks) VenR-prognoserapport blijkt tot en met 2030 sprake te zijn van een tekort op de vervanging en renovatieopgave op artikel 15 Hoofdvaarwegennet. Dit gewijzigde beeld is ontstaan doordat voor het hoofdvaarwegennet de VenR-behoefte op middellange termijn beter in beeld is gekomen, waarbij de toegenomen kosten voor issues als bruggen (stalen bruggen/draagkracht) en het opnemen van damwandenproblematiek een belangrijk deel van de toename veroorzaken. Het tekort op artikel 15 Hoofdvaarwegennet zorgt op fondsniveau niet voor een verhoging van de benodigde middelen voor VenR, aangezien het VenR-prognoserapport van Rijkswaterstaat tegelijkertijd een overschot liet zien op de vervanging- en renovatieopgave op artikel 12 Hoofdwegennet. In bijlage 4 wordt de vervanging en renovatieopgave nader toegelicht.

Artikel 17 Mega projecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	942	942	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	6.153	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	7.095	942	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	- 4.000	4.000													
Mutaties Miljoenennota 2018	- 4.000	4.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute	3.095	4.942	4.807	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.03 HSL	40.745	40.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	5.968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.03 HSL	46.713	40.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	- 230															
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	- 40.930	- 32.320	22.750	17.200	16.600	16.700									
Prijsbijstelling 2017	938	469	469													
Restwerkzaamheden HSL-Zuid	- 291	- 291														
Mutaties Miljoenennota 2018	- 40.982	- 31.851	22.750	17.200	16.600	16.700		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.03 HSL	5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.06 PMR	6.866	4.316	3.796	1.690	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	63.163	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	8.219	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 35.000	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.06 PMR	15.085	34.316	3.796	1.690	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	2.934	28.163	0	0	0
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	- 6.266	- 61										6.327			
Prijsbijstelling 2017	2.075	177	685	76	34	59	59	59	59	59	59	59	690			
Mutaties Miljoenennota 2018	- 6.089	624	76	34	59	59	59	59	59	59	59	59	7.017	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.06 PMR	8.996	34.940	3.872	1.724	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	2.993	35.180	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.07 ERTMS	44.463	48.204	102.588	151.588	181.000	271.000	350.295	314.000	270.000	189.301	159.301	409.732	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	36.811	8.523	8.025	9.657	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.07 ERTMS		81.274	56.727	110.613	161.245	181.000	271.000	350.295	314.000	270.000	189.301	159.301	409.732	0	0	0
EU-subsidies ERTMS	0	- 2.714	- 7.023	- 8.025	- 9.657	27.419										
Kasschuiven binnen Megaprojecten	- 2	- 35.278	48.637	44.420	57.184	75.410	28.771	- 72.168	- 49.328	- 54.717	- 2.893	29.120	- 251.232	81.043	101.029	
Multimodale Knoop Schiphol	- 250.000								- 50.000	- 50.000	- 50.000	- 50.000	- 50.000			
Prijsbijstelling 2017	26.448		482	253											25.713	
Mutaties Miljoenennota 2018		- 37.992	42.096	36.648	47.527	102.829	28.771	- 72.168	- 99.328	- 104.717	- 52.893	- 20.890	- 301.232	81.043	126.742	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.07 ERTMS		43.282	98.823	147.261	208.772	283.829	299.771	278.127	214.672	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	126.742	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		88.158	109.334	163.250	190.373	177.680	156.042	133.752	120.992	83.430	65.973	94.755	41.439	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	25.081	0	0	0	0	0	0	0	0	0	197	0	5.014	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		113.239	109.334	163.250	190.373	177.680	156.042	133.752	120.992	83.430	66.170	94.755	46.453	0	0	0
Calamiteiten opstelplaats	1.200												1.200			
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	983	4.257	- 312	- 363	- 338	- 297	- 7.747	- 943	- 158	- 323	- 180	5.421			
Prijsbijstelling 2017	16.754	1.314	1.307	1.874	2.185	2.040	1.791	1.449	1.381	957	757	1.089	610	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018		2.297	5.564	1.562	1.822	1.702	1.494	- 6.298	438	799	434	909	7.231	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		115.536	114.898	164.812	192.195	179.382	157.536	127.454	121.430	84.229	66.604	95.664	53.684	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 Mega VenV		181.174	203.541	274.441	343.651	361.614	429.976	486.981	437.926	356.364	258.208	256.990	514.334	0	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 Mega VenV		263.406	242.064	282.466	353.308	361.614	429.976	486.981	437.926	356.364	258.405	256.990	484.348	0	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 Mega VenV		176.640	262.497	343.502	419.891	482.804	477.000	408.574	339.095	252.505	206.005	237.078	197.364	81.043	126.742	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		22.661	28.607	60.797	67.615	64.426	39.226	32.680	30.947	20.973	61.165	23.820	14.470	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	15.178	8.523	8.025	9.657	0	0	0	0	0	0	197	0	5.014	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		37.839	37.130	68.822	77.272	64.426	39.226	32.680	30.947	20.973	61.362	23.820	19.484	0	0	0
EU-subsidies ERTMS	0	- 2.714	- 7.023	- 8.025	- 9.657	27.419										
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	- 647			647											

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Prijsbijstelling 2017	5.505	331	329	699	777	741	451	376	356	241	706	274	224			
Mutaties Miljoenennota 2018		- 3.030	- 6.694	- 7.326	- 8.233	28.160	451	376	356	241	706	274	224	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		34.809	30.436	61.496	69.039	92.586	39.677	33.056	31.303	21.214	62.068	24.094	19.708	0	0	0

EU-subsidies ERTMS

ERTMS heeft bij de eerste suppletoire begroting een aantal subsidies toegekend gekregen vanuit het EU-fonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport). Met de EU is een nieuwe ontvangstenritme afgesproken, deze boeking betreft de verwerking daarvan.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen voor op artikelonderdeel 17.03 HSL-Zuid en artikelonderdeel 17.07 ERTMS.

Multimodale Knoop Schiphol

In de begroting 2017 is vermeld dat binnen het totale beschikbare ERTMS-budget € 250 miljoen wordt vrijgemaakt om de capaciteit van de multimodale knoop station Schiphol te vergroten. Middels deze mutatie wordt € 250 miljoen overgeheveld vanuit artikelonderdeel 17.07 ERTMS naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.	4.723	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	-4.720	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	4.568	1.008	872	769	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	2.137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	6.705	1.008	872	769	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prijsbijstelling 2017	56	35	8	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	35	8	7	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	6.740	1.016	879	775	775	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoeverst. kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoeverst. kosten	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoeverst. kosten	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	772.300	772.300	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	772.300	772.300	0
BZK: eID	-22.946													-22.946		
Correctie extrapolatie 2029 en 2030	-506.190													-253.209	-252.981	
Defensie: MOC Kustwacht	-76.406													-76.406		
Extrapolatie 2031	1.562.279															1.562.279

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Overbooking Basisregistratie Ondergrond (BRO)	- 43.430														- 43.430	
Prijsbijstelling 2017	183.636														156.587	27.049
Mutaties Miljoenennota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 253.209	- 239.176	1.589.328
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519.091	533.124	1.589.328
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
Mutaties voorjaarsnota 2017		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 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
Extrapolatie 2031	445.202															445.202
Mutaties Miljoenennota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	- 60.000	0	0	100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	- 290.000	60.000	60.000	190.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	- 350.000	60.000	60.000	190.000	100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inpassing kasschuif Infrastructuurfonds	0	250.000	- 60.000	- 190.000												
Inpassing miniregel generale kasschuif OB2017	0	100.000		- 100.000												
Mutaties Miljoenennota 2018	350.000	- 60.000	- 60.000	- 190.000	- 100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	75.001	40.300	8.600	4.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	- 56.083	- 31.350	- 7.400	- 4.600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2017 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	18.918	8.950	1.200	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0
Eenvoudig Beter	0	7.463	- 7.463													
Prijsbijstelling 2017	1.480	863	463	99	55											

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Mutaties Miljoenennota 2018	8.326	- 7.000	99	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.16 Reservering Ongevingswet	27.244	1.950	1.299	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2017 Overige uitg.en ontv.	24.292	41.308	9.472	105.569	0	0	0	0	0	0	0	0	0	777.970	794.980	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2017 Overige uitg.en ontv.	- 291.867	69.958	192.072	100.969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	777.970	794.980	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2018 Overige uitg.en ontv.	66.494	2.966	2.178	1.020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	524.761	555.804	2.034.530
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2017	550.802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2017 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	550.802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	550.802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2017 Overige uitg.en ontv.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire begroting 2017 Overige uitg.en ontv.	583.309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2018 Overige uitg.en ontv.	583.309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

BZK: programma elektronisch identificeren (eID)

Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Correctie extrapolatie 2029 en 2030

Bij de begroting 2017 is de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd tot en met 2030. Bij deze verlenging is besloten om een deel van de vrijkomende middelen volledig vrij beschikbaar te houden voor toekomstige kabinetten, hetgeen is aangemerkt als beleidsruimte.

In de begroting 2017 is aangegeven dat de beleidsruimte nog kan wijzigen, indien in aanloop naar de begroting 2018 blijkt dat de omvang van de doorlopende verplichtingen voor de jaren 2029 en 2030 moet worden bijgesteld. Om dit vast te kunnen stellen, is in de begroting 2017 aangekondigd dat deze budgetten in aanloop naar de begroting 2018 nader zullen worden bezien. Aanleiding hiervoor is dat de omvang van de doorlopende verplichtingen bij de verlenging tot en met 2030 technisch is bepaald door de omvang van de doorlopende verplichtingen in het begrotingsjaar 2028 als uitgangspunt te hanteren. In het afgelopen jaar is gebleken dat het hanteren van dit uitgangspunt niet voor alle budgetten heeft geresulteerd in het juiste benodigde bedrag in de jaren 2029 en 2030.

Voor de jaren 2029 en 2030 is per saldo per jaar € 253 miljoen meer benodigd voor het dekken van de doorlopende verplichtingen. In deze begroting zijn derhalve deze budgetten voor de jaren 2029 en 2030 bijgesteld ten laste van de beleidsruimte op artikel 18 Overige uitgaven.

Defensie: MOC Kustwacht

De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, vinden kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaats.

Eenvoudig Beter

In het kader van het programma Eenvoudig Beter wordt in 2017 € 7,5 miljoen overgeboekt van de begroting HXII naar artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet op het Infrastructuurfonds. Door vertraging in het wetgevingstraject zijn de middelen voor externe inhuur in 2018 en 2019 benodigd. Via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet vinden kasschuiven plaats om de middelen in de juiste jaren te begroten.

