

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS- WETSVORSTEL	2
	Wetsartikel 1	2
B.	BEGROTINGSTOELICHTING	3
1.	LEESWIJZER	3
2.	INFRASTRUCTUURAGENDA	7
3.	PRODUCTARTIKELEN	18
	Artikel 12 Hoofdwegennet	18
	Artikel 13 Spoorwegen	38
	Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	53
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	59
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	74
	Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	87
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	91
	Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	94
4.	BIJLAGEN	103
	Bijlage 1 Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	103
	Bijlage 2 Verdiepingsbijlage	107
	Bijlage 3 Overzichtsconstructie Kustwacht	157
	Bijlage 4 Instandhouding	160
	Bijlage 5 ProRail	183
	Bijlage 6 DBFM-conversies	185
	Bijlage 7 Tol	186
	Bijlage 8 Lijst van afkortingen	191

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaat voor het aangegeven jaar vast te stellen.

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) stelt de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (begroting HXII) 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 IenW – 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 2019 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 2019 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2019 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 2018.

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 2019.

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 2032.
4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2032 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.
5. Voor beheer, onderhoud en vervanging is een aparte bijlage opgenomen. Specifiek voor Spoorwegen (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 2019 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 in de infrastructuuragenda van deze begroting.

De apparaatsuitgaven en apparaatsontvangsten van het kerndepartement worden geraamd op artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement van de begroting Hoofdstuk XII.

Groeiparagraaf

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

Vorming artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

In deze begroting is het productartikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte gecreëerd, een apart begrotingsartikel voor de planflexibele middelen in het Infrastructuurfonds. Aanleiding van het nieuwe productartikel is het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) «Flexibiliteit in infrastructurele planning». In de kabinetsreactie op het interdepartementaal beleidsonderzoek zijn maatregelen aangekondigd om de flexibiliteit in het MIRT en de beide fondsen te vergroten (Kamerstukken II 2016–2017, [34 550 A, nr. 5](#)). Hiermee wordt het accent verlegd naar programmatisch werken en breed verkennen van de opgaven, met flexibiliteit in de oplossingsrichting. Dit moet ertoe leiden dat er beter op huidige en toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen ingespeeld kan worden. Een van de concrete maatregelen in de begroting is hierbij het creëren van productartikel 20. Dit voornemen is eerder aan de Kamer gemeld en toegelicht (Kamerstukken II 2017–2018, [34 775 A, nr. 5](#)).

Met de invoering van het productartikel 20 wordt een brede, modaliteit overstijgende werkwijze gestimuleerd. Verder wordt de informatievoorziening in de begroting verbeterd door alle planflexibele ruimte op één artikel te plaatsen en wordt het voorkeursbesluit beter inzichtelijk gemaakt via begrotingsmutaties. Uw Kamer is per brief geïnformeerd over de gevolgen van artikel 20 voor het budgetrecht, de risicobeheersing op de fondsen en de informatiepositie van de Kamer (Kamerstukken II 2017–2018, [34 775 A, nr. 67](#)).

De planflexibele ruimte is bestemd voor toekomstige bereikbaarheidsopgaven. Er is echter nog geen definitieve (bestuurlijke) oplossing bepaald, waardoor nog gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing. De planflexibele ruimte is flexibel om bij nieuwe planvorming te betrekken.

De vorming van productartikel 20 is te zien als eerste stap op weg naar de omvorming van het Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Over dit voornemen uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III en de hierbij beoogde werkwijze en planning wordt de Tweede Kamer afzonderlijk per brief geïnformeerd.

De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's en BenO Caribisch Nederland, de middelen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

Grootprojectstatus Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Op 24 januari 2018 heeft de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat besloten de Kamer voor te stellen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan te wijzen als groot project, zoals bedoeld in de Regeling Grote Projecten¹. De Tweede Kamer heeft op 6 februari 2018 ingestemd met dit voorstel. In verband hiermee worden de middelen voor het programma PHS in deze begroting overgeboekt van artikel 13 Spoorwegen naar het nieuwe artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer.

¹ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0021424/2017-02-23>

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 2019 begint. Daarna volgt een toelichting op begroting op hoofdlijnen.

Mijlpalen en resultaten 2019

In 2019 wil lenW 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.
	– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.
	– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties 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 2019.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenW in 2019 wil halen per modaliteit.

Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	– A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A6 Almere)
Start realisatie	– A1 Apeldoorn Azelo – A15 Papendrecht Sliedrecht – A16 Rotterdam – N33 Zuidbroek–Appingedam

Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Openstelling	– PHS Veenendaal Klompersteeg – Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fietsparke- ren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewij- zigingen)
Start realisatie	– PHS Geldermalsen – Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fietspar- keren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen)

Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	– Vaarweg Lemmer–Delfzijl, fase 1 – Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen
Start realisatie	– Toekomstvisie Waal – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden–Lek

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 2019.

Regionale/lokale infrastructuur

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (hoger dan € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen van de meest kosteneffectieve oplossing) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenW 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 2019.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste supplettoire begroting 2018. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

Begroting op hoofdlijnen (bedragen x € 1.000)										
	art	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2031	2032	
Stand begroting 2018		6.241.305	6.408.559	6.451.970	6.421.743	6.500.159	6.329.056	44.406.807	0	
Mutaties 1° supplettoire begroting 2018		596.382	961.293	458.752	86.512	93.286	95.191	760.648	0	
Stand 1° supplettoire begroting 2018		6.837.687	7.369.852	6.910.722	6.508.255	6.593.445	6.424.247	45.167.455	0	
Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 636.715	- 1.818	267.120	647.428	94.234	381.253	1.090.322	5.827.978	
<u>Kaderrelevante mutaties IF</u>										
1 Aanvullende post Infrastructuurfonds	Div.	- 2.759	- 1.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500	- 10.500		
2 Bijdragen derden										
- Hoofdwegennet	12	5.283	1.497		326	1				
- Spoorwegen	13	760	919	- 1.000	- 922	- 345	1.038	13.311		
- Hoofdvaarwegennet	15	14.045								
- Megaprojecten verkeer en vervoer	17							15.121		
- Verkenningen	20				30.000		17.500			
3 Extrapolatie Infrastructuurfonds										
- Bijdragen aan Infrastructuurfonds	Div.								5.460.859	
- Ontvangsten van derden	12/13								237.619	
4 Kasschuiven Infrastructuurfonds										
- Kasschuif Infrastructuurfonds	Div.	- 700.000		300.000	400.000					
- Kasschuif voor het Rijksbrede budgettair beeld	Div.		- 100.000	- 150.000			250.000			
- Kasschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds	Div.			- 100.000	100.000					
5 Loon- en prijsbijstelling	Div.	109.786	123.659	114.409	103.851	105.951	101.908	815.728	101.527	
6 Meeropbrengsten Eurovignet	Div.		13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	248.000	31.000	
7 Ontvangstenschuiven	Div.	- 59.932	- 13.394	85.830	- 5.120	- 34.666	- 12.486	39.768		
8 Overboeking afroming eigen vermogen RWS	18	- 6.167	- 8.970	- 4.870	- 2.700					
9 Weg- en vaarweginfrastructuur Afsluitdijk										
- Aandeel hoofdwegennet	12		- 6.606	- 2.430	- 2.430	- 2.430	- 2.430	- 19.440	- 2.430	
- Aandeel hoofdvaarwegennet	15		- 2.469	- 1.345	- 1.345	- 1.345	- 1.345	- 10.760	- 1.345	
Diversen	Div.	2.269	- 7.954	- 974	- 1.732	- 432	- 432	- 906	748	
<u>Mutaties binnen kader IF</u>										

art	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2031	2032
10	Grootprojectstatus PHS	- 203.908	- 261.697	- 193.486	- 336.491	- 422.570	- 417.026	- 1.168.199
17		203.908	261.697	193.486	336.491	422.570	417.026	1.168.199
11	Kasschuiven tussen modaliteiten	16.540	- 8.970	- 54.870	- 2.700	- 220.000	- 100.000	375.000
13		- 75.000	- 225.000	- 85.000	- 125.000	255.000	387.500	- 137.500
15				150.000			- 150.000	
17		75.000	125.000	- 15.000	- 25.000	- 35.000	- 37.500	- 87.500
18		- 16.540	108.970	154.870	2.700	- 250.000		
12	Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II						277.714	
13							205.041	
15							36.336	
18							- 519.091	
13	Vorming artikel 20	- 12.000	- 34.000	- 37.900	- 36.304	- 50.000	- 193.526	- 2.358.891
13			- 29.897	- 26.726	- 27.867	- 104.135	- 128.135	- 1.467.273
15							- 234.253	- 9.000
18		- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 2.398.408	- 1.684.321
20		17.000	68.897	69.626	69.171	159.135	326.661	1.910.839
	Stand ontwerpbegroting 2019	6.200.972	7.368.034	7.177.842	7.155.683	6.687.679	46.257.777	5.827.978

Ad 1. Aanvullende post Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. De apparaatsuitgaven van lenW worden op de begroting Hoofdstuk XII verantwoord. Hiertoe wordt bij de begroting 2019 € 28,8 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

Ad 2. Bijdragen derden

Deze post bestaat uit diverse bijdragen van derden. De belangrijkste bijdragen zijn:

- Hoofdwegennet: A73 Venlo Maastricht (€ 2,7 miljoen) en N31 Leeuwarden (€ 1,5 miljoen).
- Spoorwegen: hogere HSL-concessievergoeding (€ 18,7 miljoen) en lagere concessievergoeding voor het hoofd railnet (– € 5,7 miljoen).
- Hoofdvaarwegennet: Maasroute fase 2 (€ 9,0 miljoen) en hogere ontvangsten voor verkeersbegeleiding (€ 4,9 miljoen).
- Megaprojecten Verkeer en Vervoer: Zuidasdok (€ 15,1 miljoen).
- Nieuwe verkenningen: A15 Papendrecht–Gorinchem (€ 30,0 miljoen) en A58 Breda–Tilburg (€ 17,5 miljoen).

Ad 3. Extrapolatie Infrastructuurfonds

Bij de begroting 2019 wordt de looptijd van het Infrastructuurfonds met een jaar verlengd tot en met 2032. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2031 stand begroting 2018 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2032 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 5,7 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 2032 circa € 3,8 miljard benodigd. De ruimte die in 2032 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,8 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

Ad 4. Kasschuiven Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurale planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

Daarnaast faciliteert IenW op het Infrastructuurfonds ten behoeve van het Rijksbrede financiële beeld een kasschuif van € 100 miljoen en € 150 miljoen uit respectievelijk 2019 en 2020 naar 2023.

Tot slot zijn de beschikbare budgetten en uitgavenramingen op de investeringsfondsen uit balans geraakt door actualisaties van projectramingen en de verwerking van het regeerakkoord. Met behulp van een kasschuif tussen het Infrastructuurfonds en Deltafonds wordt de mismatch in 2020 en 2021 tussen beschikbare budgetten en de uitgavenramingen deels hersteld.

Ad 5. Loon- en prijsbijstelling 2018

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2018. De middelen die bij de eerste suppletore begroting 2018 voor de loon- en prijsbijstelling aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op de begroting Hoofdstuk XII en de investeringsfondsen.

Ad 6. Meeropbrengsten Eurovignet

Het Eurovignet is een heffing voor zware vrachtwagens voor het gebruik van de hoofdwegen van een aantal Europese landen. Het Eurovignetverdrag wordt gewijzigd. Op 6 december 2017 hebben de vijf Eurovignetlidstaten een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend. Volgens huidig inzicht in de ratificatieprocessen van de deelnemende landen, treden de nieuwe tarieven medio 2019 in werking. De wijziging van het verdrag leidt tot hogere heffingsontvangsten voor de Nederlandse overheid. De geraamde meeropbrengsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet op het Infrastructuurfonds.

Ad 7. Ontvangstenschuiven

Dit betreft het effect op de uitgavenramingen van bijdragen van derden die in de tijd verschuiven. Met name op de bijdragen van derden voor de projecten A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Nieuwe Sluis Terneuzen en Zuidasdok doen ontvangstenverschuivingen voor.

Ad 8. Overboeking afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat

Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is in 2016 door Rijkswaterstaat overschreden. In lijn met het zwaartepunt van de herkomst zijn deze middelen vorig jaar toegevoegd aan artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds. Een deel van de middelen wordt benut om problematiek op de begroting Hoofdstuk XII te dekken. Hiertoe wordt € 22,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

Ad 9. Weg- en vaarweginfrastructuur Afsluitdijk

De Afsluitdijk wordt versterkt en vernieuwd. In 2018 is de aanbesteding van het project Afsluitdijk afgerond. Het vernieuwen en onderhouden van weg- en vaarweginfrastructuur maakt onderdeel uit van het contract. Hiertoe worden middelen overgeheveld vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet naar het Deltafonds, waar het project Afsluitdijk wordt verantwoord.

Ad 10. Grootprojectstatus Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan te wijzen als groot project (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 82](#)). De Kamer heeft hiermee op 6 februari 2018 ingestemd. De grote projecten van het Infrastructuurfonds worden verantwoord op artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer. Hiertoe worden de budgetten van PHS overgeheveld naar artikel 17. Op artikel 17 is hiervoor artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gecreëerd. Voor een nadere toelichting op de grootprojectstatus van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt verwezen naar de groeiparagraaf. De groeiparagraaf treft u in de leeswijzer van deze begroting.

Ad 11. 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 budgettaire neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Ad 12. Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II

Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III wordt de beleidsruimte betrokken bij de budgettaire besluitvorming. De beleidsruimte tot 2030 wordt middels de eerder genoemde verdeelsleutel² over de modaliteiten verdeeld. De beleidsruimte in 2030 blijft – conform het regeerakkoord – gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds.

Ad 13. Vorming artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK [34 775 A, nr. A](#)). Dit betreft de budgettaire verwerking van het nieuwe artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK [34 775 A, nr. 60](#)). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel. Voor een nadere toelichting op de vorming van artikel 20 wordt verwezen naar de groeiparagraaf. De groeiparagraaf treft u in de leeswijzer van deze begroting.

Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en € 5 miljoen per jaar voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, zijn deze middelen conform de

² Hoofdwegennet 53,5%, Spoorwegen 39,5% en Hoofdvaarwegennet 7%.

bestaande verdeelsleutel³ tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

De aanvullende middelen voor het Infrastructuurfonds worden bij de begroting 2019 ingezet voor nieuwe projecten en programma's. Bij Hoofdwegennet gaat het om A2 Den Bosch–Deil (€ 449,9 miljoen), A15 Papendrecht–Gorinchem (€ 100,0 miljoen), A58 Breda–Tilburg (€ 35,0 miljoen), Korte termijnaanpak files (€ 100,0 miljoen) en Meer veilig (€ 50,0 miljoen). Bij Spoorwegen gaat het om Grensoverschrijdend Spoorvervoer (€ 10,0 miljoen), Programma Behandelen en Opstellen (€ 150,0 miljoen), Programma Kleine Functiewijzigingen (€ 75,0 miljoen), Programma Overwegen (€ 50,0 miljoen), Programma Spoorgoederenvervoer (€ 70 miljoen), studie en innovatiebudget (€ 25,0 miljoen), Vervolgfase Beter en Meer (€ 11,0 miljoen) en vijfde en zesde spoor Amsterdam Zuid (€ 165,0 miljoen). Bij Hoofdvaarwegennet gaat het om de opwaardering van de Vaarweg Lemmer–Delfzijl en het Wilhelminakanaal en de aanpak van knelpunten op de Maas (€ 141,5 miljoen). De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. Het gaat om zowel hogere apparaatsuitgaven van Rijkswaterstaat (€ 97,9 miljoen) als IenW (€ 28,8 miljoen).