Extrapolatie 2031

Dit betreft de extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2031. De doorlopende verplichtingen worden overgeheveld naar desbetreffende productartikelen. De budgetten voor vervanging en renovatie worden voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging. Het restant van € 1,6 miljard wordt ten gunste gebracht van de programmaruimte op artikel 18 Overige uitgaven. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Inpassing kasschuif Infrastructuurfonds

Op basis van de budgettaire prognose is bij de eerste suppletoire begroting 2017 een kasschuif van € 250 miljoen van 2017 naar 2018 (€ 60 miljoen) en 2019 (€ 190 miljoen) verwerkt. Deze kasschuif is bij de eerste suppletoire begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. Zoals aangekondigd in de eerste suppletoire begroting 2017 wordt deze kasschuif – op basis de geactualiseerde programmering – bij begroting 2018 over de artikelen verdeeld. De kasschuif is bij begroting 2018 volledig ingepast op artikel 13 Spoorwegen, aangezien met name op dit artikel sprake is van diverse autonome vertragingen in de programmering.

Inpassing minregel generale kasschuif begroting 2017

Bij begroting 2017 is een kasschuif van € 100 miljoen van 2017 naar 2020 toegepast ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. Deze kasschuif is bij begroting 2017 doorgevoerd op artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif. De meerjarige programmering is hiervoor niet aangepast en derhalve is de kasschuif bij begroting 2017 nog niet verdeeld over de artikelen. Bij begroting 2018 wordt deze kasschuif ingepast op artikel 13 Spoorwegen (€ 80 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 20 miljoen).

Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)

Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontwerpbegroting 2017 artikelonderdeel 19.09		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	0
Mutaties voorjaarsnota 2017		-417.251	16.390	172.762	-11.755	-684	-600	-224	-224	-224	26	26	26	26	26	0
Stand eerste suppletie begroting 2017 artikelonderdeel 19.09		5.033.227	5.711.873	5.966.648	5.875.800	5.822.557	5.980.594	5.927.225	5.559.622	5.452.107	5.020.256	4.941.232	4.841.879	5.133.549	5.127.879	0
ABP pensioenpremie	58.680	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912	3.912
Beter Benutten-ITS	-1.000	-500	-500													
BCF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	-5.500	-5.500														
Bijdrage Bedrijfsgezondheidszorg	20	20														
BZK: eID	-22.946	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639	-1.639
Caribisch Nederland: havenprojecten	-8.705		-8.705													
DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten	-6.692	-114.032	-14.103	19.131	12.687	11.867	8.474	8.305	8.146	7.984	7.823	7.664	7.507	7.415	7.290	7.150
DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	-8.438	-14.857	-22.907	-13.272	5.888	3.634	3.571	3.509	3.448	3.388	3.334	3.276	3.220	3.164	3.110	3.076
DBFM N18 Varssveld – Enschede	-4.979	-113.263	16.232	9.345	9.201	7.233	7.103	6.976	6.880	6.775	6.665	6.558	6.452	6.378	6.290	6.196
DBFM SAA A6 Almere	-6.108	-28.528	-53.060	-77.255	33.134	11.832	11.622	11.415	11.211	11.053	10.874	10.685	10.498	10.315	10.136	9.960
Defensie: MOC Kustwacht	-76.406	-1.504	-6.059	-6.809	-7.362	-6.852	-6.096	-4.636	-4.636	-4.636	-4.636	-4.636	-4.636	-4.636	-6.107	-3.165
Defensie: Onderhoud Dorniers	-2.698		-2.698													
Eenvoudig Beter	0	7.500	-5.000	-2.500												
Extrapolatie 2031	5.260.879															5.260.879
GF: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	-36.277	-36.277														
GF: MIRT-onderzoek A2: Deil – Den Bosch/Vught	-10	-10														
Intercity Dordrecht Breda	380	380														
KNMI offerte 2017	-576	-64	-44	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36	-36
Loonbijstelling 2017	126.473	6.920	8.967	8.840	8.832	8.664	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425	8.425
MSW: functioneel beheer	-1.920	-320	-320	-320	-320	-320	-320									
NSP Arnhem	-424	-424														
OCW: Beter Benutten	500	500														
Opbouw programmatische Beter Benutten	-6.000		-3.000	-3.000												
Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)	-43.430	-8.000	-10.000	-10.000	-9.500	-5.930										

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Overboeking coördinerende inkoopfunctie	- 750	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50	- 50
Overdracht Hoekse Lijn	- 347	- 347														
PF: Bijdrage P-R locaties provincie Friesland	- 177	- 177														
PF: Bijdrage P-R locaties provincie Limburg	- 252	- 252														
PF: Bijdrage P-R locaties provincie Noord-Holland	- 288	- 288														
PF: Grensoverschrijdend Spoorvervoer	- 9.458	- 9.458														
PF: Regiospecifiek Pakket Zuidzeelijn	- 105.104	- 105.104														
Pilot Langsdammen Waal	- 1.986	- 1.000	- 966													
Prijsbijstelling 2017	984.811	59.159	64.493	64.796	65.800	64.483	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608	66.608
Rekenmodel Trillingen RIVM	- 1.000	- 300	- 700													
Strategisch Capaciteit Management	1.113	1.113														
Uitvoering tot: bijdrage aan RDW	- 3.898	- 814	- 966	- 1.243	- 875											
Verduurzaming SLA	4.000	2.000	2.000													
Mutaties Miljoenennota 2018	- 358.751	- 34.981	- 9.823	119.284	95.923	101.574	102.789	102.789	102.269	101.784	101.280	100.767	100.261	99.856	97.939	5.361.316
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 19.09	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	5.553.891	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2017	5.450.478	5.695.483	5.793.886	5.887.555	5.823.241	5.981.194	5.927.449	5.559.846	5.462.331	5.020.230	4.941.206	4.841.853	5.133.523	5.127.853	0	
Totaal ontvangsten stand eerste supplettaire begroting 2017	5.033.227	5.711.873	5.966.648	5.875.800	5.822.557	5.980.594	5.927.225	5.559.622	5.462.107	5.020.256	4.941.232	4.841.879	5.133.549	5.127.879	0	
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2018	4.674.476	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	5.553.891	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	

ABP pensioenpremie

Per 1 januari 2017 heeft het ABP de pensioenpremie verhoogd. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2017 ter compensatie van de pensioenpremiestijging aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op Hoofdstuk XII en de fondsen.

BCF/GF/PF Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds (€ 105,1 miljoen), het Gemeentefonds (€ 36,3 miljoen) en het BTW-compensatiefonds (€ 5,5 miljoen) in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP).

BZK: programma elektronisch identificeren (eID)

Voor de stelselkosten van het programma elektronisch identificeren (eID) is structureel € 16 miljoen benodigd vanaf 2018. IenM levert hieraan een structurele bijdrage van € 2 miljoen. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van het Infrastructuurfonds. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

Caribisch Nederland: havenprojecten

Dit betreft een overboeking vanuit planuitwerking en verkenning op artikelonderdeel 12.03 Aanleg naar de begroting HXII ten behoeve van de renovatie van de haveninfrastructuur op Bonaire. Deze uitgaven worden op de begroting HXII verantwoord.

DBFM A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Er is sprake van een aanbestedingsmeevaller van € 88,8 miljoen. Deze wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet en doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

DBFM Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

DBFM N18 Varsseveld – Enschede

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project N18 Varsseveld – Enschede afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

DBFM SAA A6 Almere

In 2016 is de DBFM-aanbesteding van het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere deeltraject A6 Almere afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te

kunnen voldoen. Daarnaast wordt het niet DBFM gedeelte van Aanleg naar Geïntegreerde Contractvormen overgeheveld vanuit het oogpunt van integrale verantwoording van het project.

Defensie: MOC Kustwacht

De ministeries van IenM, VenJ, EZ, Financiën en Defensie investeren in een Maritiem Operatiecentrum (MOC) voor de Kustwacht. Dit betreft de budgettaire verwerking van het aandeel van IenM. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, vinden kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaats.

Eenvoudig Beter

In het kader van het programma Eenvoudig Beter wordt in 2017 € 7,5 miljoen overgeboekt van de begroting HXII naar artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet op het Infrastructuurfonds. Door vertraging in het wetgevingstraject zijn de middelen voor externe inhuur in 2018 en 2019 benodigd. Via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet vinden kasschuiven plaats om de middelen in de juiste jaren te begroten.

Extrapolatie 2031

Dit betreft de extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2031. De doorlopende verplichtingen worden overgeheveld naar desbetreffende productartikelen. De budgetten voor vervanging en renovatie worden voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging. Het restant van € 1,6 miljard wordt ten gunste gebracht van de programmaruimte op artikel 18 Overige uitgaven. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Loonbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Ombouw programmadirectie Beter Benutten

De huidige programmadirectie Beter Benutten zal in 2017 worden omgebouwd. In het kader van de ombouw wordt ingezet op het doorzetten van de werkwijze van Beter Benutten, innovatie en Intelligente Transport Systemen (ITS) als primaire activiteit met raakvlakken met aanpalende thema's als de fietsagenda, Logistiek en Duurzame mobiliteit. Hiertoef wordt in 2018 en 2019 in totaal € 6 miljoen overgeheveld naar de begroting HXII.

Overboeking Basisregistratie Ondergrond (BRO)

Bij de begroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds en Deltafonds middelen vrijgemaakt voor Basisregistratie Ondergrond (BRO). De vrijgemaakte middelen worden gereserveerd op het Deltafonds en worden tranchegewijs naar de begroting HXII overgeheveld waar de uitgaven voor BRO worden verantwoord. Dekking vindt plaats uit artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden.

PF: Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds ten behoeve van een bijdrage aan de provincie Overijssel voor het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

Prijsbijstelling 2017

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2017 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Bijlage 3 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming 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 voor 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 Nederland.

De overzichtsconstructie is gebaseerd op het «Gecombineerd Jaarplan 2017/2018 voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht» en wordt door IenM gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf (exploitatie en investering) en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten (kosten).

Defensie / CSZK / Kustwacht (uitgaven):

- Exploitatie: Betreft het uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht Nederland. 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.
- Investering: op basis van de Visie 2020 is door de Raad voor de Kustwacht ingestemd met de ontwikkeling van een modern informatiesysteem voor dienstverlening en handhaving. Om deze doorontwikkeling van informatie gestuurd optreden vorm te geven, is het noodzakelijk om het bestaande Communicatie- en Coördinatiecentrum en het Maritiem Informatieknooppunt te integreren tot een Maritiem Operatiecentrum (MOC). Ook wordt geïnvesteerd in de door de Raad vastgestelde urgente behoeftestellingen (Kamerstukken II 2016–2017 [30 490, nr. 29](#)).

De exploitatie- en investeringskosten worden door de deelnemende departementen gezamenlijk gedragen.

Specifieke bijdrage departementen (kosten):

Veiligheid en Justitie:

- De inzet van Politie helikopters op planning of afroep voor luchtwaarneming en 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.
- 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 5 jaar aan lenM, tevens loopt de bijdrage van VWS voor patiëntenvervoer via Defensie.

Infrastructuur en Milieu:

- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, inhuur loodsen en onderhoud systemen. De bedragen zijn afkomstig uit de budgetten van Rijkswaterstaat (RWS).
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, het contract is in 2015 door lenM voor 5 jaar afgesloten.
- Financiering van een sleepboot voor het bieden van noodsleephulp; het contract is begin 2016 door lenM voor 10 jaar afgesloten.
- Financiering van twee vliegtuigen voor het bestrijden van rampen en incidenten.
- De inzet van RWS (personeel) bestaande uit; luchtwaarnemers en liaison.
- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen en liaison.

Economische Zaken:

- De inzet van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (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.

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):										
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	24.300	25.560	28.404	28.309	29.164	29.164	29.854
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investerings, o.a. t.b.v het MOC (vanaf 2016). Mede door onderstaande departementen te financieren	424	5.079	9.644	10.519	10.607	9.733	7.748
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				24.724	30.639	38.048	38.828	39.771	38.897	37.602
BIJDRAGEN DEELNEMENDE DEPARTEMEN- TEN (Kosten):										
Veiligheid en Justitie	VI	Inzet Politie- personeel & helikopter, bijdrage inhuur SAR helikopter	Algemene handha- ving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	2.900	3.113	3.023	3.023	2.323	1.623	1.623
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.582	1.097	1.097	1.097	1.097	1.097	1.097
Defensie	X	Inzet KMar- personeel voor luchtwaarne- ming, inzet vliegers Dornier, beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter	Uitvoering grensbe- waking / luchtsur- veillances / beheerskosten Defensie	10.373	10.691	10.691	10.691	9.691	8.691	8.691
Infrastructuur en Milieu	XII	Inzet vaarweg- markering, loodsen, inzet RWS personeel voor luchtwaar- neming, inhuur SAR helikopter	Bijdragen aan veilig vaarwater, handha- ving via luchtsurveil- lance	8.933	10.536	10.226	10.226	6.856	3.486	3.486
Economische zaken	XIII	Inzet NVWA- en SodM-personeel	Visserijcontrole en Staatstoezicht op de Mijnen	458	456	456	456	456	456	456
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				24.246	25.893	25.493	25.493	20.423	15.353	15.353
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				48.970	56.532	63.541	64.321	60.194	54.250	52.955

Bedragen x € 1.000,-.

Realisatie 2016 conform Kustwacht Nederland jaarverslag 2016.

Begroting 2017 – 2022 conform Gecombineerd Jaarplan 2017/2018, voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht.

Medio 2015 is het contract voor de inhuur van de SAR helikopter door lenM afgesloten. Defensie en VenJ dragen een deel bij door budgetoverheveling en VWS betaald voor patiëntenvervoer via Defensie aan lenM. Dit is terug te vinden in de tekst van het jaarverslag Kustwacht Nederland 2016. 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 en benodigde middelen tot en met 2031 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

De instandhouding van de netwerken wordt op de volgende wijze aangepakt:

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, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. Om dit te bereiken moet de duurzame 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 worden binnen IenM afspraken gemaakt met RWS. Deze afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door ProRail en RWS wordt verzorgd.

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.

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 vier jaar afgesproken. In 2018 wordt een nieuwe SLA van kracht, deze loopt tot en met 2021.

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 beheer- en onderhoudsregimes.

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

Prestaties RWS		
Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Streefwaarde
<i>Hoofdwegennet</i>		
Beschikbaarheid	Technische beschikbaarheid van de weg	90%
	Files door werk in uitvoering a.g.v. aanleg en gepland onderhoud	10%
	Levering verkeersgegevens:	
	– Beschikbaarheid data voor derden	90%
	– Actualiteit data voor derden	95%
Veiligheid	Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7
	Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%
<i>Hoofdvaarwegennet</i>		
Beschikbaarheid/ Betrouwbaarheid	Stremmingen gepland onderhoud	0,8%
	Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%
	Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%
	Vaargeul op orde:	
	– Toegangseulen	95%
	– Hoofdtransportassen	90%
	– Hoofdvaarwegen	70%
	– Overige vaarwegen	65%
Veiligheid	Vaarwegmarkering op orde	95%
<i>Hoofdwatersysteem</i>		
Waterveiligheid	Handhaving kustlijn	90%
	Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%
	Waterhuishouding op orde	100%
	Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%

Prestaties ProRail		
	Bodemwaarde	Streefwaarde 2019 ¹
Prestatie-indicator		
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7,0
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7,0
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN (gezamenlijk met NS)	89,20%	91,30%
Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN (gezamenlijk met NS)	96,70%	97,30%
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL (gezamenlijk met NS)	82,50%	84,30%
Punctualiteit 3 minuten reizigersverkeer totaal	87,00%	90,00%
Punctualiteit 3 minuten regionale series	92,40%	93,40%
Punctualiteit 3 minuten goederenverkeer	80,00%	N.t.b.
Geleverde treinpaden	97,50%	98,20%
Klanthinder als gevolg van storingen infra	610	546

¹ Handhaving op de geleverde prestaties vindt plaats op basis van de afgesproken bodemwaarde. Voor het jaar 2019 geldt een streefwaarde waarop een evaluatie plaats vindt bij de midterm review van de huidige concessie.

lenM en ProRail hebben een aantal prestatie-indicatoren doorontwikkeld zodat deze beter aansluiten bij de beleving van de reiziger en verlader en daarnaast beter passen bij de sturing door ProRail. In 2017 is in dit kader al een aantal prestatie-indicatoren gewijzigd. Met ingang van 2018 wordt de prestatie-indicator punctualiteit goederenverkeer vervangen door de prestatie-indicator transitietijd. Met deze indicator wordt de gerealiseerde rijtijd ten opzichte van geplande rijtijd (in het oorspronkelijke plan van de goederenvervoerders) binnen Nederland gemeten. lenM en ProRail werken op dit moment de ambities voor de bodem- en streefwaarde voor deze nieuwe indicator uit.

Verbeteren prestatiesturing Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem

In 2015 is bij het opstellen van de SLA gebleken dat het opdrachtgeverschap nog verbetering behoeft. Besloten is de toen lopende SLA met een jaar te verlengen en 2016 te gebruiken om de prestatiesturing te versterken en een actieve aanpak van duurzaamheid daarin te integreren. In die periode zijn belangrijke stappen gezet om het oorzakelijke verband tussen beleidsdoelen, prestaties, instandhoudingsmaatregelen en kosten voor de drie netwerken inzichtelijk te maken. Er is echter ook gebleken dat het keuzeproces nog optimalisatie vergt en prestatiesturing nog doorontwikkeling behoeft. Een ontwikkelingsslag is nodig om een betere doorvertaling te kunnen maken van de beleidsdoelen naar instandhoudingsregimes. In de SLA worden daarom ontwikkelafspraken gemaakt ter verbetering van het systeem om het assetmanagement te koppelen aan verschillende prestatieniveaus. In de SLA 2018 – 2021 zijn – in aanvulling op en als integraal onderdeel van de prestatieafspraken en het beschikbaar stellen van budgetten – ontwikkelafspraken vastgelegd. Deze hebben betrekking op het aanpassen van de systematiek, het uitvoeren van pilots en het toepassen van nieuwe technieken. De ontwikkelafspraken moeten er toe leiden dat bij de daaropvolgende SLA (2022–2025) keuzemogelijkheden beter kunnen worden onderbouwd en er meer inzicht is in de mogelijkheden om prestaties te differentiëren en de effecten die dat heeft op zowel de beleidsdoelen als de benodigde middelen.

lenM onderzoekt, 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. Het ontwikkelen van indicatoren die daadwerkelijk iets zeggen over doelmatigheid van BenO is complex. Er zijn veel factoren die van invloed zijn op input, output, outcome en de bijbehorende doelmatigheid. Dat geldt voor exogene factoren zoals bijvoorbeeld klimaat (vorstschade, klimaatverandering). Maar ook voor de tijdfactor: zo levert bijvoorbeeld een extra impuls in onderhoud (extra B&O-uitgaven) in een bepaald jaar, in dat betreffende jaar zelf meer verkeershinder en dus meer voertuigverliesuren (VVU's) (en dus lagere outcome-prestaties) op, terwijl het positieve effect van de impuls vaak pas één of meer jaren later meetbaar is. En ook hebben de werksoorten aanleg, VenR en BenO invloed op de doelmatigheid van iedere afzonderlijke werksoort. Zo kunnen bijvoorbeeld bezuinigingen bij de aanleg leiden tot hogere uitgaven voor BenO. Dit betekent dat het traject om te komen tot een doelmatigheidsindicator op voorhand niet geheel voorspelbaar zal zijn. Het is uitvoeren, evalueren en bijschaven ofwel: al doende leren.

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 (respectievelijk SLA en beheerconcessie). Vanzelfsprekend is het mogelijk om de prestatieafspraken en/of andere randvoorwaarden aan te passen indien daar aanleiding toe bestaat.

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 (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 ertoe 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 vervanging) als de assets wel blijven voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken⁵ 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:

«Er is sprake van achterstallig onderhoud (of vervanging) als de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.»

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

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, [34 725 A, nr. 1](#)) en van het Deltafonds over 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, [34 725 J, nr. 1](#)) is voor de eerste keer gerapporteerd over het volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud aan het einde van 2016.

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

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari 2017 op basis van het gebruikte onderhoudsregime een geadviseerd onderhoudsmoment hadden in 2016 of eerder. Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.

Naar aanleiding van de overgenomen motie van het lid Belhaj (Kamerstukken II [34 550 XII, nr. 48](#)) is met de brief van 10 juli 2017 inzicht geboden in de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet en de beantwoording van de vraag of sprake is van achterstallig onderhoud bij deze bruggen en zo ja, hoeveel dit is en welke bruggen het betreft.

In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld- en achterstallig onderhoud per modaliteit weergegeven.

⁵ 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

Netwerk	volume uitgesteld onderhoud	waarvan achterstallig
Hoofdwegennet	€ 226 miljoen	€ 15 miljoen
Hoofdvaarwegennet	€ 244 miljoen	€ 24 miljoen
Hoofdwatersysteem ¹	€ 37 miljoen	–
Hoofdspoorwegnet	–	–

¹ Hierbij zijn de kosten voor de kustlijnverzorging buiten beschouwing gelaten. Dit is gedaan omdat de opdrachtnemer de vrijheid heeft de suppleties uit te voeren binnen de door het contract bepaalde periode, met een beperkte mogelijkheid tot uitloop.