De inzet van middelen aan nieuwe projecten en programma's geschiedt via het MIRT-spelregelkader. In het MIRT Overzicht en de productartikelen van het Infrastructuurfonds treft u nadere informatie aan over bovengenoemde projecten en programma's.

Vanuit de extra middelen uit het regeerakkoord zijn nieuwe maatregelen aangekondigd en is voortvarend gestart met de voorbereiding van de bovengenoemde projecten. De rest van de middelen is benodigd voor het realiseren van de overige ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A12 en de A1, stedelijk en regionaal openbaar vervoer.

Voordelig saldo 2018

Infrastructurele projecten zijn echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Door de aard van de infrastructurale planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanloopperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Anticiperend hierop wordt nu € 700 miljoen voordelig saldo voor 2018 ingeboekt en toegevoegd in de jaren 2020 en 2021 om te besteden aan de in het regeerakkoord genoemde doelen.

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.

³ Hoofdwegennet 53,5%, Spoorwegen 39,5% en Hoofdvaarwegennet 7%.

De overprogrammering wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2023) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2032 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.

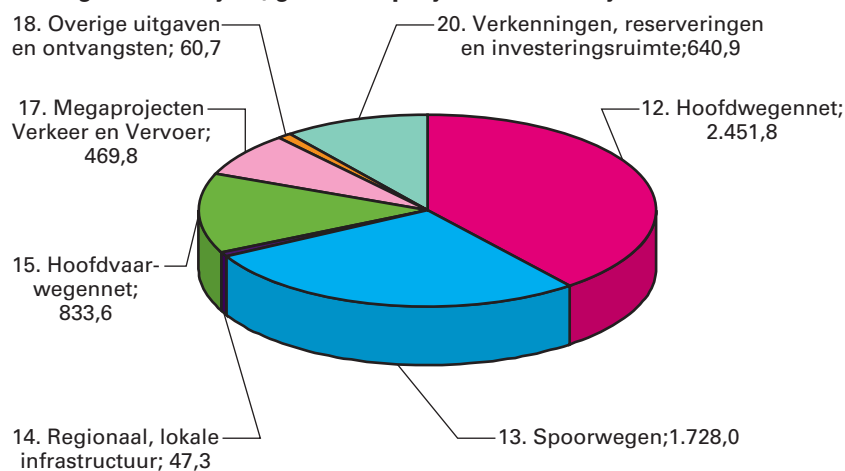
Overprogrammering Infrastructuurfonds (bedragen x € 1 miljard)			
	Tot en met 2023	Vanaf 2024	Totaal
Aanlegprogramma	23,3	14,3	37,6
Aanlegbudget	21,4	16,1	37,6
Overprogrammering (-)	- 1,8	1,8	0,0

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 2023) 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 2018–2032 gepresenteerd.

Gemiddelde jaarlijkse uitgaven van het Infrastructuurfonds 2018–2032 (bedragen x € 1 miljoen; gemiddeld per jaar: € 6.232 miljoen)



Flexnorm

In de begroting 2018 is de flexnorm geïntroduceerd, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken is aangescherpt. 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 betrekken. 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.

In de begroting 2019 worden alle planflexibele budgetten van het Infrastructuurfonds overgeheveld naar een nieuw artikel, namelijk artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Hiermee wordt het inzicht in de flexnorm verder verbeterd. Voor een nadere toelichting op het nieuwe artikel wordt verwezen naar de groeiparagraaf. De groeiparagraaf treft u in de leeswijzer van deze begroting.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2019 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2032 (€ mln.)
20.01	Verkenningen	1.036
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	100
20.03	Reserveringen	515
20.04	Generieke investeringsruimte	4.024
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	3.938
Totaal		9.613
Als percentage van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte)		21%

3. PRODUCTARTIKELEN

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, 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)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	3.607.433	3.712.894	3.129.096	3.618.634	2.099.983	2.280.293	2.694.571
Uitgaven	2.231.569	2.618.729	3.099.638	2.948.574	3.035.173	2.797.301	3.075.252
Waarvan juridisch verplicht:			83%				
12.01 Verkeersmanagement	4.498	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.498	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	595.154	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736
12.02.01 Beheer en onderhoud	543.124	641.810	539.748	469.466	539.604	432.655	434.416
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	543.125	641.810	539.748	469.466	539.604	432.655	434.416
12.02.04 Vervanging	52.030	53.564	135.429	173.615	215.765	245.480	267.320
12.03 Aanleg	429.918	671.618	1.466.966	1.242.849	1.282.609	1.068.518	1.447.044
12.03.01 Realisatie	415.269	529.629	935.840	1.181.822	1.070.237	723.471	692.892
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	30.750	31.088	20.647	10.283	11.894	0	0
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	14.649	141.989	531.126	61.027	212.372	345.047	754.152
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	10.301	19.200	19.800	23.000	23.000	16.727	12.500
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	638.739	672.417	371.112	470.583	416.348	500.715	379.519
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	563.260	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224
12.06.01 Apparaatskosten RWS	454.675	455.796	469.022	473.905	459.569	446.224	443.259
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	454.675	455.808	469.004	473.887	459.551	446.206	443.241
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	108.585	119.788	113.624	114.420	117.545	99.979	99.965
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	94.385	113.758	105.024	105.820	108.945	91.479	91.465
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
12.09 Ontvangsten	150.898	107.338	73.126	112.388	104.763	135.217	58.297
12.09.01 Ontvangsten	150.898	107.338	73.126	112.388	104.763	112.378	14.665
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	22.839	43.632

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
12	Hoofdwegennet	2.618.729	3.099.638	2.948.574	3.035.173	2.797.301	3.075.252	2.720.389	2.712.607		
12.01	Verkeersmanagement	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729	3.728	3.726		
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736	668.994	614.035		
12.03	Aanleg	671.618	1.466.966	1.242.849	1.282.609	1.068.518	1.447.044	1.146.476	1.192.832		
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	672.417	371.112	470.583	416.348	500.715	379.519	372.285	370.717		
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224	528.906	531.297		
12.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0		
12.09	Ontvangsten	107.338	73.126	112.388	104.763	135.217	58.297	70.217	44.860		
	Overige ontvangsten	107.338	73.126	112.388	104.763	112.378	14.665	26.585	1.228		
	Tolopgave	0	0	0	0	22.839	43.632	43.632	43.632		
(Vervolg) bedragen x € 1.000											
12	Hoofdwegennet	2.546.040	2.451.374	1.815.429	2.085.269	2.118.375	1.372.463	1.379.772	36.776.385		
12.01	Verkeersmanagement	3.726	3.726	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734	55.977		
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	535.555	490.941	767.246	777.514	815.366	480.129	480.129	9.778.781		
12.03	Aanleg	1.093.094	1.089.201	171.718	478.319	650.211	36.095	32.816	13.070.366		
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	384.305	342.934	341.982	299.116	122.478	325.919	336.532	5.706.962		
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	529.360	524.572	530.749	526.586	526.586	526.586	526.561	8.164.299		
12.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0		
12.09	Ontvangsten	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	1.013.951		
	Overige ontvangsten	1.180	500	4.700	0	0	0	0	558.851		
	Tolopgave	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.634	39.571	455.100		

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft IenW 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 hebben betrekking op het verspreiden van verkeersdata en op besturingssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de weginspecteurs van Rijkswaterstaat resulteert dit in:

- 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.

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	2017	2018	2019
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.777	2.803	2.803
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	321	311	307

Toelichting

In 2019 zal naar verwachting een tweetal korte spitsstroken vervallen, namelijk bij de start van de projecten A10 Zuidasdok (zuidbaan) en A15 Papendrecht–Sliedrecht. Deze spitsstroken zullen in de verbreding worden vervangen door reguliere rijstroken.

Indicator verkeersmanagement

	realisatie 2016	realisatie 2017	Streefwaarde 2018	Streefwaarde 2019
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders (1)				
a. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-meetlocaties dat goed functioneert	93%	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%	95%	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 het indicator-onderdeel «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 Waterstaat vallen.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

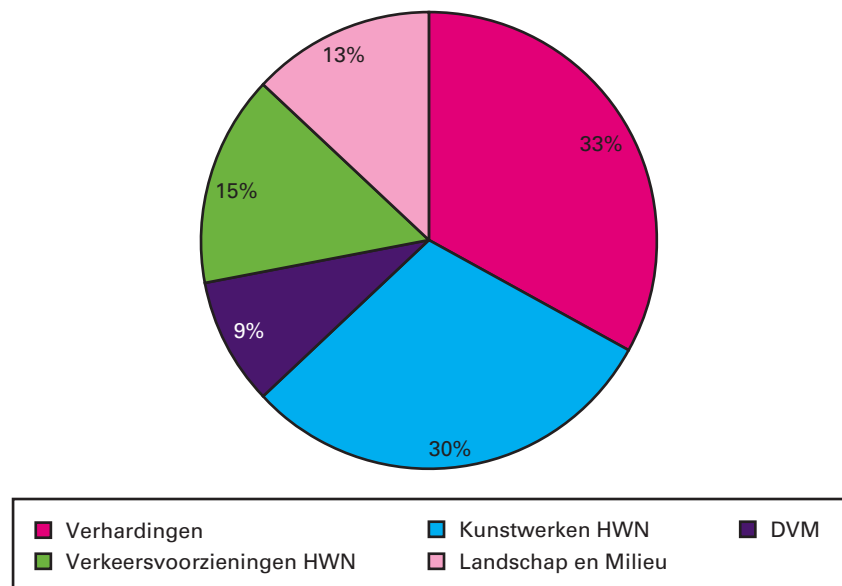
Voor het gebruik van het wegennet zet lenW in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

Meetbare gegevens

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



Areaal rijkswegen		Eenheid	2017	2018	2019
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.804	5.837	5.837
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.677	1.703	1.703
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	77	77
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15	15
Groen areaal		km ²	181	181	181

Toelichting:

De toenames in 2018 door de voorziene openstellingen van met name N18 Varsseveld-Enschede, A27/A1 Utrecht Noord-Knpt. Eemnes-Bunschoten en N35 Zwolle-Wijthmen zijn verwerkt. Daarnaast is het voor 2019 voorziene nieuwe areaal A6 versneld in 2018 in gebruik genomen. In 2019 komt er geen verhardingenareaal bij; er volgt alleen nog een herindeling/ reconstructie van het bestaande asfalt.

Omvang Areaal		Areaal	Eenheid	Omvang 2019	Budget 2019 (x € 1.000)
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek ¹		km ²	92	539.748

¹ Exclusief verzorgingsbanen

Indicatoren Beheer en Onderhoud					
	eenheid	realisatie 2016	realisatie 2017	streefwaarde 2018	streefwaarde 2019
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)	%	3%	4%	-	-
Technische Beschikbaarheid:					
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.	%	99%	99%	90%	90%
Veiligheid (2):					
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	%	99,8%	99,8%	99,7%	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 Hoofdwegennet:

- 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 onderdelen, namelijk in hoeverre de verhardingen voldoen aan bepaalde normen en de 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 is er voor gekozen om vanaf 2018 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 en 2032, die nog moeten worden toebedeeld. In het MIRT projectenoverzicht⁴ 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

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.

⁴ Zie het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen

12.03.01 Realisatie

In 2019 wil lenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	– A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A6 Almere)
Start realisatie	– A1 Apeldoorn Azelo
	– A15 Papendrecht Sliedrecht
	– A16 Rotterdam
	– N33 Zuidbroek–Appingedam

Overige maatregelen

Meer Veilig

In het kader van Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de programma's Meer Veilig 3 en Veilige Bermen. In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn inmiddels 25 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 55 maatregelen uitgevoerd. Hiervan staan er 50 gepland voor 2018/2019. Vier projecten zijn doorgeschoven naar 2020 en één naar 2021. De Tweede Kamer is op 14 oktober 2016 ([Kamerstukken II 2016–2017, 34 550 A, nr. 9](#)) geïnformeerd over een reservering van € 30 miljoen voor een vervolgaanpak Meer Veilig. Met deze middelen wordt het programma Veilige Bermen uitgevoerd. Dit programma richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop, als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. In 2018 wordt gestart met de voorbereiding van de uitvoering van een eerste tranche maatregelen. In 2019 is dit programma in uitvoering.

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 de periode 2019–2020 zal naar verwachting de laatste tranche aan maatregelen in Zuid-Nederland worden uitgevoerd. In Limburg zal Grensemplacement Venlo-Zuid worden gerenoveerd en in Noord-Brabant zullen enkele verzorgingsplaatsen kwalitatief worden verbeterd. In de provincie Zuid-Holland wordt langs de A4, A12 en A15 de capaciteit met in totaal 55–60 parkeerplaatsen uitgebreid.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). In de periode 2016–2018 is gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van de laatste tranche maatregelen. De geplande werkzaamheden binnen het MJPO zijn in 2018 grotendeels afgerond maar enkele maatregelen lopen

door in 2019 en 2020. 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 en worden aanrijdingen met dieren beperkt. In maart 2018 zijn ecoduct en faunatunnel Kootwijkerzand feestelijk geopend. In de zomer van 2018 is een pakket aan kleinere faunavoorzieningen opgeleverd en is er verder gewerkt aan o.a. de ecoducten Duinpoort (nabij Zandvoort), de Groene Schakel (nabij Hilversum), Asselsche Heide (Kroondomein Het Loo) en De Mortelen (nabij Boxtel). Informatie over het programma, zoals de maatregelen, zijn ook te vinden op de website van het MJPO⁵.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- ZSM 1+2 Spoedwet Wegverbreding: De afname van budget wordt verklaard doordat inmiddels vrijwel alle projecten van de spoedwet wegverbreding zijn afgerond. Dit leidt tot een overschot dat is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 55 miljoen).
- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere: De toename van € 738 miljoen wordt grotendeels verklaard door de budgetoverheveling van verkenning en planuitwerkingen naar het realisatie programma voor het deelproject A9–Badhoevedorp–Holendrecht (€ 717 miljoen) en deels verklaard door prijsindexering naar prijspeil 2018 (€ 21 miljoen).
- De budgetspanning SAA is ten opzichte van vorig jaar afgenomen van € 210 miljoen naar € 100 miljoen. De afgenomen spanning is voor het grootste gedeelte gerealiseerd door de vrijval van het aanbestedingsresultaat bij het project A1/A6. Het programma SAA heeft ook de komende jaren nog te maken met diverse onzekerheden binnen de verschillende projecten (Gaasperdammertunnel; verdiepte liggingen A9 Badhoevedorp–Holendrecht; wisselstroken bij de A9 Gaasperdammerweg en Badhoevedorp–Holendrecht). Inmiddels is besloten om de maatregelen die nodig zijn om aan de eisen van brandwerendheid te voldoen bij de Gaasperdammertunnel te financieren uit het programma onvoorzien. De budgetspanning blijft daarbij gelijk, omdat de post onvoorzien voor het opvangen/beperken van tegenvallers al onderdeel uitmaakt van de raming. De inspanningsverplichting om SAA binnen het taakstellend budget te realiseren, wordt hiermee wel verzuimd, maar door strakke sturing op de risico's behoort dit nog steeds tot de mogelijkheden.
- A2 Holendrecht: Het project is inmiddels opgeleverd. Nu blijkt dat er minder risico's zijn opgetreden, waardoor het overschot is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 6 miljoen).
- A28 Utrecht–Amersfoort: Het project is inmiddels opgeleverd. Nu blijkt dat er minder risico's zijn opgetreden, waardoor het overschot is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 7 miljoen).
- Het project A4 Delft–Schiedam is afgerond. Onderdeel van het aanlegcontract is het beheer en onderhoud van de tunnel technische installaties voor de eerste 8 jaar. Het hiervoor gereserveerde budget wordt overgeheveld naar het artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging.
- A67 Aanpak toerit Someren: het project is inmiddels opgeleverd. Nu blijkt dat er minder risico's zijn opgetreden, waardoor het overschot is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 1 miljoen).
- N31 Leeuwarden (De Haak): Er is sprake van hogere ontvangsten (€ 2 miljoen).

⁵ www.mjpo.nl.

- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2: De opdrachtnemer verwacht twee jaar vertraging voor openstelling door langere voorbereidings- en uitvoeringstijd.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Kleine projecten / Afronding projecten	36	50		8	2	1			25	16	nvt	nvt
Programma 130 km	45	44	35	2	1	1	6				–	–
Programma aansluitingen	116	114	38	32	26	15	2	3			nvt	nvt
Quick Wins Wegen	12	12	11		1						–	–
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.490	1.544	1.473	3	2	2				9	2016	2016
Projecten Noordwest-Nederland												
A1 Bunschoten–Knooppunt Hoevelaken	20	20	19	1							2015	2015
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	2.094	1.356	711	65	109	148	228	178	168	487	2025–2027	2024–2026
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	51	29	4	5	4	9				2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	305	301	24	38	63	59	41	23	6	49	2028	2028
A2 Holendrecht – Oudenrijn	1.210	1.216	1.207	1		2					2012	2012
A28 Knooppunt Hoevelaken	774	763	80	19	26	119	181	93	226	30	2023–2025	2023–2025
A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein	21	21	20	1							2015	2015
A9 Badhoevedorp	328	327	255	15	2				56		2017	2017
N50 Ens – Emmeloord	20	20	19		1						2016	2016
Projecten Zuidwest-Nederland												
A16 Rotterdam	998	984	43	58	26	81	157	309	157	167	2022–2024	2022–2024
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologgave)	789	785	58	84	222	256	144	23		2	2022–2024	2022–2024
A4 Burgerveen – Leiden	548	548	541						7		2015	2015
A4 Delft – Schiedam	639	659	637	2							2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	16						6	10		2020–2022	2020–2022
A4–A44 Rijnlandroute	566	558	58	117	124	165	52	36	14		Regio	Regio
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	11	11	1		5	6					2020	2020
N61 Hoek–Schoondijke	111	111	107							4	2015	2015

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig	
Projecten Zuid-Nederland													
A2 Passage Maastricht	679	679	668	6	1						4	2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	258	258	256								2	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	59	59	45				14					Regio	Regio
Projecten Oost-Nederland													
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen	32	32	28	1		1					2	2017	2017
A50 Ewijk – Valburg	271	271	269	1		1						2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	319	321	316	1				2				2015	2015
N35 Wijthmen – Nijverdal	15	15		2	8	4	1				1	2018	2018
N35 Zwolle – Wijthmen	54	53	25	10	3	1	3	6	6			2018	2018
Projecten Noord-Nederland													
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	689	681	105	96	142	121	104	41	17	63		2021–2023	2019–2021
N31 Leeuwarden (De Haak)	219	217	216	2	1							2014	2014
Overige maatregelen													
Meer kwaliteit leefomgeving	178	177	127	21	21	10							
Meer veilig	49	49	27	10			12						
Afrondingen				1	– 1				1	2			
Totaal uitvoeringsprogramma	13.022	12.321	7.447	601	790	997	954	720	693	838			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				105	146	110	15	3					
Programma Realisatie				706	936	1.107	969	723	693	838			
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				530	936	1.182	1.070	723	693	838			
Overprogrammering (–)				– 176		75	101						

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. In 2019 vinden voor de regiopakketten de laatste overboekingen naar de decentrale overheden plaats. De regionale programma's worden in 2018 afgesloten. De bijdragen zullen uiterlijk in de Voorjaarsnota 2019 overgeboekt worden naar de regio's.
- Reserveringen voor Life Cycle Costs (LCC): deze zijn geactualiseerd voor de verlenging van het Infrastructuurfonds van 2031 naar 2032.
- Snelfietsroutes: in het regeerakkoord is eenmalig € 100 miljoen opgenomen voor fietsinfrastructuur. Hieruit zijn middelen beschikbaar gesteld voor snelfietsroutes (provinciale investeringen in fietsinfrastructuur) (€ 26 miljoen) en zijn overboekingen gedaan naar decentrale

overheden voor de uitvoering van de maatregelen die in het programma zijn vastgelegd. Tevens is € 6 miljoen toegevoegd aan het taakstellend budget van A27 Houten–Hooipolder om een fietsbrug over de Lek mee te nemen in de scope van het project.

- Vervolgprogramma Meer Veilig: in de MIRT-brief van het najaar 2017 is aangegeven dat € 50 miljoen is gereserveerd vanuit de investeringsruimte Wegen voor het Vervolgprogramma Meer Veilig in het kader van verkeersveiligheid op N-wegen. Met de brief van 23 april 2018 ([Kamerstukken II 2017–2018, 34 775 A, nr. 64](#)) is aangegeven hoe deze middelen ingezet zullen worden. De financiële middelen zijn toegevoegd aan het bestaande programma Meer Veilig op artikel 12.03.02.
- Voorbereiding vrachtwagenheffing: Voorbereiding vrachtwagenheffing: in het regeerakkoord is opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De inkomsten uit de heffing worden in overleg met de sector teruggestuurd naar de vervoerssector. Om dit mogelijk te maken is in 2018 besloten € 4 miljoen (exclusief € 1 miljoen apparaatskosten) uit het Infrastructuurfonds vooralsnog ter beschikking te stellen voor de voorbereidingskosten en onderzoekskosten voor dit nieuwe beleid.
- A27 Houten–Hooipolder: zoals aangekondigd in de Kamerbrief over de vervanging van de bruggen op dit traject (23 oktober 2017, [Kamerstukken II 2017–2018, 34 775 A, nr. 9](#)) wordt er € 56 miljoen toegevoegd aan het taakstellend budget omdat een grotere overspanning van de Merwedebrug noodzakelijk is om te voldoen aan de Akte van Mannheim.
- N35 knooppunt Raalte: in het BO MIRT najaar 2017 is bestuurlijk afgesproken om de eerder toegezegde Rijksbijdrage van € 12,5 miljoen beschikbaar te stellen zonder de meevallers op de andere projecten op de N35 af te wachten.
- N59 Verkeersveiligheidsmaatregelen: in het BO MIRT najaar 2017 is bestuurlijk afgesproken dat het Rijk maximaal € 5 miljoen beschikbaar stelt voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59.

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

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 380	- 356	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	322	353		nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	263	260		nvt
Kosten voorbereiding tol	29	29		nvt
Lucht – weg (NSL Hoofdwegennet)	201	198		nvt
Reservering voor LCC	298	289		nvt
Snelfietsroutes	34	13		nvt
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	109	108		nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	80	30		nvt
Voorbereiding vrachtheffing	4			nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	185	166		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A12/A27 Ring Utrecht	1.171	1.153		
A7/A8 Corridor Amsterdam–Hoorn	300	300	2017	2024–2026

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Aansluiting A6	13	13		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	52	51		
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	171	168	2020	2021–2023
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	27	26	nvt	Regio
Projecten Zuidwest-Nederland			nvt	nvt
A15 Papendrecht – Sliedrecht	16	15		
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	178	175	2018	2026
A4 Knooppunt Burgerveen – N14	50	50	2020	
A4 Haaglanden – N14	460	453	2021	
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	23	23	2020	2026–2028
N59 Verkeersveiligheid	5		nvt	nvt
Projecten Zuid-Nederland			nvt	nvt
A2 't Vonderen – Kerensheide	269	265	2019	2025–2027
A27 Houten – Hooipolder	1.345	1.263	2019	2027–2030
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5	2019	2022
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	26	25	2020	
N65 Vught – Haaren	99	98	nvt	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide–Zaarderheiken	154	152		2023
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	412	405	2020	
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	31	30	2020	2022–2024
Projecten Oost-Nederland			nvt	nvt
A1 Apeldoorn – Azelo	440	429		
			2018	Fase 1: 2020–2022
A1/A30 Barneveld	10	10		Fase 2: 2026–2028
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (Via15)	554	547	2017	2022–2024
N35 Nijverdal – Wierden	107	105	2017	2022–2024
N35 Raalte	13		2018	2022–2024
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5		
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	29	29	2021	2022 – 2024
Projecten Noord-Nederland			nvt	nvt
N33 Zuidbroek–Appingedam	99	97	2019	2021–2023
Overige projecten en reserveringen	120	125		
Projecten in voorbereiding				
Projecten Nationaal				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Programma DUMO				
Programma Fiets				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	7.327			
Begroting (IF 12.03.02)	7.327			

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

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 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 openstelling 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 DBFM-projecten gehaald zijn. Ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwfase is beperkt gebleven. In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 ([Kamerstukken II 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 stuitten. Eerder was al besloten om niet langer gebruik te maken van lijstrisico's. Op deze wijze wordt proactief gezocht naar een

Producten

betere verdeling van de risico's, waarbij alle betrokkenen hun mogelijkheden inbrengen om risico's zo veel mogelijk te beperken.

Bij de projecten N31 Leeuwarden–Drachten, A12 Lunetten–Veenendaal, 2^e Coentunnel en N33 Assen–Zuidbroek, A15 Maasvlakte–Vaanplein, A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord, A1/A6 Diemen–Almere Havendreef en de N18 Varsseveld–Enschede is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg), A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten, A6 Almere, A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Voorts zijn de projecten A9 Badhoevedorp–Holendrecht en A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) in aanbesteding. 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.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Bij het project Maasvlakte–Vaanplein treden extra werkzaamheden bij de afbouw van de Botlekbrug op als gevolg van de realisatie van het spoordeel, ter voorkoming van het mislopen van de treinvrije periode dienen de extra werkzaamheden terstond aan te vangen.

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

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig		
Projecten Noordwest-Nederland														
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A1/A6)	1.798	1.774	489	78	62	99	59	59	59	893	2019	2019	2042	
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A6 Almere)	381	374	4	9	9	47	63	17	17	215	2020	2020	2040	
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.122	1.102	54	205	52	59	50	103	49	550	2020	2021	2038	
A10 Tweede Coentunnel	2.162	2.141	1.124	56	53	53	53	53	53	717	2013	2013	2037	
A12 Lunetten – Veenedaal	677	670	321	25	25	25	25	25	25	206	2012	2012	2033	
A27/A1 Utrecht–Eemnes–Bunschoten	354	348	18	8	29	14	17	14	14	240	2018–2020	2018–2020	2044	
Aflossing tunnels	944	939	615	47	47	48	48	33	29	77	–	–	–	
Projecten Zuidwest-Nederland														
A15 Maasvlakte – Vaanplein	2.230	2.111	1.206	186	56	85	57	126	56	457	2015	2015	2035	
Projecten Zuid-Nederland														
A59 Rosmalen – Geffen	277	277	268	1	1	2	5				2005	2005	–	
Projecten Oost-Nederland														
A12 Ede – Grijsoord	171	169	35	12	9	9	9	9	9	79	2016	2016	2032	
N18 Varsseveld – Enschede	450	446	161	26	8	10	10	22	10	203	2018	2018	2043	
Projecten Noord-Nederland														
N31 Leeuwarden – Drachten	167	166	131	6	6	6	6	6	6		2007	2007	2022	
N33 Assen – Zuidbroek	335	331	102	15	14	13	13	13	13	152	2014	2014	2034	
Afrondingen														
Tolgefinancierde uitgaven (NCW)														
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	234	230								21	516	nvt	nvt	nvt
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)	293	289						19	19	447	nvt	nvt	nvt	
Afrondingen				– 2		1	1	2			nvt	nvt	nvt	
Totaal	11.595	11.367	4.528	672	371	471	416	501	380	4.752				
Begroting (IF 12.04)				672	371	471	416	501	380					

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 2032 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 2018 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2031 bedroeg € 663 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2019 nu € 1.924 miljoen tot en met 2032. Dit saldo wordt overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte van Hoofdwegennet (artikelonderdeel 20.05.1).

- In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur. Het aandeel van wegen bedraagt € 1.466 miljoen. Deze middelen worden ingezet voor de in het regeerakkoord genoemde prioriteiten. Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 zijn de eerste afspraken gemaakt over de invulling van deze middelen uit het regeerakkoord. De extra middelen worden als volgt ingezet: A2 Den Bosch–Deil (€ 449,9 miljoen); A15 Papendrecht–Gorinchem (€ 100,0 miljoen); A58 Breda–Tilburg (€ 35,0 miljoen); Fietssnelwegen (€ 26,0 miljoen), Korte termijn aanpak files (€ 100,0 miljoen) en Meer veilig (€ 50,0 miljoen). Om deze nieuwe MIRT-projecten en nieuw te verwachte MIRT-projecten uit het regeerakkoord mogelijk te maken worden middelen beschikbaar gesteld voor apparaatsuitgaven op Hoofdstuk XII (– € 14,0 miljoen) en apparaatsuitgaven voor Rijkswaterstaat (– € 97,9 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Hoofdwegennet.
- Verder zijn bij het BO MIRT in het najaar van 2017 afspraken gemaakt over de N35 knooppunt Raalte (– € 12,0 miljoen) en verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59 (– € 5,0 miljoen).
- Het Eurovignetverdrag wordt gewijzigd. De wijziging van het verdrag leidt tot hogere heffingsontvangsten voor de Nederlandse overheid. De geraamde meeropbrengsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet (+€ 416,0 miljoen).
- In het regeerakkoord staat opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Om dit mogelijk te maken zijn voor 2018 middelen ingezet voor de voorbereidingskosten en onderzoekskosten voor dit nieuwe beleid (– € 5,3 miljoen, waarvan € 1,2 miljoen aan apparaatskosten). Dit wordt voorgefinancierd uit de investeringsruimte Wegen. Besluitvorming over definitieve dekking uit

de toekomstige ontvangsten uit de vrachtwagenheffing moet nog plaatsvinden.