Uitgesteld onderhoud heeft geen gevolgen voor de veiligheid. Uitgangspunt is dat de assets blijven voldoen aan geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Daar waar sprake is van achterstallig onderhoud worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering opgenomen en uitgevoerd. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding kan zijn worden bovendien tijdelijke beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming of snelheidsverlaging.

De hiervoor beschreven aanpak voor het in stand houden van de infrastructuur leidt er toe dat de planning van onderhoudswerkzaamheden flexibel van aard is. Met het uitstellen en vervroegen van onderhoud wordt beoogd efficiënter en met minder hinder te werken. In de brief van 30 juni 2017 is Tweede Kamer geïnformeerd over de gezamenlijk met partijen in de spoorsector ontwikkelde nieuwe visie en werkwijze voor toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor. Het gezamenlijke vertrekpunt waaruit gewerkt wordt, is de optimale balans tussen 1. de onderhouds- en vervangingsbehoefte die nodig is om het spoor betrouwbaar te houden; 2. daarbij zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladers als gevolg van werkzaamheden aan het spoor te veroorzaken; en 3. het efficiënt omgaan met de beschikbare financiële middelen voor het werken aan het spoor. In dat kader wordt ook gekeken op welke wijze zinvol binnen de toegepaste onderhoudsfilosofie gerapporteerd kan worden over het eventuele volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW)

In de begroting van het agentschap Rijkswaterstaat is de balanspost reeds uitgevoerde/nog uit te voeren werkzaamheden opgenomen. De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar rekenkundig bepaald. De post is bedoeld om vertragingen en/of versnellingen in de werkzaamheden van het agentschap Rijkswaterstaat op te vangen. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan tijdens de planning van de begroting was voorzien. Dat kan diverse oorzaken hebben. Zo wordt met uitstel en vervroegen van onderhoud beoogd om efficiënter en met minder hinder te werken. Daarnaast kan er sprake zijn van uitvoeringstegenvallers of vertragingen in de aanbestedingsprocedures.

De omvang van de balanspost is ultimo 2016 t.o.v. ultimo 2015 gestegen met 96 miljoen. Deze stijging wordt in belangrijke mate veroorzaakt doordat de in het verleden ontstane tekorten als gevolg van schadevaren en -rijden zijn aangevuld. Dit was nodig om te waarborgen dat uitgestelde

onderhoudsmaatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden. De opbouw van de post NUTW per ultimo 2016 is als volgt:

Omschrijving	Bedrag € mln.
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>	
a) Hoofdwatersysteem	262
b) Hoofdwegennet	-/- 6
c) Hoofdvaarwegennet	-/- 35
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>221</i>
<i>Overig</i>	
w) Hoofdwatersysteem	44
x) Hoofdwegennet	17
y) Hoofdvaarwegennet	61
z) Overig	5
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>127</i>
Totaal	348

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW bepalen.

- Ad a) Van de € 262 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 61 miljoen betrekking op de middelen die in de begroting 2015 beschikbaar zijn gesteld voor het nieuwe artikel waterkwaliteit op het Deltafonds. Deze middelen zijn aan dat artikel toegevoegd in de jaren 2017 tot en met 2020. De balanspost wordt hierdoor in hetzelfde tempo verminderd.
Een post van € 74 miljoen heeft betrekking op middelen voor de kustlijnverzorging. Die mogen door de opdrachtnemer besteed worden binnen de contractperiode, zodat deze de uitvoeringsplanning over de looptijd van het contract kan optimaliseren. Daarnaast is € 103 miljoen bestemd voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in de SLA 2018–2021.
- Ad c) De reeds uitgevoerde werkzaamheden op het Hoofdvaarwegennet ad € 35 miljoen hebben voor € 29 miljoen betrekking op de Overdracht van de Gekanaliseerde Hollandse IJssel aan het Waterschap. De toekomstige beheer en onderhoudslasten zijn toen in één keer afgekocht. Deze post loopt af in jaarlijkse porties van € 3 miljoen.
- Ad w) Van de € 44 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 19 mln. betrekking op Herstel en Inrichting en € 21 miljoen op Verkenningen en Planuitwerkingen.
- Ad x) Van de € 17 miljoen op het Hoofdwegennet is € 49 miljoen bestemd voor servicepakketten. Daar staat tegenover dat er sprake is van Reeds Uitgevoerd Werk van € 22 miljoen voor Verkenningen en Planuitwerkingen en van € 9 miljoen voor landelijke taken aanleg.
- Ad y) Van de € 61 miljoen op het Hoofdvaarwegennet is € 56 miljoen bestemd voor NoMo AOV.

Na afloop van de huidige SLA-periode (2018) wordt bekeken in hoeverre de middelen op de balanspost die betrekking hebben op het beheer en onderhoud nodig zijn voor werkzaamheden die wel waren gepland binnen de SLA periode, maar die nog niet (volledig) zijn uitgevoerd of later zijn geprogrammeerd, te weten in de SLA periode 2018–2021. Indien er meer middelen beschikbaar zijn dan daadwerkelijk nodig voor deze nog niet volledig uitgevoerde werkzaamheden kunnen deze alternatief worden aangewend. Bij te weinig middelen op de balanspost zal op analoge wijze aanvulling plaats moeten vinden. Daarover zal dan in het kader van de reguliere begrotingsbesluitvorming worden gerapporteerd en besloten.

Uitgelicht: schaderijden en schadevaren

Rijkswaterstaat spant zich maximaal in om de schade die wordt aangebracht te verhalen. Echter soms is de veroorzaker van de schade niet bekend of is de schade hoger dan de verzekeraar uitkeert of is er sprake van niet verzekerd zijn, waarbij verder verhaal op de veroorzaker niet mogelijk is omdat deze niet over andere middelen beschikt om de schade alsnog te compenseren.

Eigenaren van schepen kunnen bovendien, tenzij de schade met opzet of door roekeloosheid is veroorzaakt, aansprakelijkheid voor aanvaringen beperken. Dat heeft tot gevolg dat de partij die door een aanvaring schade lijdt alleen tot een bepaald maximumbedrag zijn schade vergoed kan krijgen. Het meerdere blijft voor zijn eigen rekening. De hoogte van dat maximumbedrag hangt af van de grootte van het betreffende schip. De beperking van aansprakelijkheid is vastgelegd in Internationale verdragen. Om volledig kostenverhaal mogelijk te maken zou wijziging van de betreffende verdragen noodzakelijk zijn.

Balansposten ProRail

Tussen IenM en ProRail is sprake van een subsidierelatie waarbij is afgesproken dat:

- Overschotten bij ProRail op uitgevoerde werkzaamheden (zoals aanbestedingsmeevallers) worden toegevoegd aan de egalisatiereserve op de balans bij ProRail, waarbij de egalisatiereserve maximaal 5% van de (gemiddelde) subsidie mag bedragen. De egalisatiereserve per eind 2016 bedraagt € 31 miljoen. Eventuele tekorten op uitgevoerde werkzaamheden worden ten laste van de egalisatiereserve gebracht.
- Overschotten bij ProRail die betrekking hebben op verleende subsidies die pas later in de tijd benodigd blijken te zijn, worden jaarlijks, na vaststelling van de subsidie, terugbetaald aan IenM en weer toegevoegd aan de middelen in het Infrastructuurfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

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 2016.

Areaal Hoofdwegen		Eenheid	
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.803
	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.650
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76
	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	14
Groen areaal		km ²	182
Verkeerssignalering op rijbanen		km	2.716
Verkeerscentrales		stuks	6
Spits- en plusstroken		km	324
Viaduct over RW		stuks	1.007
Viaduct in RW		stuks	1.842
Brug vast		stuks	726
Brug Beweegbaar		stuks	54
Tunnel		stuks	27
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	115
Bruggen vast		stuks	213
Afmeervoorziening		stuks	9.803
Areaal Hoofdwatersysteem		Eenheid	
Kustlijn		km	293
Stormvloedkeringen		aantal	5
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:			
– <i>Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen</i>		km	180
– <i>Niet primaire waterkeringen/duinen</i>		km	652
– <i>Uiterwaarden in beheer Rijk</i>		ha	5.684
Binnenwateren		km ²	3.050
Spui-, uitwateringssluiscolken		stuks	92
Gemaal		stuks	20
Kunstwerken t.b.v. natuur		stuks	13

Areaal Hoofdwatersysteem	Eenheid	
Stuwcomplex	stuks	10
Hoogwaterkering	stuks	3
Waterreguleringswerken	stuks	92
Sifons / duikers / hevel	stuks	263

Bron: RWS NIS

Areaal Spoorwegen	Eenheid	
Netlengte in exploitatie	Totaal	km 3.434
	Waarvan enkelsporig	km 950
	Waarvan meersporig	km 2.484
	Netlengte geëlektrificeerd	km 2.167
Totale spoorlengte		km 7.219
Wissels		stuks 7.006
Overwegen		stuks 2.370
Seinen		stuks 12.093
Stations		stuks 404
Bruggen (beweegbaar)		stuks 56
Tunnels		stuks 15

2. Budgettaire aspecten

Onderstaand zijn per netwerk zowel de beschikbare budgetten als de budgetbehoefte tot en met 2031 gepresenteerd. Hiermee zijn de budgetbehoefte en de beschikbare budgetten voor Instandhouding in een overzicht samengebracht. Het overzicht is uitgesplitst naar de budgetten voor het verkeers- en watermanagement, het beheer en onderhoud en vervanging en renovatie. Hiermee wordt tevens voldaan aan de tijdens het wetgevingsoverleg over de Jaarverslagen Infrastructuur & Milieu op 29 juni 2017 door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gedane toezegging om in de begroting voor 2018 informatie op te nemen over de budgetbehoefte voor langjarig onderhoud, beheer en vervanging.

2. Totaaloverzicht beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water (x € 1.000)

1. Budgetten verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud¹

Artikelderdeel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017–2031
Hoofdwegen	579.976	620.580	567.278	499.236	572.603	538.173	540.034	540.714	565.868	565.869	565.867	575.023	585.137	585.137	585.137	8.486.633
IF 12.01	Budget verkeersmanagement	3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674	3.673	3.670	3.670	3.670	3.678	3.678	3.678	3.678	55.139
IF 12.06.02	Budget verkeersmanagement Landelijke Taken	17.177	21.113	19.594	19.770	20.342	15.890	15.721	15.633	15.634	15.631	16.089	16.089	16.089	16.089	256.720
IF 12.02.01	Budget Beheer en Onderhoud	543.123	576.208	525.938	457.546	529.706	424.364	426.275	452.537	452.537	452.538	460.833	470.947	470.947	470.947	7.141.670
IF 12.06.02	Budget Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	15.996	19.580	18.066	18.241	18.878	14.445	14.297	14.229	14.229	14.229	14.623	14.623	14.623	14.623	235.105
Totaal budget verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen	579.976	620.580	567.278	499.236	572.603	458.373	460.234	460.914	486.068	486.069	486.067	495.223	505.337	505.337	505.337	7.688.633
Potentieel tekort hoofdwegen	0	0	0	0	0	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-79.800	-798.000
Spoorwegen	484.074	471.098	441.846	439.076	439.858	423.920	421.910	409.153	405.005	407.016	406.902	408.080	465.850	465.858	503.871	6.593.516
IF 13.02	Budget beheer en onderhoud (incl. verkeersmanagement) ²	484.074	471.098	441.846	439.076	439.858	423.920	421.910	405.005	407.016	406.902	408.080	465.850	465.858	503.871	6.593.516
Totaal budget Beheer en Onderhoud Hoofdspoorwegen	484.074	471.098	441.846	439.076	439.858	423.920	421.910	409.153	405.005	407.016	406.902	408.080	465.850	465.858	503.871	6.593.516
Potentieel tekort Spoorwegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdvaarwegen	296.729	290.464	305.071	284.111	213.213	232.262	231.424	230.344	230.283	231.239	229.815	265.109	265.110	265.110	242.613	3.812.895
IF 15.01	Verkeersmanagement	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	127.875
IF 15.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	4.986	4.986	4.986	4.986	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	4.997	74.907
IF 15.02.01	Beheer en Onderhoud	278.408	272.164	286.759	265.808	194.675	194.921	193.821	193.765	194.720	193.301	228.590	228.590	228.591	206.094	3.355.936
IF 15.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	4.810	4.789	4.801	4.792	5.016	4.980	5.001	4.997	4.997	4.993	4.998	4.998	4.998	4.998	74.179
Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen	296.729	290.464	305.071	284.111	213.213	214.262	213.424	212.344	212.283	213.239	211.815	247.109	247.110	247.110	224.613	3.632.897
Potentieel tekort Hoofdvaarwegen	0	0	0	0	0	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-180.000
Hoofdwatersys- team	146.138	164.238	162.003	120.963	135.950	157.583	180.944	150.440	188.255	161.556	165.013	156.926	156.926	156.926	156.926	2.370.786
DF 3.01.01	Watermanagement	7.112	7.111	7.083	7.083	7.083	7.083	7.108	7.108	7.108	7.308	6.908	6.908	6.908	6.908	105.900

Artikelderdeel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031
DF 5.02.01	Watermanagement Landelijke Taken															
	3.947	3.947	3.947	3.947	3.988	3.988	3.988	3.933	3.933	3.933	4.043	3.822	3.822	3.822	3.822	58.792
DF 3.02.01	Beheer en Onderhoud Waterveiligheid															
	110.083	122.834	120.725	78.504	97.993	99.939	123.075	92.683	140.498	103.799	106.188	100.236	100.236	100.236	100.236	1.597.263
DF 3.02.02	Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening															
	15.731	21.093	20.995	22.176	17.644	17.531	17.756	17.644	17.644	17.644	18.140	17.148	17.148	17.148	17.148	272.594
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Waterveiligheid															
	6.923	6.912	6.912	6.912	6.924	6.924	6.924	6.924	6.924	6.924	7.120	6.731	6.731	6.731	6.731	103.250
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Zoetwatervoorziening															
	2.341	2.341	2.341	2.341	2.348	2.348	2.348	2.348	2.348	2.348	2.414	2.281	2.281	2.281	2.281	34.987
Totaal Watermanagement en Beheer en Onderhoud Watersysteem	146.138	164.238	162.003	120.963	135.950	137.783	161.144	130.640	178.455	141.756	145.213	137.126	137.126	137.126	137.126	2.172.786
Potentieel tekort Hoofdwatersysteem	0	0	0	0	0	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 19.800	- 198.000
Totaal budget verkeers-/watermanagement, beheer en onderhoud	1.506.916	1.546.380	1.476.198	1.343.386	1.361.623	1.234.337	1.256.711	1.213.050	1.281.812	1.248.080	1.249.997	1.287.539	1.355.423	1.355.431	1.370.947	20.087.831

¹ Exclusief apparaatkosten en bijdragen derden.

² De aanleg en operationele activiteiten van verkeersmanagement is bij Spoorwegen opgenomen onder «Beheer en Onderhoud» vanwege het feit dat ProRail dit niet apart inzichtelijk maakt.

2. Vervangingen en renovaties																	
Vervanging ¹	Artikel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2030 ²
Hoofdwegen	Behoeftes/raming																2.536.395
IF 12.02.04	Budget Hoofdwegen	71.252	69.385	111.737	72.237	100.121	162.708	164.007	192.001	192.000	192.000	292.916	292.916	292.916	330.199	ntb	2.536.395
Spoorwegen	Behoeftes/raming																7.156.590
IF 13.02	Budget Hoofdspoorwegen	469.071	428.089	450.843	509.089	514.834	512.903	517.890	535.200	512.007	540.021	547.868	552.109	531.829	534.837	ntb	7.156.590
Hoofdvaarwegen	Behoeftes/raming																1.256.149
IF 15.02.04	Budget Hoofdvaarwegen	59.300	107.400	99.888	28.601	19.961	102.468	135.402	67.029	38.076	38.001	38.056	83.193	90.887	82.887	ntb	991.149
Nader toe te delen Infrastructuurfonds																	
IF 18.12	Budget vervanging en renovatie															445.202	
Hoofdwatersys- teem	Behoeftes/raming																630.325
DF 3.02.03	Budget Hoofdwatersysteem	56.727	37.727	29.345	3.812	101	65.980	60.090	98.250	114.639	96.347	109.111	106.299	106.299	106.299	106.299	1.097.325
Totaal budget vervangingen en renovaties		656.350	642.601	691.813	613.739	635.017	844.059	877.388	892.480	856.722	866.369	987.951	1.034.517	1.021.931	1.054.223	1.086.365	12.761.521
Totaal Budget Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, spoor, vaarwegen en water		2.163.266	2.188.981	2.168.011	1.957.125	1.996.640	2.078.396	2.134.100	2.105.530	2.138.533	2.114.448	2.237.948	2.322.056	2.377.353	2.409.654	2.457.312	32.849.353

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.

² De budgetbehoefte is bepaald tot en met 2030. De exacte toedeling per jaar wordt bepaald aan de hand van de tranches die in realisatie zullen worden genomen. Daarom zijn de budgetten ook nog niet over de jaren verdeeld. Voor 2031 en verder moet de budgetbehoefte en de verdeling over de modaliteiten nog nader worden vastgesteld.

3. Gereserveerde budgetten BenO																
Artikelderdeel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2017-2031
Hoofdwegen																
IF 12.03.02	Reserveringen binnen verkenmin- gen en planuitwerkingen (m.n.LCC)															
	0	0	0	69	2.028	2.333	9.103	27.963	35.293	40.311	40.384	44.155	28.175	31.194	289.182	
IF 12.07.01	Reservering potentieel tekort beheer en onderhoud															
											140.862	122.272	135.624		398.758	
	Totaal reserveringen hoofdwegen ¹															
	0	0	0	69	2.028	2.333	9.103	27.963	35.293	40.311	40.384	185.017	150.447	163.799	31.194	687.940
Spoorwegen																
IF 13.08	Reserveringen binnen IR (risico's BOV) ²															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal reserveringen spoorwegen															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdvaaarwegen																
IF 15.03.02	Reservering consequenties areaalgroei op BenO															
						18.744	18.744	18.744	18.744	18.745	22.162	22.161	22.161	22.161	22.161	204.526
IF 15.07.01	Reservering potentieel tekort beheer en onderhoud															
															90.000	90.000
	Totaal reserveringen hoofdvaaarwe- gen															
	0	0	0	0	0	18.744	18.744	18.744	18.744	18.745	22.162	22.161	22.161	22.161	112.161	294.526
Watersysteem																
DF 1.02.01	Reservering areaalgroei															
											5.095	8.834			13.929	
DF 1.02.01	Reservering potentieel tekort beheer en onderhoud															
													99.000			99.000
	Totaal reserveringen watersyste- men															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.095	8.834	99.000	0	112.929
	Totaal reserverin- gen															
	0	0	0	69	2.028	21.077	27.847	46.707	54.037	59.056	62.545	212.273	181.442	284.960	143.355	1.095.395
Totaal Budget beheer, onderhoud, vervanging wegen, spoor, vaarwegen en water, incl. reserveringen																
	2.163.266	2.188.981	2.168.011	1.957.194	1.998.668	2.099.473	2.161.946	2.152.236	2.192.570	2.173.504	2.300.494	2.534.328	2.558.795	2.694.614	2.600.667	33.944.748

¹ Op basis van de verwachte beheer en onderhoudsuitgaven is binnen de reservering voor LCC op Art. 12.03.02 voldoende ruimte aanwezig om alle geprogrammeerde projecten te dekken. De in OB2017 binnen de Investeringsruimte Wegen opgenomen reservering voor consequenties areaalgroei op BenO is niet meer nodig.

² De in de begroting 2017 gereserveerde € 400 miljoen is overgeheveld naar het budget voor BOV.

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 van de cijfers zijn ze in bovenstaande tabel niet meegenomen. Hierdoor wijken de budgetten af van die in artikel 13 van de begroting van het Infrastructuurfonds.

2a Budgetbehoefte en beschikbaar budget Beheer en Onderhoud Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem

RWS heeft, zoals aangekondigd in de instandhoudingsbijlage van de begroting 2017, ten behoeve van de SLA 2018–2021 het benodigde langjarige bedrag voor Beheer en onderhoud voor het geldende prestatieniveau in beeld gebracht. Dit is gebeurd aan de hand van de hierboven beschreven flexibele en risico- en prestatiegestuurde onderhoudsplanning (assetmanagement). Na herijking van de lange termijn ramingen is met RWS in overleg gegaan en is kritisch gekeken of aanvullend budget echt nodig is. Voor de SLA 2018–2021 is de conclusie getrokken dat voor het Hoofdwegenet aanvullende budget noodzakelijk is. De begroting is daarop aangepast, zodat de prestaties gehandhaafd kunnen blijven. Voor het Hoofdvaarwegenet en het Hoofdwatersysteem past de programmering bij gelijkblijvend prestatieniveau binnen de tot en met 2021 beschikbare middelen.

Voor de periode na 2022 ligt voor de drie netwerken de prognose van het benodigde langjarige bedrag om het huidige prestatieniveau voor beheer en onderhoud te handhaven hoger dan het beschikbare budget. De tabellen laten zien dat er in de periode 2022 tot en met 2031 ca. € 8,5 miljard beschikbaar is voor Beheer en Onderhoud van de netwerken (inclusief bijdragen derden). De budgetbehoefte voor instandhouding van de RWS-netwerken bedraagt ca. € 9,7 miljard in de periode 2022–2031. Voor het verschil, het potentiële tekort van bijna € 1,2 miljard, is een reservering van 50% getroffen binnen de Investeringsruimte van de desbetreffende modaliteiten. Bij een kans van optreden tussen de 33 en 66% bedraagt de risicoreservering van 50%.