- In het Regeerakkoord staat opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Om dit mogelijk te maken zijn voor 2018 voornamelijk middelen uit de investeringsruimte wegen ingezet voor de voorbereidingskosten en onderzoekskosten voor dit nieuwe beleid (– € 5 miljoen, waarvan € 1 miljoen aan apparaatskosten). Voor de inzichtelijkheid wordt deze reservering zichtbaar gemaakt op de investeringsruimte van Hoofdwegennet op artikel 20.
- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (€ 75,5 miljoen), met name veroorzaakt door het positieve restant van de Spoedwet Wegverbreding (€ 55 miljoen).
- Verwerking van de niet specifiek aan projecten toegewezen prijsbijstelling (€ 73,6 miljoen) en het restantbudget Beter Benutten (€ 30,1 miljoen).
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, de zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk hogere wegsleepkosten als gevolg van toename van het verkeer, onverwachte reparaties aan de Merwedebrug, de sanering van grond bij steunpunten, en hogere ICT-uitgaven, wordt € 65,5 miljoen toegevoegd aan de beheer- en onderhoud budgetten van Hoofdwegennet.
- In de Kamerbrief van 23 oktober 2017 ([Kamerstukken II 2017–2018, 34 775 A, nr. 9](#)) is aangegeven dat er middelen zijn toegevoegd aan het taakstellend budget van het project A27 Houten–Hoopolder omdat een grotere overspanning van de Merwedebrug noodzakelijk is (– € 56,0 miljoen).
- Om een betere relatie te leggen tussen de gevraagde productie en de daarvoor benodigde capaciteit is binnen lenW voor RWS het instrument Strategisch Capaciteitsmanagement ontwikkeld. Daarbij wordt jaarlijks op basis van vastgestelde normen, rekenregels en tarieven voor alle werkprocessen van RWS doorgerekend wat de benodigde capaciteit voor de komende 5 jaar is op basis van de huidige verwachte producten en prestatieopgaven. Op basis van de uitkomsten van de berekening voor de begroting 2019 is besloten om RWS de komende jaren voor regulier onderhoud, M-fase DBFM, Vervanging en Renovatie en de uitvoering van het regeerakkoord extra capaciteit te kennen. Dit resulteert de komende jaren in een tijdelijke toename van het aantal FTE (– € 18,4 miljoen).
- Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). Het aandeel van Hoofdwegennet bedraagt € 277,7 miljoen.
- De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Om luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit structureel te dekken, zijn middelen vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte van de modaliteiten. Het aandeel van Hoofdwegennet bedraagt € 54,4 miljoen.
- Bij het project Maasvlakte–Vaanplein treden extra werkzaamheden bij de afbouw van de Botlekbrug op als gevolg van de realisatie van het spoordeel, ter voorkoming van het mislopen van de treinvrije periode

dienen de extra werkzaamheden terstond aan te vangen (– € 102 miljoen).

12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

12.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van Rijkswegen, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord.

Producten

Bijdragen van derden

Dit betreffen de bijdragen van decentrale overheden en andere derden aan projecten in de investeringen van Rijkswegenprojecten.

Totaal geraamde inkomsten 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. De toekomstige tolontvangsten zijn geraamd op artikel 12.09. 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 en vice versa.

Overzicht van bijdragen (bedragen x € 1 mln.)						
Projectomschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdragen van derden	107	73	112	105	112	15
Totaal geraamde inkomsten tol					23	44
Totaal	107	73	112	105	135	59

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 2019 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	1.810.157	1.756.776	1.610.625	1.539.625	1.717.372	1.634.165	1.619.437
Uitgaven	2.154.280	2.097.151	2.009.388	2.064.005	1.918.372	1.912.531	1.819.026
Waarvan juridisch verplicht:			97%				
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>1.372.035</i>	<i>1.422.117</i>	<i>1.379.109</i>	<i>1.343.023</i>	<i>1.261.866</i>	<i>1.305.767</i>	<i>1.271.121</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>604.096</i>	<i>505.871</i>	<i>460.265</i>	<i>546.730</i>	<i>481.426</i>	<i>429.315</i>	<i>368.820</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	534.509	420.228	352.049	423.357	295.422	327.331	326.189
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	28.178	56.663	41.301	34.657	63.176	49.739	30.741
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	38.142	22.670	58.991	87.852	98.810	29.857	11.890
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	3.267	6.310	7.924	864	24.018	22.388	0
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>161.552</i>	<i>159.173</i>	<i>160.024</i>	<i>164.262</i>	<i>165.090</i>	<i>167.459</i>	<i>169.095</i>
<i>13.07 Rente en aflossing</i>	<i>16.597</i>	<i>9.990</i>	<i>9.990</i>	<i>9.990</i>	<i>9.990</i>	<i>9.990</i>	<i>9.990</i>
<i>13.08 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
13.09 Ontvangsten	242.727	255.903	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000												
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.097.151	2.009.388	2.064.005	1.918.372	1.912.531	1.809.753	1.711.101			
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.422.117	1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121	1.268.029	1.268.206			
13.03	Aanleg	505.871	460.265	546.730	481.426	429.315	368.820	360.527	260.448			
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	159.173	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095	171.207	172.457			
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990			
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0			
13.09	Ontvangsten	255.903	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284			
(Vervolg) bedragen x € 1.000												
13	Spoorwegen	Uitgaven	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032		
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.279.925	1.298.807	1.294.318	1.316.932	1.316.719	1.410.157	1.450.411	1.460.850	25.920.161		
13.03	Aanleg	73.531	47.109	37.196	90.249	121.328	64.683	449	3.847.947			
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	173.502	173.139	151.942	83.125	84.449	40.933	0	2.035.857			
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	149.850		
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
13.09	Ontvangsten	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	3.137.684		

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 IenW 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 IenW 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 IenW en ProRail over de te bereiken prestaties en de te nemen maatregelen. De Minister van IenW 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 en consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan. Vervolgens legt ProRail het beheerplan ter instemming voor aan de Minister van IenW.

Nadat de Minister van IenW 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 2019 wordt uiterlijk 15 november 2018 door ProRail ingediend en wordt in december 2018, nadat de Minister van IenW daarmee heeft ingestemd, aan de Tweede Kamer toegezonden.

ProRail ontvangt van lenW 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

lenW 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 lenW 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:

- Schiphol: Maatregelen korte termijn
- Fietsenstalling Amsterdam Centraal Noordwest en Zuidoost
- NSP Breda OV-Terminal en geluidschermen
- Ermelo aanpassen overweg Telgterweg (onderdeel Programma Overwegen)
- Traject Oost Bunnik
- Regionet: Maatregelen Beverwijk
- Zutphen-Winsterwijk (onderdeel van Decentraal Spoor Oost Nederland)

Nieuw opgenomen projecten

Overwegenaanpak

Vanaf de Begroting 2019 zijn de lopende overwegenprogramma's en projecten samengevoegd onder één begrotingspost en één pagina in het MIRT-overzicht. Hierdoor wordt het overzicht op de totale overwegenaanpak vergroot. De MIRT-bladen Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), Programma Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO) en Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) en veiligheidsknelpunten komen hiermee te vervallen. Het nieuwe blad in het MIRT-overzicht bevat informatie over de volgende overwegenprogramma's:

- AKI-aanpak en veiligheidsknelpunten;
- Landelijk Verbeterprogramma Overwegen;
- Programma Niet Actief Beveiligde Overweg;
- Overwegenaanpak (risicogestuurd).

In de brief van 12 juli 2018 (Kamerstukken II 2017–2018, [29 893, nr. 217](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd om middelen in te zetten voor de overwegenaanpak. In totaal gaat het om € 50 miljoen (zie hieronder).

In de huidige scope van het Programma NABO worden de meest risicovolle niet actief beveiligde overwegen aangepakt; de openbare en openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen op het reizigersnet. Mede naar aanleiding van de motie Van der Graaf c.s. (Kamerstukken II 2017–2018, [34 775 A, nr. 36](#)) is de scope van het Programma NABO uitgebreid met het aanpakken van 30 particuliere huisaansluitingen. Om de totale scope van het Programma NABO te kunnen realiseren, wordt in deze begroting vanuit de investeringsruimte Spoorwegen een aanvullend budget van € 25 miljoen beschikbaar gesteld.

In lijn met de aanpak van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt op basis van het met risicokenmerken aangevulde overwegenregister van ProRail ingezet op het aanpakken van de meest risicovolle overwegen. Hiervoor wordt in deze begroting € 25 miljoen vanuit de investeringsruimte Spoorwegen in de begroting opgenomen. Met € 25 miljoen voor deze overwegenaanpak, aangevuld met regionale cofinanciering, wordt in de komende periode een substantiële slag gemaakt in het reduceren van risico's op overwegen.

Overige wijzigingen

Den Haag CS perronsporen 11 en 12

Bij MIRT-projecten wordt gewerkt met een bandbreedte rondom indienststelling. Conform deze werkwijze is bij project Den Haag CS perronsporen 11 en 12 een bandbreedte toegepast rondom de verwachte indienststelling.

Overboeking PHS en OV SAAL naar Art. 17.10 (groot project)

Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om PHS aan te wijzen als groot project (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 82](#)). De kamer heeft hiermee op 6 februari 2018 ingestemd. Derhalve zijn de budgetten van PHS en de budgetten voor OV SAAL (welke onder de scope van PHS valt) vanaf ontwerpbegroting 2019 overgeheveld naar artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer, artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoor. Hier zijn ook de mutaties ten opzichte van de vorige begroting toegelicht.

Verbeteraanpak stations

De aanbesteding van schermen moet in 2018 opnieuw worden gedaan, waardoor de uitrol van de schermen ook in tijd naar achteren schuift en grotendeels in 2019 zal plaatsvinden. Voor de informatiepunten is besloten eerst in 2018 pilots uit te voeren om reizigersbeleving te meten, waarna bij positieve bevindingen de uitrol kan plaatsvinden in 2019 en 2020.

Programma Behandelen en Opstellen

Om de treindienst veilig en robuust te kunnen uitvoeren is aanvullende opstel- en behandelcapaciteit nodig. Hiervoor wordt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen € 150 miljoen extra beschikbaar gesteld bovenop het reeds beschikbare budget. Omdat de looptijd en de reikwijdte van het programma hierdoor verandert, wordt de naam van het programma «Opstellen Reizigerstreinen KT» gewijzigd in «Programma Behandelen en Opstellen».

Middelen uit het programma worden ingezet om in het hele land kosteneffectieve optimalisaties van bestaande emplacementen door te voeren en om op een beperkt aantal locaties uitbreiding van capaciteit te

realiseren. Het programma heeft een adaptief karakter, zodat de precieze locaties nog niet allemaal vast staan en kunnen wijzigen wanneer dat voor de functionaliteit van het netwerk gewenst is. Bij beoordeling van locaties wordt afgewogen op kosten, omgevingseffecten en toekomstvastheid.

Vervolgfase Beter en Meer

NS en ProRail hebben in beeld gebracht waar de toenemende vervoersvraag aanleiding geeft voor een frequentieverhoging en op welk moment dat mogelijk is gezien de infrastructuur die beschikbaar is en komt. Zowel op de corridor Schiphol–Utrecht–Nijmegen als Breda–Eindhoven zal de vervoersvraag de huidige vervoerscapaciteit gaan overstijgen. Om overvolle treinen te voorkomen en bestaande en toekomstige reizigers een comfortabele en betrouwbare reis te kunnen bieden is een frequentieverhoging noodzakelijk. De infrastructurele maatregelen zijn voorzien in het Programma Hoogfrequent Spoor (artikelonderdeel 17.10). Door NS en ProRail is in beeld gebracht welke verbetermaatregelen noodzakelijk zijn voor een succesvolle frequentieverhoging. Voor uitvoering van dit maatregelenpakket is een investering nodig van ongeveer € 70 miljoen. De bijdrage van NS bedraagt ongeveer € 27 miljoen. Gezien het belang van een succesvolle frequentieverhoging op beide corridors en het verwerken van het groeiende reizigersvervoer, wordt vanuit lenW € 43,3 miljoen beschikbaar gesteld aan ProRail. Hiervan was € 32 miljoen reeds begroot binnen Beter en Meer. Daarnaast wordt € 11,3 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

Fietsparkeren bij Stations

Het projectbudget is verhoogd met € 74 miljoen vanuit de investeringsruimte Spoorwegen. Het Rijk wil door meer en betere fietsparkeervoorzieningen bij stations de combinatie fiets-trein bevorderen. Bij de prioritering van een rijksbijdrage voor nieuwe projecten wordt de snelheid waarmee het project kan starten meegewogen. Gezien de ervaring met de doorlooptijden van complexe stallingenprojecten wordt het jaar 2025 aangehouden als uiterste termijn waarop gestart moet zijn met de bouw. Hierop is ook de doorlooptijd van het programma aangepast. Daarnaast is € 2 miljoen overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

Programma Kleine functiewijzigingen

Het projectbudget is vanuit de investeringsruimte Spoorwegen verhoogd met € 75 miljoen. Het doel van het programma kleine functiewijzigingen is om snel maatregelen door te kunnen voeren die op korte termijn noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de treindienst. Het gaat hierbij om kleine maatregelen om tot een betere dienstregeling te komen (bijvoorbeeld perronverlenging, inpassingsmaatregelen en veiligheidsmaatregelen). Voor deze nieuwe tranche vraagt lenW aan ProRail om bij voorgestelde maatregelen te onderbouwen dat dit de meest doelmatige oplossingen zijn om de voorziene vervoervraag tot 2030 (NMCA van 2017) te accommoderen.

Nazorg gereed gekomen lijnen en halten

Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de resterende risico's is het verantwoord om het projectbudget te verlagen met € 6,8 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05). Daarnaast is € 0,5 miljoen overgeboekt naar het project Naarden–Bussum op artikelonderdeel 17.10 (zie toelichting daar).

Amsterdam CS Fietsenstalling

Het project is per 1 januari 2018 afgesloten en de subsidie definitief vastgesteld. De resterende werkzaamheden zijn inclusief bijbehorend budget ondergebracht bij het MIRT project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het niet benodigde budget onvoorzien (€ 2,3 miljoen) is overgeboekt naar de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 mln.)													
Projectomschrijving	Projectbudget			2018	2019	2020	2021	2022	Kasbudget		Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2017						2023	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Benutten, betrouwbaarheid en capaciteit													
Be- en bijsturing toekomst	15	15	5	3	4	4						2019	2019
ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	9	9	6	2	1							2015	2015
Geluidsanering Spoorwegen	600	592	43	34	42	42	49	120	123	147		divers	divers
Programma Behandelen en Opstellen	196	43	1	6	11	14	8	23	40	94		divers	2020
Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	30	30	12	1			3	4	4	5		divers	divers
Verbeteraanpak stations	12	12	2	2	4	4						2020	2018
Verbeteraanpak trein	50	50	18	15	3	14						2018/2019	2019
Vervolgfase Beter en Meer	44	32	0	3	6	10	10	3		12		divers	divers
Stations en stationsaanpassingen													
Cameratoezicht op stations	13	13	12	1	1	1						2017	2017
Kleine stations	17	17			6	9	2					divers	divers
Toegankelijkheid stations	493	488	196	38	40	38	35	28	24	93		divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.													
Aanleg ATBvv	68	67		1	13	15	16	18	5	1		divers	2023
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	18	20	16	1	1							2017	2017
Booggeluid	4	4		1							2	divers	divers
Fietsparkeren bij Stations	341	264	86	27	30	33	34	32	28	70		divers	divers
Kleine projecten personenvervoer	28	28		8	5	9	2	1	1	2		divers	divers
Nazorg gereedkomen lijnen/halten	14	23		6	3	3	2					divers	divers
Overwegenaanpak	683	628	378	42	47	64	46	43	30	30		divers	divers
Ontsnippering	80	79	36	11	11	8	7	6				divers	divers
Programma aanpak suicidepreventie	15	14		3	4	5	2					2021	2021
Programma Kleine Functiewijzingen	460	381	178	25	25	24	22	22	22	142		divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	180	179	170	4	3	1	1					divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland													

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vroeg	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vroeg
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	17	2	3	2	2				2020	2020
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	413	412	375	27	5	4			1		2016	2016
Overige projecten/lijdelen etc.												
Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	911	910	857	27	19	8					divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	39	39	10	1	1	1	1	5	10	11	2023–2025	2022
Overige projecten/lijdelen etc.												
Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft	607	607	588	6	6	6					2017	2017
Projecten Oost Nederland												
Traject Oost	237	235	93	34	25	26	23	18	10	8	divers	divers
Regionale lijnen Gelderland	15	15	15								divers	divers
Zwolle–Herfte	208	205	16	25	42	53	36	16	19		2021	2021
Projecten Noord Nederland												
Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden	50	49	23	3		24					2020	divers
Sporendriehoek Noord-Nederland	136	135	60	6	14	23	17	11	6		divers	divers
Afrondingen				1	3	1	1	-1	1			
Totaal ProRail projecten	5.999	5.606	3.213	366	378	446	319	349	324	617		
Overige (niet ProRail) projecten												
NS compensatie	161	160	103	58								
Totaal overige (niet ProRail) projecten	161	160	103	58	0	0	0	0	0	0		
Totaal uitvoeringsprogramma	6.160	5.766	3.316	424	378	446	319	349	324	617		
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking				-22	-6	-23	-24	-22	-18			
Afrekening voorschotten				38								
Programma Realisatie	6.160	5.766	3.316	440	372	423	295	327	306	617		
Budget Realisatie (IF 13.03.01)	6.160	5.766	3.316	420	352	423	295	327	326	637		
Overprogrammering (-)				-20	-20				20	20		

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

Onderstaand project is afgesloten en de resterende werkzaamheden zijn toegevoegd aan het projectbudget Nazorg gereedgekomen projecten:

- Realisatie 2^e fase programma NaNov

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 20.05). 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.

Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn

De geluidsschermen worden momenteel gebouwd en worden eind 2018 opgeleverd, met uitzondering van een scherm in Kapelle (oplevering 2019 mits positieve uitspraak rechtbank) en twee schermen in Goes (oplevering 2021). Hiertoe is de indienststelling gewijzigd van 2018 naar divers.

Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NANOV)

De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma.

Nazorg gereedgekomen projecten

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 € 1,8 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig	
ProRail Projecten													
Projecten Nationaal													
Kleine projecten goederenvervoer	1	2		1								divers	divers
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua	169	169	120	27	2			3	9	9		divers	divers
PAGE risico reductie	19	19	8	1	1	2	2	2	2			divers	divers
Programma Emplacementen op orde	59	58	1	5	14	7	5	7	4	15		divers	2020
Projecten Zuidwest-Nederland													
Calandbrug	160	159	118				20	22				2020/2021	2020
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	27	27	13	8	3	2	1					divers	2018
Spooraansluiting 2 ^e Maasvlakte achterlandverbinding	222	220	72	2	7	12	45	30	15	39		divers	divers
Projecten Oost Nederland													
Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NANOV)	140	139	81	14	15	11	9	8	1	1		divers	2021
Overige projecten													
Nazorg gereedgekomen projecten	1	3										divers	divers
Afrondingen						1	1						
Totaal uitvoeringsprogramma	797	796	413	58	42	35	83	72	31	64			
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. IF 13.03.05				-2	-1		-20	-22					
Afrekening voorschotten				1									
Programma Realisatie	797	796	413	57	41	35	63	50	31	64			
Budget Realisatie (IF 13.03.02)	797	796	413	57	41	35	63	50	31	64			
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

Nieuw opgenomen projecten

Sporen Schiedam–Rotterdam

In het BO MIRT van najaar 2017 is een voorkeur uitgesproken voor de aanpassing van de sporen bij station Schiedam. ProRail heeft daarvoor gekeken naar de mogelijkheden hoe de sporen bij Station Schiedam, na afkoppeling van de Hoekse lijn, kunnen worden ingericht. Een viersporige variant heeft daarbij de voorkeur (plan D). Tevens wordt onderzocht of en met welke maatregelen station Schiedam Centrum een IC-halte kan

blijven. In deze begroting wordt vanuit de Investeringsruimte Spoor € 24 miljoen onttrokken.

Studie- en innovatiebudget

Om de komende jaren verdere stappen te kunnen zetten naar een slimmer en duurzamer openbaar vervoer wordt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen een meerjarig budget van € 25 miljoen opgenomen in de begroting. Uit deze begrotingspost kunnen onder andere pilots en onderzoeken worden gefinancierd die hier een bijdrage aan leveren, waaronder een verdiepend onderzoek naar 3kV en een eventuele pilot en initiatieven op het vlak van MaaS en verduurzaming van het OV.

Overige wijzigingen

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken dat Rijk en regio beide € 10 miljoen reserveren voor de ontwikkeling van Eindhoven Centraal. Onderdeel hiervan is de verbinding Eindhoven–Düsseldorf. Deze middelen worden overgeboekt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget ¹		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	0	- 82		
Projecten Nationaal				
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	26	26		divers
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	60	49		divers
Kleine projecten Personenvervoer	4	2		divers
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	200	196		divers
Reizigersfonds	3	3		nvt
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	72	71		divers
Prestatieverbetering HSL-Zuid	61	60		divers
Projecten Zuidwest-Nederland				
Sporen Schiedam–Rotterdam	25	0		
Projecten Oost-Nederland				
Quick scan decentraal spoor Gelderland	20	20		divers
Projecten Noordwest-Nederland				
Multimodale knoop Schiphol	256	253		divers
Overige projecten en reserveringen				
Studie en innovatiebudget	28	3		
Projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	755	601		
Begroting (IF 13.03.04)	755	601		

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.

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.

Legenda:
PB = Projectbesluit
TB = Tracébesluit

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget ¹		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	45	46		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	17	16	nvt	divers
Overige projecten en reserveringen				
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde Risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	62	62		
Begroting (IF 13.03.05)	62	62		

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.

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.

Legenda:
PB = Projectbesluit
TB = Tracébesluit

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infrasppeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van lenW.

Producten

Projectoverzicht behorende bij 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget			Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Beschikbaarheidsvergoeding ¹	3.632	3.632	1.639	151	153	162	163	164	166	1.034	2007	2007
Rente- en belastingaanpassingen ²	- 139	- 139	- 119	- 11	- 12	- 11	- 10	3	3	18		
Diverse afrekeningen etc. ³	91	91	28	19	19	13	12					
Totaal	3.584	3.584	1.548	159	160	164	165	167	169	1.052		
Begroting (IF 13.04)				159	160	164	165	167	169	1.052		

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 afrekeningen en wijzigingen aan de HSL-Zuid infrastructuur waaronder de aanpassing van het ERTMS-systeem (voor de Intercity Nieuwe Generatie), de uitgevoerde pilot geluidsmaatregelen en de zettingen bij Schuilingervliet.

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 2017 bedraagt nog € 148 miljoen. Hiervan moet ProRail in 2020 € 75 miljoen aflossen en in 2027 € 73 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 2032 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 2018 opgenomen stand van de beschikbare programmaruimte tot en met 2031 bedroeg € 1.050 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2019 € 1.772 miljoen tot en met 2032. Dit saldo wordt overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte van Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05.2).

- In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur. Het aandeel van Spoorwegen bedraagt € 1.156 miljoen. Deze middelen worden ingezet voor de in het regeerakkoord genoemde prioriteiten. De extra middelen worden als volgt ingezet: Grensoverschrijdend Spoorvervoer (€ 10,0 miljoen), Fietsparkeren (€ 74,0 miljoen), Programma Behandelen en Opstellen (€ 150,0 miljoen), Programma Kleine Functiewijzigingen (€ 75,0 miljoen), Programma Overwegen (€ 50,0 miljoen), Programma Spoorgoederenvervoer (€ 70 miljoen), studie en innovatiebudget (€ 25,0 miljoen), Vervolgfase Beter en Meer (€ 11,0 miljoen) en vijfde en zesde spoor Amsterdam Zuid (€ 165 miljoen). Om deze nieuwe MIRT-projecten en nieuw te verwachte MIRT-projecten uit het regeerakkoord mogelijk te maken worden middelen beschikbaar gesteld voor apparaatsuitgaven op Hoofdstuk XII (– € 14,0 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Spoorwegen.
- Verwerking van de vrijval na subsidievestiging IJ-tram (+ € 7,8 miljoen) en vrijval op de GSM-R subsidieregeling (+ € 12,3 miljoen).
- Extrapolatie van de concessieopbrengsten naar 2032 (+ € 197,6 miljoen).
- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (€ 30,5 miljoen).
- Aanvullend budget voor prestatieverbetering HSL-Zuid (– € 60,0 miljoen) en zettingenproblematiek HSL-Zuid (– € 6,4 miljoen).
- Perronaanpassingen Rotterdam Centraal Station in verband met de aanlanding Eurostar (– € 6,5 miljoen) en toegankelijker maken van de Sprinters (– € 5,7 miljoen).
- Bijdrage (verwachte) prijsstijging Beheer, onderhoud en vervanging (– € 63 miljoen)
- Ophoging van het budget voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voor Amsterdam Centraal (€ 150 miljoen).

- In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken om extra middelen beschikbaar te stellen voor de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam (– € 24,2 miljoen).
- De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Om voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit structureel te dekken, zijn middelen vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte van de modaliteiten. Het aandeel van Spoorwegen bedraagt € 40,2 miljoen.
- Verwerking van de niet specifiek aan projecten toegewezen prijsbijstelling (+ € 54,3 miljoen) en het restantbudget Beter Benutten (+ € 14,2 miljoen).
- Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). Het aandeel van Spoorwegen bedraagt € 205,0 miljoen.
- Bijdrage aan programma voor slimme en duurzame mobiliteit (– € 10,3 miljoen).

13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(Vervolg) 13.08 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan lenW 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. Terugbetalingen van subsidievoorschotten door ProRail die betrekking hebben op afgesloten jaren zijn niet gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar zijn gedsaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

Producten

Concessievergoedingen

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 tussen lenW en de NS in 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.

Terugbetaling voorschotten ProRail

Dit betreffen de terugbetalingen van subsidievoorschotten 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)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Concessievergoedingen	191.966	188.334	188.479	194.140	199.706	204.029
Prestatieboetes NS en ProRail	0	0	0	0	0	0
Terugbetaling voorschotten ProRail	55.734	0	0	0	0	0
Bijdragen van derden	8.203	7.054	500	500	500	1.000
Ontvangsten spoor	255.903	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029

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)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	107.860	49.884	54.809	19.696	1.606	46.597	1.605
Uitgaven	236.352	199.832	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752
Waarvan juridisch verplicht:			99%				
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>148.786</i>	<i>166.909</i>	<i>151.807</i>	<i>152.527</i>	<i>68.651</i>	<i>1.605</i>	<i>1.752</i>
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	0	752	1.605	1.606	1.605	1.606	1.605
14.01.03 Realisatieprogr reg/lok	148.786	166.158	150.202	150.920	67.046	0	147
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>87.566</i>	<i>32.923</i>	<i>40.955</i>	<i>5.854</i>	<i>990</i>	<i>45.677</i>	<i>0</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	5.526	32.923	40.955	930	990	0	0
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	82.040	0	0	0	0	45.677	0
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	0	4.924	0	0	0
14.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
14	Regionaal, lokale infrastructuur	199.832	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752	1.606	9.336		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	166.909	151.807	152.527	68.651	1.605	1.752	1.606	9.336		
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0	0		
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	32.923	40.955	5.854	990	45.677	0	0	0		
14.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0		
(Vervolg) bedragen x € 1.000											
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032		
14	Regionaal, lokale infrastructuur	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0	709.959		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0	583.560		
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0	0		
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	0	0	0	0	0	0	0	126.399		
14.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0		

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan € 225 miljoen indien dat project geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de begroting Hoofdstuk XII 2017 en beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor en de Lange Termijn Spooragenda (LTSa).

Producten

Algemeen

Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. IenW 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 IenW 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	Indienststelling
Overige projecten en reserveringen	49	48		nvt
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning				
Begroting (IF 14.01.02)				

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.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

HOV-NET Zuid Holland Noord

Bij de projecten wordt gewerkt met een bandbreedte rondom indienststelling. Conform deze werkwijze is bij project HOV-NET Zuid Holland Noord een bandbreedte toegepast rondom de verwachte indienststelling.

Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	1.187	1.186	1.155	32	0	0	0	0	0	0	2018	2018
Amstelveenlijn	79	78	12	25	25	16	0	0	0	0	2020	2020
Utrecht, tram naar de Uithof	112	111	82	30	0	0	0	0	0	0	2019	2018
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord	208	205	40	23	34	44	67	0	0	0	2021–2023	2021
Rotterdamsebaan	302	298	64	56	91	91	0	0	0	0	Regio	Regio
Afrondingen												
Totaal	1.886	1.878	1.353	166	150	151	67	0	0	0		
Begroting (IF 14.01.03)				166	150	151	67	0	0	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. 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

Nu de oplevering van de Sluiskiltunnel heeft plaatsgevonden is er duidelijkheid over de financiële afhandeling van het Mobiliteitsfonds Zeeland. De resterende middelen in het Mobiliteitsfonds Zeeland worden samen met een aanvulling vanuit artikel 14.02 van € 1,3 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie Zeeland. Dit ter invulling van de

bestuurlijke afspraak over de financiële bijdrage van het Rijk aan de N62 Sloeweg van in totaal € 5,0 miljoen (BO-MIRT Zuidwest Nederland najaar 2016).

De resterende middelen (€ 7,9 miljoen) die op artikel 14.02 nog voor de Sluiskiltunnel beschikbaar waren, worden overgeheveld naar de investeringsruimte Wegen.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen begroot n.a.v. het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn tussen 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. 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.

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 Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP opgericht voor Noord-Nederland. 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 EZK. 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.

Projectoverzicht behorende bij 14.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget		Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{1 2 3}	121	120	46	33	41	1	1	0	0	0		
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	537	536	491	0	0	0	0	46	0	0		
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	5	5	0	0	0	5	0	0	0	0		
Afronding												
Totaal	663	661	537	33	41	6	1	46	0	0		
Begroting (IF 14.03)	663	661	537	33	41	6	1	46	0	0		

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.

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)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	1.632.806	864.229	777.657	907.309	775.994	754.158	745.606
Uitgaven	899.296	873.105	1.291.388	1.187.727	1.067.776	862.430	762.574
Waarvan juridisch verplicht:			95%				
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>8.525</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>8.525</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>	<i>8.655</i>
<i>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>322.961</i>	<i>349.606</i>	<i>363.039</i>	<i>376.367</i>	<i>329.346</i>	<i>336.183</i>	<i>317.654</i>
15.02.01 Beheer en onderhoud	287.799	272.330	291.313	267.651	189.510	204.677	203.857
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>282.128</i>	<i>266.455</i>	<i>268.426</i>	<i>263.334</i>	<i>185.528</i>	<i>200.703</i>	<i>199.883</i>
15.02.04 Vervanging	35.162	77.276	71.726	108.716	139.836	131.506	113.797
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>15.03 Aanleg</i>	<i>218.819</i>	<i>167.772</i>	<i>364.110</i>	<i>356.991</i>	<i>344.833</i>	<i>144.980</i>	<i>75.576</i>
15.03.01 Realisatie	199.287	163.764	305.894	305.557	272.201	106.918	28.220
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	19.532	4.008	58.216	51.434	72.632	38.062	47.356
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>1.609</i>	<i>384</i>	<i>336</i>	<i>309</i>	<i>708</i>	<i>1.531</i>	<i>1.531</i>
<i>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>39.105</i>	<i>34.345</i>	<i>240.431</i>	<i>129.319</i>	<i>75.628</i>	<i>71.244</i>	<i>60.853</i>
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>	<i>309.886</i>	<i>312.727</i>	<i>315.153</i>	<i>316.395</i>	<i>309.314</i>	<i>301.368</i>	<i>299.836</i>
15.06.01 Apparaatskosten RWS	281.666	284.522	287.004	288.246	280.810	272.638	271.107
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>281.666</i>	<i>284.522</i>	<i>287.004</i>	<i>288.246</i>	<i>280.810</i>	<i>272.638</i>	<i>271.107</i>
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	28.220	28.205	28.149	28.149	28.504	28.730	28.729
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>28.220</i>	<i>28.205</i>	<i>28.149</i>	<i>28.149</i>	<i>28.504</i>	<i>28.730</i>	<i>28.729</i>
<i>15.07 Investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
15.09 Ontvangsten	97.115	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
15	Hoofdvaarwegennet	873.105	1.291.388	1.187.727	1.067.776	862.430	762.574	722.228	754.866		
15.01	Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655		
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	349.606	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654	319.074	291.193		
15.03	Aanleg	167.772	364.110	356.991	344.833	144.980	75.576	58.899	119.887		
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	34.345	240.431	129.319	75.628	71.244	60.853	35.476	35.984		
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	312.727	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836	300.124	299.147		
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0		
15.09	Ontvangsten	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0	7.976	51.097		
(Vervolg) bedragen x € 1.000											
15	Hoofdvaarwegennet	789.325	845.541	678.015	669.237	803.431	597.926	598.136	12.503.705		
15.01	Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	129.825		
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	216.167	216.128	305.205	276.471	243.940	221.100	221.100	4.382.573		
15.03	Aanleg	229.301	284.839	22.741	34.993	201.896	4.577	21.694	2.433.089		
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	35.570	35.001	37.938	45.642	45.464	60.118	43.211	986.224		
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	299.632	300.918	303.476	303.476	303.476	303.476	303.476	4.571.994		
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0		
15.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	491.031		

15.01 Verkeersmanagement

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

15.01.01 Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

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

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

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

Vanaf 2014 wordt in overleg met de sector gewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluisen 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 sluisen en bruggen» ([Kamerstukken II 2015–2016, 34 300 A, nr. 56](#)). 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 stromingen 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 lenW (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	2017	2018	2019
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	245	242	243

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.

Door de aanleg van een derde kolksluis bij de Beatrixsluis neemt in 2019 het aantal bediende objecten met één toe.

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 (VenR) betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en vaarwegen waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende is. 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 bijlage 4 »Instandhouding» bij deze begroting.

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 beschikt over een informatiecentrum, schepen, surveillancevliegtuigen en helikopters.

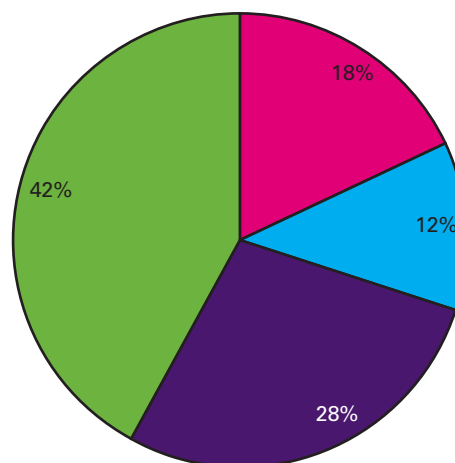
De Minister van IenW is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtconstructie Kustwacht is als bijlage 3 aan deze begroting toegevoegd.

Overdracht Brokx-Nat

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

Meetbare gegevens

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



■ Oevers HVWN	■ Verkeersvoorzieningen HVWN
■ Bodems	■ Kunstwerken HVWN

Areaal Beheer en Onderhoud

	Eenheid	Omvang 2019	Budget x € 1.000 2019
Vaarwegen	km	7.082	291.313

Toelichting

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal 3.437 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal 3.646 kilometer, tezamen is dit afgerond 7.082 kilometer. Er worden in 2019 geen veranderingen voorzien.

Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	2016	2017	streefwaarde 2018	streefwaarde 2019
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,5%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,1%	0,2%	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. De streefwaarden betreffen de afgesproken maximale waarden.

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 Overzicht⁶. 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.

Overzicht objectenprogramma Vervangingen en renovaties		
Vaarweg	Objecten/maatregel	gereed
Oost-Nederland	Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanal/Meppelediep en Zwarte Water	2018
Zeeland	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ, deel 1)	gereed
Zeeland	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	gereed
Noord-Holland	Aanpassing bodembescherming, sluisen 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.

15.03.01 Realisatie

Producten

In 2019 wil lenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Openstelling	– Vaarweg Lemmer–Delfzijl, fase 1
	– Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
Start realisatie	– Toekomstvisie Waal
	– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden–Lek

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee: Er zijn meerkosten gemaakt omdat er meer niet gesprongen explosieven zijn gevonden. Hierdoor neemt het budget toe met € 7 miljoen.
- De Zaan (Wilhelminasluis): de lopende arbitragezaak duurt langer, waardoor de openstelling vertraagt.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € mln.)												
Projectomschrijving	Projectbudget						Kasbudget				Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Beter Benutten	18	18	15	0	0	0					2	–

⁶ Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen](#)

Projectomschrijving	Projectbudget						Kasbudget			Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	97	97	93	5							2018	2018
Quick Wins Binnenhavens	61	61	60	1							2009–2017	2009–2017
Walradarsystemen	26	26	22	3	1	1	1				2021	2018
Projecten Noordwest-Nederland												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10		3						2020	2019
Projecten Zuidwest-Nederland												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	1	6	6	0					2019	2019
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.025	1.011	76	124	227	177	172	99	28	122	2022	2022
Quick wins Volkeraksluizen	3	3	3	0							2017	2017
Projecten Zuid-Nederland												
Maasroute, modernisering fase 2	630	629	559	31	20	21					2018	2018
Wilhelminakanaal Tilburg	96	96	92	2	1	0	1				na 2017	na 2017
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	430	430	422	0						8	2015	2015
Projecten Oost Nederland												
Toekomstvisie Waal	134	132	23	10	16	43	36	6			2021	2019–2020
Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)	65	65	56	2			6				2017	2017
Verruiming Twentekanalen fase 2	95	93	5	3	18	42	25	1			2019	2019
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	284	284	277	8							2019	2017
Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee	39	35	35	3							2017	2017
Overige projecten												
Kleine projecten / Afronding projecten	2	2		1	0	0	1					
Afrondingen					– 1		– 1	1		1		
Totaal uitvoeringsprogramma	3.031	3.008	1.749	199	291	284	241	107	28	133		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking				6	15	12	0					
Programma Realisatie				205	306	296	241	107	28	133		
Budget Realisatie (IF 15.03.01)				164	306	306	272	107	28	133		
Overprogrammering (–)				– 41		10	31					

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

- Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2032 en prijsbijstelling over 2018 is de reservering voor LCC met € 25 miljoen toegenomen.
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedede: Via een partieel uitvoeringsbesluit is € 7,9 miljoen naar realisatie gegaan. Daarnaast is de bestemmingsplanprocedure sneller gelopen dan gedacht waardoor het project in plaats van in 2019 in 2018 al in uitvoering zal gaan.
- Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep–Dordtsche Kil: Voor dit project wordt een maatregelpakket uitgevoerd van € 0,7 miljoen welke in 2020 wordt opgeleverd. Overige nog te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de resultaten uit de monitoring van de veiligheid.
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel: Uitwerking van de variant Westlob bleek complexer door natuurregelgeving en vergt nader onderzoek waardoor de projectbeslissing in plaats van in 2018 in 2019 genomen zal worden.
- Vaarweg Lemmer–Delfzijl, fase 2: Binnen het project is eind 2017 een project/uitvoeringsbeslissing genomen voor de Gerrit Krol brug. Voor de resterende bruggen wordt een projectbeslissing in 2019 verwacht.

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	- 36	- 28	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	8	7	nvt	nvt
Reservering voor LCC	230	205	nvt	nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025-2027
Lichtereren buitenhaven IJmuiden	65	65	nmb	nmb
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36		2023
Projecten Zuidwest-Nederland				
Capaciteit Volkeraksluizen	152	152		2024-2026
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merweddes	20	20	2018	2021
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025-2027
Projecten Oost-Nederland				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36		2026-2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2019	2021-2022
Projecten Noord-Nederland				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2017	2023-2025
Overige projecten en reserveringen	462	335		
Projecten in voorbereiding				
Projecten Zuidwest-Nederland				
Kreekraksluizen				2026-2028
Projecten Oost-Nederland				
Reservering garantstelling Twentekanal				2018-2020
Verkenning IJssel fase 2				2028
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	1.118			
Begroting (IF 15.03.02)	1.118			

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.

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 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 vaarwegdelen en/of objecten 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.

Producten

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 eerste project uit dit programma, de Sluis Limmel is in 2018 opengesteld. De andere 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.

Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 15.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij de jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Zeetoeegang IJmond: Wegens een noodzakelijke aanpassing van het ontwerp is de opening van het de Zeesluis vertraagd (Kamerstukken II 2017–2018, [34 775 A, nr. 74](#)).
- Voor 2019 vinden er buiten de indexatie van het prijspeil naar 2018 geen wijzigingen plaats in de budgetten van projecten in het projectoverzicht geïntegreerde contractvormen/PPS.

Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Eind contract
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland													
Lekkanaal: 3 ^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	415	409	35	9	23	21	15	15	15	283	2019	2019	2046
Zeetoeegang IJmond	940	927	69	10	211	80	47	49	38	435	2022	2019	2045
Projecten Zuid-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	155	153	13	5	4	15	11	5	5	97	2020	2020	2047
Keersluis Limmel	91	90	10	11	3	14	2	2	3	47	2018	2018	2048
Afrondingen			- 1	- 1	- 1	- 1	1						
Totaal	1.601	1.579	126	34	240	129	76	71	61	862			
Begroting (IF 15.04)			126	34	240	129	76	71	61				

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 EZK, Financiën (Douane), IenW 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 2032 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 2018 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2031 bedroeg € 150 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2019 nu € 248 miljoen tot en met 2032. Dit eindsaldo wordt overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (artikelonderdeel 20.05.3).

- In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur. Het aandeel van Hoofdvaarwegennet bedraagt € 191,8 miljoen. De extra middelen worden ingezet voor de opwaardering van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl en het Wilhelminakanaal en de aanpak van knelpunten op de Maas (€ 141,5 miljoen). Om deze extra impuls uit het Regeerakkoord mogelijk te maken worden ook middelen beschikbaar gesteld voor apparaatsuitgaven op Hoofdstuk XII (– € 4,5 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Hoofdvaarwegennet.
- Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt Rijkswaterstaat meerjarig 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 hogere capaciteitsbehoefte voor het reguliere onderhoud en voor de onderhoudsfase bij DBFM-projecten (– € 8,2 miljoen).
- Verwerking van het saldo mee- en tegenvallers (o.a. Maasroute en vaargeul Eemshaven-Noordzee) binnen het realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (+ € 8,2 miljoen).
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, de zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens de berging van de Sirena wordt € 3,3 miljoen toegevoegd aan de beheer- en onderhoudsbudgetten van Hoofdvaarwegennet.
- Verwerking van de niet specifiek toegewezen prijsbijstelling (+ € 9,6 miljoen) en het restantbudget Beter Benutten (+ € 1,0 miljoen).
- Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met

het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). Het aandeel van Hoofdvaarwegennet bedraagt € 36,3 miljoen.

- De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Om voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit structureel te dekken, zijn middelen vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte van de modaliteiten. Het aandeel van Hoofdvaarwegennet bedraagt € 7,1 miljoen.

15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

15.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van Rijksvaarwegen, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord.

Producten

Bijdragen van derden

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

Ontvangsten (bedragen x € 1.000)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdragen van derden	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0
Ontvangsten Vaarwegen	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0

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
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	972.816	1.346.478	1.107.469	294.612	369.069	1.038.788	818.754
Uitgaven	112.472	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>1.289</i>	<i>4.615</i>	<i>4.807</i>	<i>1.210</i>	<i>1.210</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</i>	<i>154</i>	<i>1.674</i>	<i>2.188</i>	<i>6.435</i>	<i>6.475</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	<i>154</i>	<i>1.674</i>	<i>2.188</i>	<i>6.435</i>	<i>6.475</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</i>	<i>5.020</i>	<i>23.267</i>	<i>17.475</i>	<i>969</i>	<i>255</i>	<i>255</i>	<i>255</i>
<i>17.07 ERTMS</i>	<i>19.585</i>	<i>94.594</i>	<i>217.960</i>	<i>225.340</i>	<i>308.829</i>	<i>306.566</i>	<i>275.428</i>
<i>17.08 ZuidasDok</i>	<i>86.424</i>	<i>123.987</i>	<i>187.941</i>	<i>265.302</i>	<i>231.290</i>	<i>148.609</i>	<i>79.026</i>
<i>17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</i>	<i>0</i>	<i>128.908</i>	<i>261.697</i>	<i>218.486</i>	<i>386.491</i>	<i>422.570</i>	<i>417.026</i>
17.09 Ontvangsten	35.935	154.538	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven									
17.02	Betuweroete	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	465.593		
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	4.615	4.807	1.210	1.210	0	0	0	0		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.674	2.188	6.435	6.475	0	0	0	0		
17.07	ERTMS	23.267	17.475	969	255	255	255	255	255		
17.08	ZuidasDok	94.594	217.960	225.340	308.829	306.566	275.428	127.172	165.283		
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	123.987	187.941	265.302	231.290	148.609	79.026	57.689	24.805		
		128.908	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026	325.512	275.250		
17.09	Ontvangsten	154.538	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434	76.293	7.521		
(Vervolg) bedragen x € 1.000											
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven									
17.02	Betuweroete	0	0	0	0	0	0	0	0	11.842	
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	16.772	
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	255	255	59.160	0	0	0	0	0	102.656	
17.07	ERTMS	136.408	138.421	108.500	81.043	154.208	0	0	0	2.339.752	
17.08	ZuidasDok	3.003	9.185	291.468	975	0	0	0	0	1.423.280	
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630	3.704	0	0	3.153.377	
17.09	Ontvangsten	0	0	80.387	0	0	0	0	0	635.502	

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 behorende bij 17.02 Betuweroute (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget			Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Betuweroute	4.904	4.904	4.892	5	5	1	1				2007	2007
Begroting (IF 17.02)	4.904	4.904	4.892	5	5	1	1	0	0	0		

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur 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 aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstukken II 2015–2016, [33 678, nr. 16](#)) zet het kabinet in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening. In 2018 is met de introductie van de IC Amsterdam–Brussel en de Eurostar over de HSL, het alternatieve aanbod zoals overeengekomen na de Fyra gerealiseerd.

In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de restpunten van de aanleg van de gehele HSL-Zuid vervoersysteem. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017 besloten de grootproject-status 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. In het najaar van 2017 is de 40e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2017–2018, [22 026, nr. 498](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed. Er resteren nog enkele restpunten, te weten beton- en zettingsproblematiek, afhandeling grondverwerving en schades en uit te voeren evaluaties. De geschatte einddatum is 2021. De uit te voeren geluidsmaatregelen (€ 70 miljoen) en verbetermaatregelen infrastructuur (€ 60 miljoen) worden als afzonderlijke MIRT-projecten verantwoord op artikel 13.03.

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget			Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.154	6.154	6.137	2	2	6	6				2009	2009
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115	115									
Begroting (IF 17.03)	7.281	7.281	7.264	2	2	6	6	0	0	0		

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.