Daarom zal de komende periode in samenspraak tussen de beleidsdirecties van IenM en Rijkswaterstaat worden bekeken welke maatregelen zoals versobering of aanpassing van de prestatiedoelen mogelijk zijn om budgetbehoefte en budget met elkaar in overeenstemming te brengen en wat daarvan de consequenties zullen zijn voor de gebruikers van de netwerken. Op basis hiervan kan in de aanloop naar de SLA 2022–2025 overgegaan worden tot het treffen van maatregelen of aanpassing van het budget om te voorkomen dat achterstanden ontstaan.

2b. Versobering en efficiency Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem

In bijlage 4.2 van de Infrastructuurbegroting 2012 is de Tweede Kamer 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 efficiencymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. De afspraken over deze te realiseren maatregelen zijn opgenomen in het Programma Versobering en Efficiency. De versoberingen en efficiencymaatregelen 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 2016 € 891 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 efficiencymaatregelen mogelijk is. Ten opzichte van de vorige begroting zijn de inzichten niet gewijzigd.

Netwerk	Maatregel	Initiële Bedrag in € miljoen t/m 2020	Prognose realisatie bedragen in € miljoen t/m 2020
HWN	Verminderen communicatie bij onderhoud	30	30
HWN	Versoberen bermbeheer	40	35
HWN	Onderhoud kunstwerken uiterste jaar	50	45–50
HWN	Versoberen verlichting	35	30–35
HWN	Verruimen werkvensters en op delen van het netwerk overdag werken met minder flankerende maatregelen.	75	75–80
HWN	Versoberen DVM	165	150
HVWN	Minder maaien taluds	10	10
HVWN	Minder baggeren hoeken zeetoegangen	35	40
HVWN	Verminderen (wal)voorzieningen schippers	10	10
HVWN	Minder baggeren vaarwegen	45	55
	<i>Subtotaal versoberingen</i>	<i>495</i>	<i>480–495</i>
Alle	Efficiencymaatregelen	800	815–820
	<i>Subtotaal efficiencymaatregelen</i>		<i>815–820</i>
Alle	Besparing Landelijke Taken	200	200
Alle	Bijzondere baten t.b.v. B&O	100	30
HVWN	Opbrengsten HVWN	–	60
HWS	Heffen Leges ¹	–	–
HWN	Verhoging BenO budget	45	45
	<i>Subtotaal overige maatregelen</i>	<i>345</i>	<i>305</i>
	Totaal	1.640	1.630–1.650

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

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

ProRail ontvangt van lenM gemiddeld € 1,3 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 € 0,3 miljard per jaar, waarmee het totale budget voor de jaarlijkse instandhoudingskosten voor ProRail uitkomt op € 1,6 miljard inclusief btw.

Op 15 september 2015 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de audit PwC c.s. op de financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervangingen van het spoor. Hierbij is geconstateerd dat er sprake is van een potentieel tekort van € 475 miljoen dat zich in de periode vanaf 2018 tot en met 2028 kan voordoen. Daarnaast is ook een aantal risico's gesignaleerd, waarvoor op de begroting een reservering was getroffen van € 400 miljoen, en is een risico op indexeringsverschillen benoemd. In de volgende passages is de actuele stand van zaken met betrekking tot het potentieel tekort en de risico's opgenomen.

Potentieel tekort en toekomstbestending en efficiënt onderhoud van het spoor

Naast het verminderen van het potentiële tekort moet ook de manier waarop ProRail onderhoud aan het spoor uitvoert, veranderen, omdat de hoeveelheid werk toeneemt, de hinder toeneemt en de daartoe beschikbare tijd en middelen tekort schieten. Dit heeft geleid tot een gefaseerde aanpak om te komen tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor, waarover de Tweede Kamer op 16 juni 2016 is geïnformeerd. In de brief van 30 juni 2017 is Tweede Kamer geïnformeerd over de gezamenlijk met partijen in de spoorsector ontwikkelde nieuwe visie en werkwijze voor toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor. Het gezamenlijke vertrekpunt waaruit gewerkt wordt, is de optimale balans tussen 1. de onderhouds- en vervangingsbehoefte die nodig is om het spoor betrouwbaar te houden; 2. daarbij zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladers als gevolg van werkzaamheden aan het spoor te veroorzaken; en 3. het efficiënt omgaan met de beschikbare financiële middelen voor het werken aan het spoor.

Risico's en reservering BOV

Uit de door ProRail ingediende subsidieaanvragen 2016 en 2017 van ProRail blijkt dat een groot deel van de eerder door PwC c.s. gesignaleerde risico's zich ook daadwerkelijk heeft voorgedaan. Het betreft dan met name de correctie van bovenbouwvernieuwingen in de financiële meerjarenreeksen (audit PwC), hogere uitgaven voor de instandhouding en lagere ontvangsten uit gebruiksvergoeding voor het gebruik van de Betuweroute, het vervangen van de Oosterdokbruggen, het verplaatsen van de verkeersleidingspost op Kijfhoek en het effect van de uitspraak van de ACM op de hoogte van de gebruiksvergoeding. Hierop is besloten om de risicoreservering binnen de investeringsruimte spoor ad € 400 miljoen over te hevelen naar het budget voor beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast is aanvullend € 142 miljoen uit de investeringsruimte spoor overgeheveld naar het budget voor beheer, onderhoud en vervanging om opgetreden indexeringsverschillen op te kunnen vangen.

2d. 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.

Naar aanleiding van de toezegging in de begroting 2017 in het kader van de verbetering van de kwaliteit van de informatievoorziening treft u in het jaarverslag 2016 en de begroting 2018 van het Infrastructuurfonds bij artikelonderdeel 12.04 (Hoofdwegennet) en artikelonderdeel 15.04 (Hoofdvaarwegennet) aanvullende informatie over DBFM.

In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten eind 2017 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	Arealinformatie			Einde DBFM contract	Uitgenomen B&O budget/jaar (€)
<i>Hoofdwegennet</i>	<i>Baanlengte¹</i>	<i>Grote kunstwerken</i>	<i>Wegconfiguratie in M-fase</i>		
A59 Rosmalen–Geffen	23 km		2x2	2019	1,0 miljoen
N31 Leeuwarden–Drachten	56 km	Langdeel aquaduct	2x2	2022	5,5 miljoen
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 miljoen
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1 ^{ste} en 2 ^{de} Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 miljoen
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 miljoen
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 miljoen
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 miljoen
A12 Veenendaal–Ede–Grijssoord	50 km		2x3	2032	2,2 miljoen
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammertunnel	2x5+1	2038	14,2 miljoen
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043	1,8 miljoen
A27/A1 Utrecht Noord – knpt. Eemnes – Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043	3,9 miljoen
A6 Almere	39 km		2x5	2039	3,3 miljoen
A24 Blankenburgverbinding	ntb ²	Blankenburgtunnel, Aalkeettunnel	2x3	ntb ²	ntb ²
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>				
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 miljoen
Beatrixsluis 3 ^e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046	2,8 miljoen
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluiseilanden		2045	2,5 miljoen
Sluis Eefde		nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047	1,0 miljoen
<i>Hoofdspoorwegennet</i>					
HSL					

¹ Baanlengte omvat: hoofdrijbanen, verbindingswegen en op- en afritten

² Dit contract is nog niet afgesloten op het moment van schrijven van de Begroting. De definitieve cijfers worden vastgesteld bij afsluiten van het contract.

3. Opgave vervanging en renovatie

Bij einde van de technische levensduur van infrastructurele objecten wordt overgegaan tot vervanging of renovatie van deze objecten. Einde technische levensduur wordt breed opgevat. Ook niet langer ondersteunde, verouderde technologie worden als reden voor einde technische levensduur beschouwd. Hetzelfde geldt voor economisch niet meer verantwoord onderhoud. 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 is de vervangingsopgave voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem geactualiseerd. De prognose voor het vervangen of renoveren van objecten is gebaseerd op het handhaven van de bestaande functionaliteit en het prestatieniveau, naar huidige technische standaarden. Voor de korte termijn zijn de aan te pakken objecten vastgesteld via inspecties en/of herberekeningen. Dat gebeurt met een bandbreedte wanneer dat precies moet. Voor de langere termijn is dit inzicht er op objectniveau niet. Maar wel voor groepen objecten met vergelijkbare problemen, waarvan vervanging en renovatie op middellange termijn verwacht wordt. Voor de langere termijn wordt de prognose gebaseerd op een statistische analyse van het areaal.

Ten opzichte van de vorige prognose (2014) is de behoefte voor de periode 2021–2030 beter in beeld, waarbij de toegenomen kosten voor issues als bruggen (stalenbruggen en draagkracht) en het opnemen van damwandenproblematiek voor een verhoging van de opgave voor het HVWN verklaren.

Dekking van de opgave

Om de toekomstige VenR-opgaven te dekken zijn op basis van het prognoserapport 2010 in de begrotingen van het IF en DF reserveringen gemaakt. Deze reserveringen dekken de totale VenR opgave, echter binnen de verdeling over de netwerken zijn de middelen voor HVWN ontoereikend.

De prognose 2017 heeft ertoe geleid dat binnen het IF vanuit de reservering voor de VenR-opgave voor het HWN € 334 miljoen is overgeheveld naar het VenR-budget voor het HVWN. Op de reservering voor het HWN resteert hiermee voldoende budget om de opgave voor het HWN te dekken. Voor het HVWN resteert een verschil van € 265 miljoen om de VenR-opgave voor het HVWN te dekken.

De objecten op het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem hebben vaak een functie op beide netwerken. Ik laat onderzoeken of de nu gehanteerde toewijzing van objecten en/of kosten aan het Hoofdvaarwegennet of het Hoofdwatersysteem overeenstemt met het zwaartepunt-principe en of dit gewijzigd moet worden. Daarna kan worden gezien of een overheveling tussen het Hoofdwatersysteem en het Hoofdvaarwegennet in de begroting 2019 nodig is.

Op verzoek van de Kamer worden in het MIRT projectenoverzicht de vervanging en renovatie projecten met een budgettair beslag van meer dan € 10 miljoen separaat toegelicht.

Vervangingen spoor

De vervangingsinvesteringen maken onderdeel uit van de BOV-reeksen in de begroting en bedragen in 2018 circa € 430 miljoen en lopen op tot circa € 535 miljoen in 2030. 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.

Beschikbaar budget Infrastructuurfonds voor VenR vanaf 2031

Op artikel 18.12 van het Infrastructuurfonds zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie voor Hoofdwegen, Hoofdspoorwegen en Hoofdvaarwegen vanaf 2031. Het budget voor Vervanging en Renovatie is daarbij op het niveau van 2030 doorgetrokken. Deze middelen worden nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Toewijzing van deze middelen zal op een later moment geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de vervangingsbehoefte per netwerk. Voor Spoor betreft dit alleen de verwachte toename van de vervangingsopgave vanaf 2031.

4. Duurzaamheid

Het klimaat verandert merkbaar, de natuur staat onder druk, grondstoffen worden schaarser en mensen ervaren hinder. Daarom wordt voor zowel de netwerken beheerd door RWS als voor het spoor ingezet op onder andere het terugdringen van het energieverbruik en hergebruik van materialen, aansluitend op de visie en ambitie Duurzaam lenM. Daarin zijn klimaat en energie, circulaire economie en interne verankering (in bijvoorbeeld alle opdrachten) de drie prioriteiten binnen een breder scala aan duurzaamheidsdoelen waar lenM op actief is. Op verantwoordingsdag 2016 is het duurzaamheidsverslag lenM 2016 aan de Kamer gestuurd, waarin nadere informatie is te vinden.

4a. Duurzaamheid hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersysteem

Bij het beheer en onderhoud van de door RWS beheerde netwerken worden momenteel maatregelen genomen en pilots gedaan op de thema's «klimaat en energie», «circulaire economie» en «vitaal natuurlijk kapitaal». De aanpak op deze fronten wordt jaarlijks doorontwikkeld naar aanleiding van de resultaten van de uitgevoerde maatregelen.

Energie en Klimaat

Het doel is om in 2030 als lenM geheel klimaatneutraal te zijn en de netwerken energieneutraal te hebben gemaakt. Hierop wordt binnen lenM gestuurd middels de CO₂ prestatieladdersystematiek.

De cijfers met betrekking tot CO₂ emissies en energiebesparing worden halfjaarlijks intern gerapporteerd. De CO₂ reductie ten opzichte van 2009 is in 2017 circa 28%, waarmee het gestelde doel van 20% reductie in 2020 al ruimschoots behaald is. Hiervoor verantwoordelijk zijn de inkoop van garanties van oorsprong (GVO) van groene stroom uit Nederland, het toepassen van biobrandstoffen bij de Rijksrederij en (nog beperkt) de overgang naar LED in de openbare verlichting verantwoordelijk. Opwekking van hernieuwbare energie op eigen areaal voor het eigen gebruik, draagt nog niet substantieel bij, maar is in potentie zeer omvangrijk. De lange termijn strategie is erop gericht om steeds minder afhankelijk te worden van de inkoop van GVO's en klimaat- en energieneutraliteit te verkrijgen door besparen, het vergroenen van het energiever-

bruik (elektrificeren, groene brandstoffen en gas) en opwekking van duurzame energie op eigen areaal voor eigen gebruik.

Energiebesparing is cruciaal, maar blijft ook een uitdaging, met name vanwege de nieuwe aanleg die sinds 2009 heeft plaatsgevonden en nog steeds plaatsvindt, met extra energievraag tot gevolg. Dat maakt dat vermindering van het energieverbruik goed in het MIRT proces verankerd moet worden en er in het staande areaal structureel naar energiebesparing moet worden gekeken.

Circulaire economie

Ten aanzien van materiaalgebruik en grondstoffen worden korte termijn doelen nog nader vastgesteld in het licht van de lange termijn transitie naar een circulaire economie. Door middel van onder andere duurzaam inkopen wordt hier al wel op gestuurd. Zo is bijvoorbeeld De CO₂- Prestatieladder inmiddels onderdeel van het contractenbuffet en wordt door gecertificeerde bedrijven jaarlijks zo'n 1,6% CO₂ bespaart. De eerste interne rapportage duurzaam inkopen GWW over 2017 zal in de eerste helft van 2018 worden opgeleverd, wat een belangrijke basis oplevert voor een vervolgaanpak

Vitaal natuurlijk kapitaal

Aan de positieve impact die de transitie met zich meebrengt ten aanzien van het toepassen van hernieuwbare grondstoffen en stimuleren van biodiversiteit, wordt invulling gegeven door de pilots die op diverse locaties in uitvoering zijn. Met deze pilots wordt ervaring opgedaan ten aanzien van de monitoring en sturing op een optimaal gebruik en behoud van het natuurlijk kapitaal. Elementen daarvan kunnen vervolgens in de standaardpraktijk worden opgenomen.

4b. Duurzaamheid spoor

Ook in de toekomst moet het spoor één van de meest duurzame vormen van vervoer blijven. In 2016 is een Meerjarenplan Duurzaamheid vastgesteld. Hierin staan voor zowel de stations als de spoorinfrastructuur de doelstellingen voor 2020 en 2030. Om dit te bereiken wordt zoveel mogelijk samengewerkt met andere partijen in de sector.

Voor 2018 zijn een aantal thema's tot speerpunten bestempeld: energie; CO₂, grondstoffen en materialen; het duurzaam werken en ruimtelijke kwaliteit.

Efficiënt omgaan met energie

ProRail wil haar energie-efficiency met 30% in 2030 ten opzichte van 2015 verbeteren. Voor 2018 betekent dit een reductie van het verbruik van 3% ten opzichte van 2017. In de komende jaren worden onder andere ledverlichting op emplacementen en stations geïnstalleerd. Verder zullen het aantal wissels worden verminderd. Ook worden samen met vervoerders maatregelen getroffen die moeten leiden tot minder energieverbruik door treinen. Mede in dit kader worden in 2017 de maatschappelijke kosten en baten en benodigde investeringen in kaart gebracht van het verhogen van de bovenleidingspanning naar 3kV.

CO₂, grondstoffen en materialen

Een grote uitdaging is het realiseren van de CO₂-reductiedoelstelling in de materiaalketen. Dit is uitdagend, omdat materialen lang meegaan en het introduceren van nieuwe materialen lastig is. Om een beter inzicht te krijgen in het CO₂-verbruik wordt in 2018 de dominantie-analyse (=impactanalyse) geactualiseerd en wordt een digitaal afvalregistratiesysteem voor projecten geïntroduceerd.

Duurzaam werken

In alle bedrijfsprocessen is duurzaamheid tegenwoordig een vanzelfsprekend onderdeel van het werk. Centraal staat hierbij de Aanpak Duurzaam GWW (Grond, Weg en Waterbouw). De kern van deze aanpak is dat er afspraken worden gemaakt om binnen de gehele sector één systematische werkwijze toe te passen en een uniform instrumentarium te hanteren voor de verduurzaming van producten en bedrijfsprocessen. Voor de realisatie van projecten betekent dit dat al in een vroeg stadium van de verkenning en het ontwerp aandacht wordt gegeven aan duurzaamheid. In de afgelopen jaren is hierbij al substantiële winst behaald met duurzaam materiaalgebruik (circulair), vermindering van hinder voor de omgeving tijdens de bouw en het opwekken van energie op perronkappen en stationsdaken. Deze aanpak wordt in 2018 toegepast op alle nieuw op te starten projecten. Ook het beheer en onderhoud verduurzaamt. In 2018 zal ProRail bijzondere aandacht geven aan de verduurzaming van de onderhoudscontracten. Het ecologisch bermbeheer en het energiegebruik op emplacementen krijgen hierbij bijzondere aandacht.

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 2018–2022.
- B. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail: Een schematische weergave van de financiële stromen van de spoorinfrastructuur in 2018.

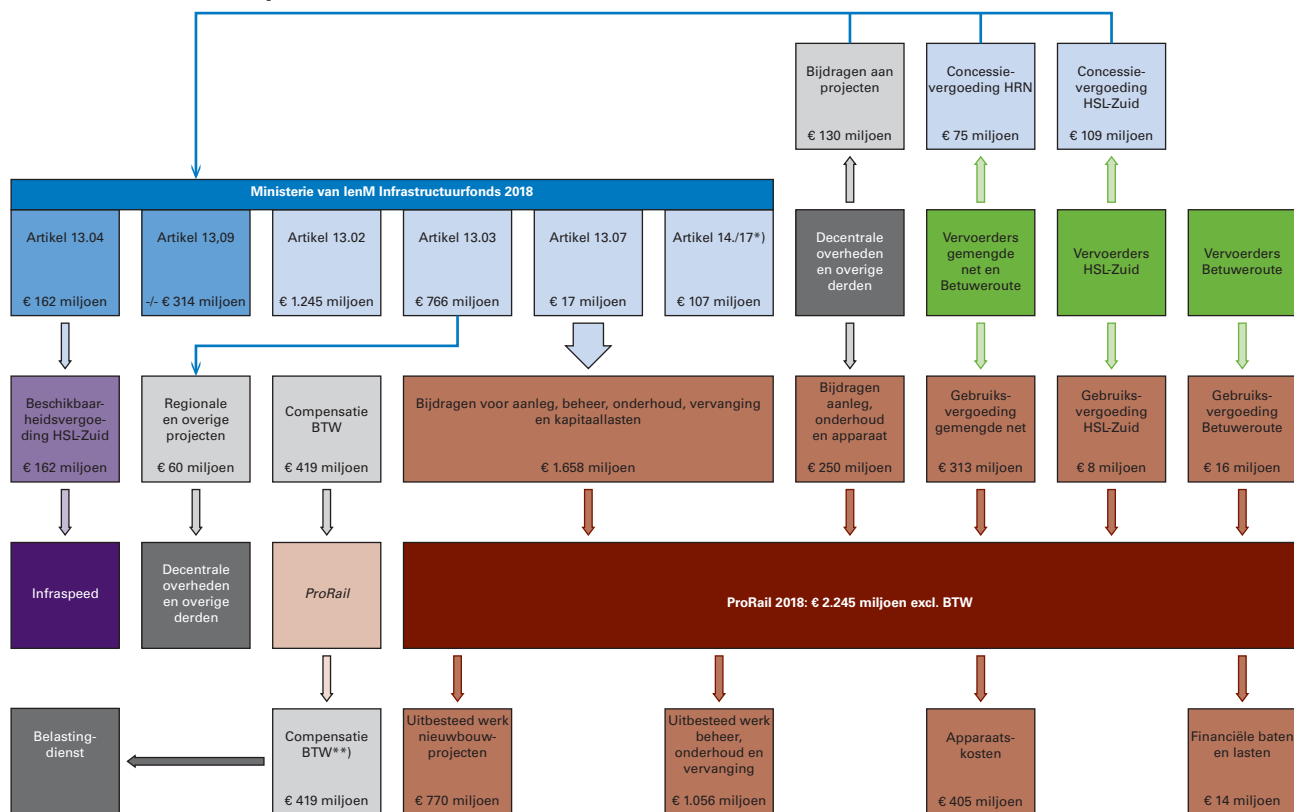
Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail

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 2018–2022.