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

lenW 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 lenW 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 Waterstaat 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 zogenoemde Integrale rapportage Visie en Vertrouwen). De laatste reguliere Voortgangsrapportage 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 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 lenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde lenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breiddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13^e Voortgangsrapportage PMR (Kamerstukken II 2014–2015, [24 691, nr. 121](#) en Kamerstukken II 2014–2015, [24 691, nr. 122](#)). De dekking van de bijdrage van lenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien.
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft lenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld (Kamerstukken II 2015–2016, [34 003, nr. 25](#)). De dekking van de bijdrage van lenW is gevonden in de post onvoorzien. Met het 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 behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget		Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	24	24	18							5	nmb	nmb
750 ha	30	30	30								nmb	nmb
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	115	114	87	3	3	1				21	nmb	nmb
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	80	78	11	20	14					35	nmb	nmb
Afrondingsverschillen		1	1									
Programma	1.162	1.160	1.060	23	17	1				61		
Begroting (IF 17.06)												

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

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

Het hoofddoel van het Rijk in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) voor het spoorstelsel is de kwaliteit van het spoor als vervoersproduct te verbeteren zodat de reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gaan/blijven gebruiken. Om in Nederland een stap voorwaarts te kunnen zetten in de prestaties van het spoorstelsel, zal ERTMS ingezet worden als (onderdeel van) het verkeersmanagementsysteem. 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, conform de MIRT-systematiek, de start van de planuitwerkingsfase. Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daardoor twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de Staatssecretaris van IenW betreft de achtste voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2017–2018, [33 652, nr. 62](#)).

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. Hoe en waar dit precies gebeurt is onderdeel van de planuitwerking. De producten betreffen onder andere de aanbesteding- en contracteringstrategie (Kamerstukken II 2017–2018, [33 652, nr. 46](#)) en een uitrolvolgorde (Kamerstukken II 2017–2018, [33 652, nr. 45](#)), waarvan respectievelijk de contouren en het concept met de Kamer zijn gedeeld. Het jaar 2018 staat in het teken van toetsen (interne toetsen en door Bureau ICT-toetsing (BIT-toets)), het finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol. In 2019 zal de programmabeslissing worden genomen; hiermee wordt de planuitwerkingsfase 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 € 2,4 miljard. In de voortgangsrapportage staat opgenomen waaraan geld is uitgegeven en voor hoeveel geld verplichtingen zijn aangegaan. Voor de planuitwerkingsfase is circa € 100 miljoen beschikbaar gesteld (studiekosten), tevens is er circa € 115 miljoen ter beschikking gesteld voor voorbereidende werkzaamheden voor de realisatiefase. Een deel daarvan is verplichtingenruimte, waarvan de uitgaven na de programmabeslissing zullen vallen. Circa € 18 miljoen van de € 100 miljoen apparaatsbudget wordt verantwoord op de begroting Hoofdstuk XII. Nadat de programmabeslissing is genomen zal het resterende budget overgeboekt worden naar artikelonderdeel 17.07 Realisatiefase.

De Europese Unie heeft in 2016 en 2017 een aantal subsidieaanvragen van het programma ERTMS gehonoreerd. Deze te verwachten ontvangsten zijn toegevoegd aan het ERTMS-budget en onderdeel van de € 2,4 miljard.

Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 mln.)												
Projectomschrijving	Projectbudget						Kasbudget				Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
ERTMS												
Realisatiefase	116	114	6	60	30	20					divers	divers
Planuitwerkingsfase	2.284	2.259	62	35	188	205	309	307	275	911	divers	divers
Programma	2.400	2.373	68	95	218	225	309	307	275	911		
Afrekening voorschotten				0								
Begroting (IF 17.07)	2.400	2.373	68	95	218	225	309	307	275	911		

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 reizigersstromen 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 keerspooren, 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 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Kasbudget
									later
Bijdragen Rijk	1.070	123	97	120	177	152	121	59	221
Bijdrage gemeente Amsterdam	221	36	15	24	35	30	17	12	52
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	166	26	12	17	25	22	12	9	43
Bijdrage Provincie Noord Holland	81			27	27	27			
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	101	32							69
Afrondingen	2				1		- 1	- 1	1
Programma	1.644	220	124	188	265	231	149	79	387
Begroting (IF 17.08)	1.644	220	124	188	265	231	149	79	387

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 in de begroting en het integrale overzicht opgenomen. Het projectbudget van de A10 Zuidasdok is met € 37 miljoen toegenomen als gevolg van indexering 2018 (€ 21 miljoen),

bijdragen van derden in het onderdeel openbaar vervoer 5e en 6e spoor en bijdragen van derden aan de uitbreiding fietsparkeervoorziening.

Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 mln.)													
Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig	
											2028	2028	
ZuidasDok													
Projectorganisatie en voorbereiding	278	257	118	17	16	16	16	16	16	63			
OVT incl. keerspoor	382	351	35	38	58	57	32	48	17	98			
Tunnel en A10	808	787	28	38	99	174	161	77	42	188			
Generiek en ruimtelijke inrichting	175	213	39	31	14	18	22	8	4	38			
Afrondingen	1				1								
Programma	1.644	1.608	220	124	188	265	231	149	79	387			
Begroting (IF 17.08)			220	124	188	265	231	149	79	387			

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is nieuw opgenomen op artikel 17. Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om PHS aan te wijzen als groot project (Kamerstukken II 2017–2018 32 404, nr. 82). De Kamer heeft hiermee op 6 februari 2018 ingestemd. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, zal naar verwachting eind 2018 aan de Kamer worden gezonden.

Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Ook het spoorgoederenvervoer neemt toe. Dat vraagt om een aanpak om meer capaciteit te bieden en een hoogwaardig spoorvervoer mogelijk te maken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

Het gaat om de volgende corridors en frequenties:

- Alkmaar–Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters)
- Amsterdam–Utrecht–Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen)
- Schiphol–Utrecht–Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Breukelen en Driebergen–Zeist)
- Den Haag–Rotterdam–Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda)
- Breda–Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda–Tilburg)
- Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) (6 intercity's en 6 sprinters)
- Goederenrouting Zuid-Nederland

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen

Producten

over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer e.d.). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend spoorwegnet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvrage per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties.

Op 4 juni 2010 (Kamerstukken II 2009–2010, [32 404, nr. 1](#)) heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma en wordt stap voor stap gerealiseerd tot en met 2028. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt.

Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd en een aantal projecten staat aan de start van uitvoering op basis van door IenW afgegeven realisatiebeschikkingen. Verder is er voor een aantal projecten de procedure in een vergevorderd stadium (Ontwerp Tracebesluit (OTB), Tracebesluit (TB)). Op 10 december 2017 is in het kader van de dienstregeling 2018 een eerste stap gezet met 6 in plaats van 4 IC-treinen per uur op de corridor Amsterdam–Utrecht–Den Bosch–Eindhoven en 6 in plaats van 4 sprinters per uur in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Indienststelling PHS Meteren–Boxtel en PHS Rijswijk–Rotterdam

Bij MIRT-projecten wordt gewerkt met een bandbreedte rondom indienststelling. Conform deze werkwijze zijn bij de projecten Meteren–Boxtel en Rijswijk–Rotterdam een bandbreedte toegepast rondom de verwachte indienststelling. Tevens is bij het project Meteren–Boxtel de gehele projectscope meegenomen in de indienststellingsdatum in plaats van alleen de grondverwerving.

PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)

In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking PHS Ede Wisseloverloop is € 3,3 miljoen overgeboekt vanuit het planuitwerkingsbudget PHS.

In juli 2015 is gestart met de realisatie van het project Naarden–Bussum. Een project waarbij het aantal sporen teruggebracht wordt van vijf naar twee sporen zodat de robuustheid van de dienstregeling wordt vergroot en veiligheid en dichtligtijden van overwegen worden verbeterd. Ook wordt de treinbeveiliging vervangen omdat deze is verouderd. Daarnaast wordt een spoorboog aangepast om de hoogfrequente dienstregeling in het kader van PHS te kunnen rijden.

Faseovergang: PHS Meteren–Boxtel en Ede

In verband met het afgeven van de aanvullende subsidiebeschikking grondverwerving Meteren–Boxtel en de realisatiebeschikking Ede Wisseloverloop is € 44,4 miljoen overgeboekt van de planuitwerking naar realisatie.

PHS Amsterdam

Op 18 juni 2018 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de verder uitwerking van Amsterdam Centraal binnen het PHS (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 86](#)). Hiervoor wordt € 150 miljoen toegevoegd vanuit de Investeringsruimte Spoor.

OV-SAAL Middellange termijn (realisatiefase)

In begroting voor OV-SAAL MLT is rekening gehouden met een aanpassing van de transfercapaciteit op station Schiphol Airport, bij een hoogfrequente dienstregeling. Op het eerste perron wordt een nieuw stijlpunt gerealiseerd en op het tweede perron worden een aantal stijlpunten omgebouwd. De kosten hiervan bedragen € 17 miljoen en worden opgenomen op het realisatiedeel van PHS zodat uitvoering van deze maatregelen kan starten. Naast deze middelen wordt naar aanleiding van de reizigersgroei bij station Schiphol in de verkenning multimodale knoop Schiphol gekeken naar verdere maatregelen om de capaciteit van het station te verbeteren.

OV-SAAL Middellange termijn (planuitwerkingsfase)

In verband met de faseovergang van Schiphol Maatregelen MLT is € 17 miljoen overgeboekt naar het realisatieprogramma.

Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	huidig	vorig
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Realisatiefase	1.620	1.544	840	97	111	131	158	146	55	81		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	317	315	220	21	7	22	22	24			2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	135	133	3	12	12	28	30	18	15	17	2021	2021
PHS: Meteren – Boxtel	52	10	7	8	16	11	7	4			2026–2028	2017
PHS: Rijswijk – Rotterdam	318	313	6	10	30	28	71	73	36	64	2023–2025	2023
PHS: OV-SAAL korte termijn ¹	690	688	598	30	17	11	11	24			2016	2016
PHS: OV-SAAL middel-lange termijn	45	24	2	4	18	14	5				2026–2028	2026–2028
PHS: Projecten < € 50 miljoen	64	60	4	13	10	17	12	4	4			
Afrondingen		1		- 1	1			- 1				
Planuitwerkingsfase	2.570	2.447	195	32	151	87	229	277	362	1.237		
<i>Corridor Alkmaar–Amsterdam</i>												
<i>Corridor Amsterdam–Utrecht–Eindhoven</i>												
<i>Corridor Schiphol–Utrecht–Arnhem/Nijmegen</i>												
<i>Corridor Breda–Eindhoven</i>												
<i>Corridor Den Haag–Rotterdam</i>												
<i>Corridor OV SAAL middellange termijn</i>												
<i>Routing goederenvervoer Zuid-Nederland</i>												
<i>Overige (planstudiekosten)</i>												
Afrondingen	- 1							- 1	1			
Programma	4.190	3.991	1.035	129	262	218	386	423	417	1.318		
Afrekening voorschotten				0								
Begroting (IF 17.10)				129	262	218	386	423	417	1.318		

¹ In het kader van de groot project status is PHS opgenomen in artikel 17. Dit geldt ook voor OV SAAL middellange termijn als onderdeel van PHS. Gezien de samenhang in de begroting is ervoor gekozen OV SAAL korte termijn ook in dit artikel op te nemen. Zoals is aangegeven in de brief van 12 juli 2018 is OV SAAL korte termijn afgerond en om die reden geen onderdeel (meer) van PHS en zal daar niet over gerapporteerd worden in de basisrapportage en voortgangsrapportages (Kamerstukken II 2017–2018, 32 404, nr. 88).

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

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 het beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) van de begroting Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	2.116	17.874	1.028	922	1	2	1
Uitgaven	2.113	18.110	893	787	0	0	0
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	<i>2.113</i>	<i>5.730</i>	<i>893</i>	<i>787</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</i>	<i>0</i>	<i>12.380</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
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	12.380	0	0	0	0	0
<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>
<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>18.15 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 Ramingbijstelling	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>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.09 Ontvangsten	32.511	12.376	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	550.804	78.728	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2019 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000												
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven										
18.06	Externe veiligheid	18.110	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	5.730	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	12.380	0	0	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	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.09	Ontvangsten	12.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	78.728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(Vervolg) bedragen x € 1.000												
18	Overige uitgaven en ontvangsten											
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.410
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.380
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	445.202	445.202	890.404	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.377
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78.728

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».

18.08 Netwerkgebonden kosten

Motivering

Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2017 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel werd in de afgelopen begrotingen 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 betrof ruimte die reeds in de huidige kabinetsperiode ingezet kan worden voor ambities en risico's. De beleidsruimte betrof de ruimte waarover de besluitvorming werd overgelaten aan een volgend kabinet. Met het aantreden van het nieuwe kabinet Rutte III komt dit onderscheid te vervallen. Daarnaast worden met deze begroting de budgetten overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20.

De in de begroting 2018 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2031 bedroeg € 2.642 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2019 € 4.024 miljoen tot en met 2032. Dit saldo wordt overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 20.04). Daarnaast wordt het onderdeel BenO Caribisch Nederland uit de aanvullende middelen volgend uit het Regeerakkoord Rutte-III (€ 75 miljoen) toegevoegd als reservering op artikel 20 (artikel 20.03.02).

- De extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2032 na aftrek van de doorlopende verplichtingen (€ 1.524 miljoen).
- Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. De middelen tot 2030 worden toegevoegd aan de investeringsruimte van de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (– € 519 miljoen).
- Verwerking van de aanvullende middelen volgend uit het Regeerakkoord Rutte-III (€ 360 miljoen).

- De bestaande budgetten zijn op prijspeil 2018 gebracht (€ 86 miljoen).

18.11 Investeringsruimte (bedragen x € 1.000)									
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(Vervolg) 18.11 Investeringsruimte (bedragen x € 1.000)									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032	
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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

Op dit artikelonderdeel was een reservering opgenomen de Omgevingswet. De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dit artikelonderdeel is derhalve niet meer in gebruik.

18.09 Ontvangsten

Motivering

Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2017 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdragen aan de Investeringsfondsen op de begroting Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ontvangsten	4.604.822	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240
19.09 Ten laste van begroting lenW	4.604.822	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2032 toegelicht.

Bedragen x € 1.000											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk										
19.09	Ontvangsten	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117		
(vervolg) Bedragen x € 1.000											
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032		
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk										
19.09	Ontvangsten	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765	88.064.692		

19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de kabinetsreactie op IBO Flexibiliteit (Kamerstukken II 2016–2017, 34 550 A, nr. 5).

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de SVIR «vlot, veilig en leefbaar». De planflexibele budgetten zijn de budgetten welke naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd en worden na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, ingezet bij de betreffende modaliteit. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 20 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm.

In dit artikel staan ook de brede verkenningen *nieuwe stijl*. Kenmerkend aan deze verkenningen is dat ze – indien mogelijk – modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar dat een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. Dit is zo vastgelegd in de MIRT-werkwijze. In deze werkwijze staat het opgavengericht werken voorop. Samen met bestuurlijke partners wordt steeds gezien welke maatregel op welk schaalniveau, op de korte en op de lange termijn het meest bijdraagt aan de opgave bereikbaarheid. Zo ontstaat een mix van maatregelen die samen met andere partners over een langere periode worden uitgevoerd.

Zodra er bestuurlijke afspraken worden gemaakt bijvoorbeeld door vaststelling van een voorkeursbeslissing worden de budgetten gemuteerd naar het betreffende productartikel.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplichtingen	0	17.000	81.897	100.626	130.171	190.135	375.161
Uitgaven	0	17.000	81.897	100.626	130.171	190.135	375.161
Waarvan juridisch verplicht:			0%				
<i>20.01 Verkenningen</i>	<i>0</i>	<i>2.000</i>	<i>4.000</i>	<i>7.900</i>	<i>36.304</i>	<i>50.000</i>	<i>211.026</i>
<i>20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen</i>	<i>0</i>	<i>10.000</i>	<i>30.000</i>	<i>30.000</i>	<i>30.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>20.03 Reserveringen</i>	<i>0</i>	<i>5.000</i>	<i>25.000</i>	<i>13.000</i>	<i>18.000</i>	<i>19.000</i>	<i>20.000</i>
20.03.01 Gebiedsprogramma's	0	0	0	0	0	0	0
20.03.02 Overige reserveringen	0	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000
<i>20.04 Generieke investeringsruimte</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>22.897</i>	<i>49.726</i>	<i>45.867</i>	<i>121.135</i>	<i>144.135</i>
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet	0	0	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen	0	0	9.897	18.726	14.867	90.135	113.135
20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet	0	0	0	0	0	0	0
20.09 Ontvangsten	0	0	0	0	30.000	0	17.500

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2019 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2019.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2032.