Bedragen x € 1 miljoen					
	2018	2019	2020	2021	2022
13.02: Beheer, onderhoud en vervanging	1.245	1.239	1.293	1.306	1.275
13.03: Aanlegprojecten spoor totaal	766	636	593	720	684
13.03: Aanlegprojecten niet-ProRail	– 60	0	0	– 20	– 22
13.07: Rente	17	17	17	17	17
17.02: Betuweroute	5	5	0	0	0
17.07: ERTMS	99	147	209	284	300
14.03: RSP-projecten	3	33	24	12	3
Rijksbijdragen, inclusief BTW	2.075	2.077	2.136	2.319	2.257
Waarvan BTW	419	421	431	463	452
Rijksbijdragen, excl. BTW	1.656	1.656	1.705	1.856	1.805
Gebruiksvergoeding vervoerders	337	347	348	349	347
Bijdragen derden onderhoud	40	29	29	29	28
Bijdragen derden aanleg	212	180	180	180	180
Totaal inkomsten ProRail	2.245	2.212	2.262	2.414	2.360
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging	1.056	1.049	1.095	1.105	1.077
Uitbesteed werk nieuwbouwinvesteringen	770	745	749	892	867
Apparaatskosten	405	405	404	403	402
Rentelasten	14	14	14	14	14
Totaal uitgaven ProRail	2.245	2.212	2.262	2.414	2.360

Onderdeel B – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële kasstromen spoorinfrastructuur 2018



*) 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

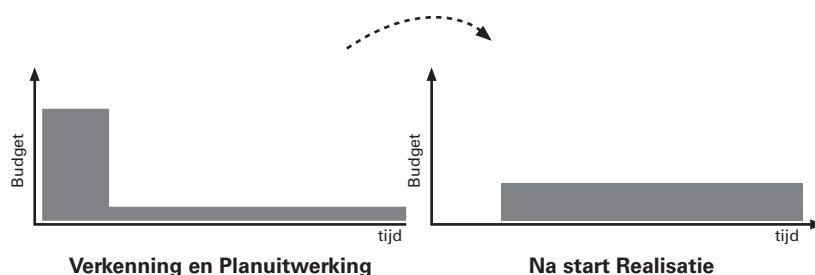
Een DBFM-contract is een geïntegreerde contractvorm, waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp (design), de bouw (build), financiering (finance) en het onderhoud (maintain). De opdrachtgever gaat binnen een DBFM-contract een langlopende verplichting aan met een consortium van private 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-contracten⁶. 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-contract⁷. 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.



⁶ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het Kabinet Rutte II.

⁷ 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 Tol

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden (http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3_Artikel16).

De financiële ruimte op de rijksbegroting in de fondperiode (tot en met 2031) is onvoldoende om deze projecten zonder tolheffing uit te kunnen voeren.

Per aanlegproject is een tologgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tologgave € 316 miljoen (pp 2016) en voor de ViA15 € 286 miljoen (pp 2016). Dit betreft de netto contante waarden en is begroot op Artikel IF 12.04.

Daarnaast is sprake van uitvoeringskosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheren en onderhouden van het tolsysteem.

Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologgave op een wegdeel eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing op dat wegdeel worden beëindigd.

In de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan bevat een algemene beschrijving van het tolsysteem, de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. In het handavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en hoe het toezicht is georganiseerd. De invulling van de aangenomen moties⁸ gericht op de beperking van de kosten van de uitvoering, de bewaartermijn van privacy gevoelige gegevens, de beperking van het aantal niet betalingen en maatregelen ter voorbereiding van de beëindiging van de tol worden hierin meegenomen.

In deze bijlage wordt de informatie verstrekt die de financiële stromen en de voortgang van het realiseren van de tologgave per project inzichtelijk maakt.

In deze bijlage zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- A. Specificatie inkomsten en uitgaven gerelateerd aan de tolprojecten en de tolorganisatie.
- B. Specificatie van de kosten van de uitvoeringsorganisaties
- C. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en Tolorganisatie

Planning

De tolheffing wordt samen met de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, Rijksdienst voor het Wegverkeer, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking landt in het uitvoeringsplan en het handavingsplan. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is

⁸ Motie 34 189 nr. 16 Hoogland/Visser, motie 34 189 nr. 17 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr. 18 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr. 19 Hachchi.

voorzien in de periode 2018–2021. De start is gekoppeld aan de openstelling van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2018–2021 en wordt een doorkijk gegeven voor wat betreft de tolinkomsten voor de jaren daarna.

Bedragen x € 1.000																
Uitgaven	Artikel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	IF 12.04						20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	22.344	344.227
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie	IF 12.03	5.486	5.500	5.573	5.663	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	1.050	1.050	1.050	1.260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Rijksdienst voor het wegverkeer	HXII 14	503	597	768	541	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan ILT		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	IF 12.03	0	0	306	995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Blankenburgverbinding		5.486	5.500	5.573	5.663	0	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	20.248	22.344	344.227
Rijksbijdrage voor project VIA15	IF 12.04					18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	20.389	292.570
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie	IF 12.03	4.514	4.500	4.428	4.336	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	649	649	649	779	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Rijksdienst voor het wegverkeer	HXII 14	311	369	475	334	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan ILT		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	IF 12.03	0	0	189	615	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal VIA15		4.514	4.500	4.428	4.336	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	18.286	20.389	292.570
Totaal uitgaven Tol		10.000	10.000	10.001	9.999	18.286	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	38.534	42.733	636.797
Risicoverserving Tol	IF 12.03	0	0	5.000	8.000	41.037	14.000	11.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	563
Ontvangsten																
Geraamde ontvangsten Tol	IF 12.09	0	0	0	0	22.286	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	42.534	46.733	636.797

Toelichting op de tabel

Voor de realisatie en exploitatie van tol is er een aantal rollen en taken die vervuld worden, die betrekking hebben op zowel reguliere inning als voor de wettelijke aanmaning en handhaving. Het betreft kosten van het ketenbureau, algemene communicatie en marketing van tol die voor de gehele keten gelden.

Om het mogelijk maken tol te kunnen innen, moeten de ketenpartners zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hier bij worden gemaakt komen ten laste van de tologgave en worden voorgefinancierd uit de reservering tol. Voor de verdeling van de kosten van de ketenpartners over de projecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van verkeersvolumes.

Het kasritme van de ontvangsten wordt in een later stadium geactualiseerd op basis van de laatste inzichten.

Onderdeel B – Specificatie van de kosten van de uitvoeringsorganisaties

Om tolinning mogelijk te maken wordt een uitvoeringsprogramma ingericht. Binnen het programma werken de beoogde uitvoeringsorganisatie samen aan de voorbereiding van de tolheffing voor beide aanlegprojecten. De kosten worden toebedeeld aan respectievelijk de Blankenburgverbinding en ViA15 en zullen worden gedekt uit de toekomstige tolontvangsten op deze verbindingen. Om de impact te bepalen hebben de beoogde uitvoeringsorganisaties in 2017 uitvoeringstoetsen uitgevoerd. Ook is de uitbreiding van de rijksformatie (CJIB en RWS) voor de realisatiefase geraamd. In deze begroting zijn de totale apparaatskosten (inclusief ZBO-RDW) zichtbaar gemaakt. In 2018 zal, na afronding van de voorbereidingsfase, het programmabudget voor de realisatiefase aan de uitvoeringsorganisaties worden toegevoegd.

Bedragen x € 1.000					
Uitgaven	artikel	2018	2019	2020	2021
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	IF 12.04				
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie	IF 12.03	5.486	5.500	5.573	5.663
– waarvan bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	1.050	1.050	1.050	1.260
– waarvan bijdrage aan Rijksdienst voor het wegverkeer	HXII 14	503	597	768	541
– waarvan bijdrage aan ILT		0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan Centraal Justitieel incassobureau	IF 12.03	0	0	306	995
Subtotaal Blankenburgverbinding		5.486	5.500	5.573	5.663
Rijksbijdrage voor project ViA15	IF 12.04				
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie	IF 12.03	4.514	4.500	4.428	4.336
– waarvan bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	649	649	649	779
– waarvan bijdrage aan Rijksdienst voor het wegverkeer	HXII 14	311	369	475	334
– waarvan bijdrage aan ILT		0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan Centraal Justitieel incassobureau	IF 12.03	0	0	189	615
Subtotaal ViA15		4.514	4.500	4.428	4.336
Totaal uitgaven Tol	IF 12.03	10.000	10.000	10.001	9.999

Toelichting op de tabel

In de tabel zijn de apparaatskosten voor de realisatiefase opgenomen. Deze kosten zijn op basis van de hiervoor genoemde verdeelsleutel toebedeeld aan de beide aanlegprojecten.

Bij de uitvoering vormen Rijkswaterstaat (RWS) en de Dienst Wegverkeer (RDW) de basis voor het primaire proces van de tolketen. Zij vervullen samen de rol van «Tolheffende Instantie» en zijn verantwoordelijk voor de registratie, matching en inning (inclusief frontoffice). Voor handhaving en toezicht wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande werkwijzen. Het CJIB is daarom verantwoordelijk voor het versturen en innen van wettelijke betaalherinneringen en opgelegde bestuurlijke boetes. ILT verzorgt het toezicht op weg.

Voor een beperkt aantal onderdelen binnen de tolketen (o.a. uitvoering bezwaar en beroep en toezicht personenvervoer) is de uitvoeringsorganisatie nog niet bepaald. De verwerking van het beleggen van deze taken volgt naar verwachting bij begroting 2019.

Onderdeel C – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en Tolorganisatie

Bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021
Specificatie bijdragen aan de uitvoeringsorganisaties				
Totale bijdrage aan Rijkswaterstaat	1.699	1.699	1.699	2.039
– waarvan bijdrage apparaat	1.699	1.699	1.699	2.039
– waarvan bijdrage tolsysteem	0	0	0	0
Totale bijdrage aan Rijksdienst voor het wegverkeer	814	966	1.243	875
– waarvan bijdrage apparaat	814	966	1.243	875
– waarvan bijdrage tolsysteem	0	0	0	0
Totale bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	0	0	495	1.610
– waarvan bijdrage apparaat	0	0	495	1.610
– waarvan bijdrage tolsysteem	0	0	0	0

Toelichting op de tabel

In de tabel wordt de verdeling tussen het apparaat en het programma zichtbaar gemaakt. In deze begroting is alleen de uitbreiding van apparaat voor de realisatiefase weergegeven. In de begroting 2019 wordt – na het uitvoeringsbesluit – het benodigde programmabudget toegevoegd.

Bijlage 8 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
IenM	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
LCC	Life Cycle Costs
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 aan 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