Bedragen x € 1.000												
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven										
20.01	Verkenningen	17.000	81.897	100.626	130.171	190.135	375.161	467.760	543.376			
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	2.000	4.000	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057			
20.03	Reserveringen	10.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0			
20.04	Generieke investeringsruimte	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000			
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0			
		0	22.897	49.726	45.867	121.135	144.135	240.760	260.319			
20.09	Ontvangsten	0	0	0	30.000	0	17.500	0	0			
(Vervolg) bedragen x € 1.000												
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven										
20.01	Verkenningen	366.544	333.522	884.819	1.210.581	1.080.332	1.887.440	1.944.018	9.613.382			
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	60.000	25.000	110.000	30.000	0	0	0	1.036.287			
20.03	Reserveringen	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000	515.000			
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500	4.024.266			
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	301.544	303.522	669.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518	3.937.829			
20.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	47.500			

20.01 Verkenningen

Motivering

In dit artikel staan de brede verkenningen nieuwe stijl. Kenmerkend aan de verkenningen nieuwe stijl is dat ze – indien mogelijk – modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. De verkenningen op dit artikel dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de SVIR.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

A9 Rotterdamplein: In het BO MIRT voorjaar 2018 is afgesproken te starten met de MIRT-verkenning A9 Rotterdamplein. Hiervoor wordt € 30 miljoen gereserveerd vanuit de € 200 miljoen die gereserveerd staat voor het Bereikbaarheidsprogramma MRA.

A15 Papendrecht–Gorinchem: in het BO MIRT najaar 2017 is afgesproken om de MIRT-verkenning A15 Papendrecht–Gorinchem te starten. Aan de middelen die gereserveerd waren voor de Goederencorridor Oost (€ 200 miljoen) is € 102 miljoen toegevoegd uit de investeringsruimte Hoofdwegen, en is de regio bereid gevonden om € 30 miljoen aan cofinanciering bij te dragen om de verkenning van de A15 Papendrecht–Gorinchem te starten.

A2 Deil–Den Bosch: in het BO MIRT najaar 2017 is besloten om een MIRT-verkenning naar de A2 Deil–Den Bosch te starten. Naast een verkenning is ook besloten om kortetermijnmaatregelen te starten van in totaal € 20 miljoen (zie 12.03.02). Voor deze verkenning is € 437 miljoen gereserveerd als Rijksbijdrage. Dekking komt uit de investeringsruimte Hoofdwegen.

A58 Breda–Tilburg: in het BO MIRT najaar 2017 is besloten om een MIRT-verkenning naar de A58 Breda–Tilburg te starten. Voor de verkenning is € 35 miljoen gereserveerd uit de investeringsruimte Hoofdwegen. De regio draagt € 17,5 miljoen bij om voor de verplichte financiering van 75% te komen voor de start van de verkenning.

Vijfde en zesde spoor Amsterdam–Zuid: in juni 2018 is met de regio afgesproken een verkenning te starten naar de uitbreiding van het station Amsterdam Zuid met een vijfde en zesde spoor (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 86](#)). Vanuit het Rijk wordt € 165 miljoen gereserveerd. Deze middelen worden overgeboekt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

Projectoverzicht behorende bij 20.01: Verkenningen (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Noordwest-Nederland			
A9 Rottepolderplein	30		nbn
Amsterdam Zuid 5° en 6° spoor	165		nbn
Projecten Zuidwest-Nederland			
A15 Papendrecht–Gorinchem	332		2020
Projecten Zuid-Nederland			
A2 Den Bosch–Deil	457		2020
A58 Breda–Tilburg	53		nbn
Totaal verkenningsprogramma	1.037		
Begroting (IF 20.01)	1.037		

20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor planflexibele korte termijn mobiliteitsmaatregelen. Met het programma Beter Benutten is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan door met kleine slimme maatregelen mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. De gereserveerde middelen op dit artikel zijn nog niet specifiek toegewezen aan decentrale overheden of specifieke uitvoeringsmaatregelen. Daarmee zijn deze budgetten ook nog planflexibel.

Producten

Er zijn nog geen middelen gereserveerd voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen na het lopende programma Beter Benutten. Om de toekomstige bereikbaarheidsopgaven aan te pakken is naast aanleg van infrastructuur ook noodzakelijk om in te zetten op innovatie en benutting. Op dit artikelonderdeel kunnen specifiek voor deze onderdelen middelen worden gereserveerd.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Korte termijn aanpak files: Bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met Kamerbrief van 17 maart (Kamerstukken II 2017–2018, [31 305, nr. 240](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eerste tranche van de inzet van de korte termijn aanpak. Dekking komt uit de investeringsruimte Wegen (12.07).

Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Nationaal			
Korte termijn aanpak files	100		nvt
Totaal korte termijn maatregelen	100		
Begroting (IF 20.02)	100		

20.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt bijvoorbeeld met een verkenning of andersoortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 20.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Gebiedsprogramma's MRA en MRDH: Zoals aangekondigd in de MIRT-brief in het najaar van 2016 is er voor de bereikbaarheidsprogramma's Amsterdam (MRA) en bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag (MRDH) ieder € 200 miljoen gereserveerd uit de investeringsruimte Wegen (12.07). Deze middelen stonden gereserveerd op artikel 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen. Uit de € 200 miljoen voor het bereikbaarheidsprogramma Amsterdam (MRA) is € 30 miljoen gereserveerd voor de MIRT-verkenning A9 Rotterdamplein (zie 20.01).

BenO Caribisch Nederland: In het Regeerakkoord is opgenomen dat vanuit de aanvullende middelen voor het Infrastructuurfonds € 5 miljoen per jaar structureel beschikbaar wordt gesteld voor de (structurele) exploitatie van infrastructuur op de BES-eilanden.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer: In juni 2018 is het maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer aangekondigd. Conform brief aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2017-2018, [29 984, nr. 782](#)) wordt € 70 miljoen gereserveerd in deze begroting. Deze middelen worden overgeboekt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Gebiedsprogramma's			
Projecten Noordwest-Nederland			
Gebiedsprogramma Amsterdam	170		nmb
Projecten Zuidwest-Nederland			
Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag	200		nmb
Reserveringen			
BenO Caribisch Nederland	75		nvt
Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	70		nvt
Overige reserveringen			
Totaal reserveringen	515		
Begroting (IF 20.03)	515		

20.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2032 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

Deze generieke investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's en nieuwe beleidswensen onder andere op basis van de SVIR, toekomstbeelden en de NMCA. Deze investeringsruimte wordt jaarlijks gevoed door de verlenging van het fonds. Na bestuurlijke overleggen MIRT informeert het kabinet de Tweede Kamer over de voorstellen om de voor het huidig kabinet beschikbare investeringsruimte in te zetten.

Dit kabinet heeft het voornemen om het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: wegen, spoorwegen en water. Middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een nieuw afweegkader en spelregels worden verdeeld.

Voor de conversie naar artikel 20 is gekozen om de mutaties die deze begroting hebben plaatsgevonden toe te lichten bij het voormalige artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte Generiek en daarna de budgetten over te hevelen naar artikel 20. Een toelichting van mutaties bij deze ontwerpbegroting is aldaar te vinden.

20.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(Vervolg) 20.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
Investeringsruimte	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500	4.024.266
Totaal	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500	4.024.266

20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit

Motivering

Op dit artikelonderdeel is investeringsruimte per modaliteit gereserveerd die beschikbaar is voor sectorspecifieke opgaven en risico's.

Producten

Hieronder is per modaliteit een toelichting opgenomen. Tot en met Ontwerpbegroting 2018 waren deze investeringsruimten weergegeven bij de modaliteitartikelen op het Infrastructuurfonds. Voor de conversie naar artikel 20 is gekozen om de mutaties die deze begroting hebben plaatsgevonden toe te lichten bij de voormalige artikelen en daarna de budgetten over te hevelen naar artikel 20.

20.05.01 Wegen

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2032 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

Een toelichting van mutaties bij deze ontwerpbegroting is te vinden onder artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte Hoofdwegennet.

20.05 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsruimte	0	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	97.275	100.775
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	97.275	100.775

(Vervolg) 20.05 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	103.275	115.545	519.696	511.592	236.752	31.000	70.876	1.923.786
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	0	- 5.266	0	0	0	- 5.266
Totaal	103.275	115.545	519.696	506.326	236.752	31.000	70.876	1.918.520

20.05.02 Spoor

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2032 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

Een toelichting van mutaties bij deze ontwerpbegroting is te vinden onder artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte Spoorwegen.

20.05 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsruimte	0	9.897	18.726	14.867	90.135	113.135	143.485	159.544
Totaal	0	9.897	18.726	14.867	90.135	113.135	143.485	159.544

(Vervolg) 20.05 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	169.544	132.865	97.064	412.091	87.461	125.181	197.642	1.771.637
Totaal	169.544	132.865	97.064	412.091	87.461	125.181	197.642	1.771.637

20.05.03 Vaarwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2032 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

Een toelichting van mutaties bij deze ontwerpbegroting is te vinden onder artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet.

20.05 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(Vervolg) 20.05 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018–2032
Investeringsruimte	28.725	55.112	53.059	87.164	14.612	0	9.000	247.672
Totaal	28.725	55.112	53.059	87.164	14.612	0	9.000	247.672

4. BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VOEDING VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS EN BEGROTINGSSTAAT PER PRODUCTARTIKELONDERDEEL

Bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
12	2.618.729	3.099.638	2.948.574	3.035.173	2.797.301	3.075.252	2.720.389	2.712.607	2.546.040	2.451.374	1.815.429	2.085.269	2.118.375	1.372.463	1.379.772	36.776.385
12.01	Verkeersmanagement	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.728	3.726	3.726	3.726	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734	55.977
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	668.994	614.035	535.555	490.941	767.246	777.514	815.366	480.129	480.129	9.778.781
12.03	Aanleg	671.618	1.466.966	1.242.849	1.282.609	1.068.518	1.447.044	1.146.376	1.093.094	1.089.201	171.718	478.319	650.211	36.095	32.816	13.070.366
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	672.417	371.112	470.583	416.348	500.715	372.285	370.717	384.305	342.934	341.982	298.116	122.478	325.919	336.532	5.706.962
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224	531.297	529.360	524.572	530.749	526.586	526.586	526.586	526.561	8.164.299
12.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12.09	Ontvangsten	107.338	73.126	112.388	104.763	135.217	58.297	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	1.013.951
	Overige ontvangsten	107.338	73.126	112.388	104.763	112.378	14.665	1.228	1.180	500	4.700	0	0	0	0	558.857
	Tolopgave	0	0	0	0	22.839	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.634	39.571	455.100
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.511.391	3.026.512	2.836.186	2.930.410	2.862.084	2.650.172	2.687.747	2.501.228	2.407.242	1.767.097	2.041.637	2.074.743	1.328.829	1.340.201	35.782.434
Bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
13	2.097.151	2.009.388	2.064.005	1.918.372	1.912.531	1.819.026	1.809.753	1.711.101	1.536.948	1.529.045	1.493.446	1.500.296	1.532.486	1.525.763	1.460.850	25.920.161
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.422.117	1.379.109	1.343.023	1.261.886	1.305.767	1.271.121	1.288.029	1.279.925	1.289.807	1.294.318	1.316.932	1.316.719	1.410.157	1.450.411	19.886.507
13.03	Aanleg	505.871	460.265	546.730	481.426	429.315	368.820	280.448	73.531	47.109	37.196	90.249	121.328	64.683	449	3.847.947
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	159.173	160.024	164.262	165.090	167.459	171.207	172.457	173.502	173.139	151.942	83.125	84.449	40.833	0	2.035.857
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	149.850
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13.09	Ontvangsten	255.903	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	188.642	188.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	3.137.684
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.841.248	1.814.000	1.875.026	1.723.732	1.712.325	1.613.997	1.395.817	1.338.306	1.330.403	1.294.804	1.301.654	1.333.844	1.327.121	1.262.208	22.782.477

Bedragen x € 1.000		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
14	Regionaal, lokale infrastructuur	199.832	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0	709.959
	Uitgaven																
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	165.909	151.907	152.527	66.651	1.605	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0	583.560
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	32.923	40.955	5.854	990	45.677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126.399
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)	199.832	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0	709.959
Bedragen x € 1.000		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
15	Hoofdvraagennet	873.105	1.291.388	1.187.727	1.067.776	862.430	762.574	722.228	754.866	789.325	845.541	678.015	669.237	803.431	597.926	598.136	12.503.705
15.01	Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	129.825
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	349.606	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654	319.074	291.193	216.167	216.128	305.205	276.471	243.940	221.100	221.100	4.382.573
15.03	Aanleg	167.772	364.110	356.991	344.833	144.980	75.576	58.899	119.887	229.301	284.839	22.741	34.993	201.896	4.577	21.694	2.433.089
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	34.345	240.431	129.319	75.628	71.244	60.853	35.476	35.984	35.570	35.001	37.938	45.642	45.464	60.118	43.211	986.224
15.06	Netwerkgebonden kosten HVVN	312.727	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836	300.124	299.147	299.632	300.918	303.476	303.476	303.476	303.476	303.476	4.571.994
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.09	Ontvangsten	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0	7.976	51.097	0	0	0	0	0	0	0	491.031
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	796.244	1.185.804	1.038.016	982.625	847.779	762.574	714.252	703.769	789.325	845.541	678.015	669.237	803.431	597.926	598.136	12.012.674

Bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer		Uitgaven													
	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	485.593	341.024	343.681	615.003	238.068	157.838	3.704	0	7.047.679
17.02	4.615	4.807	1.210	1.210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.842
17.03	1.674	2.188	6.435	6.475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.772
17.06	23.267	17.475	969	255	255	255	255	255	255	255	58.160	0	0	0	0	102.656
17.07	94.594	217.960	225.340	308.829	306.566	275.428	127.172	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	154.208	0	0	2.339.752
17.08	123.987	187.941	285.302	231.290	148.609	79.026	57.689	24.805	3.003	9.185	291.488	975	0	0	0	1.423.280
17.10	128.908	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026	325.512	275.250	201.368	195.820	156.875	156.050	3.630	3.704	0	3.153.377
17.09	154.538	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434	76.293	7.521	0	0	80.387	0	0	0	0	635.502
	222.507	620.048	628.527	827.914	849.542	751.301	434.335	488.072	341.024	343.681	535.616	238.068	157.838	3.704	0	6.412.177
Bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
18	Overige uitgaven en ontvangsten		Uitgaven													
18.06	5.730	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.410
18.08	12.380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.380
18.11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	890.404
18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.09	12.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.377
18.10	78.728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78.728
	-72.994	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	819.090

Bedragen x € 1.000		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk																
19.09	Ontvangsten	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765	88.064.692
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
20	Verkenningen, reserve- ringen en investerings- ruimte	17.000	81.897	100.626	130.171	190.135	375.161	467.760	543.376	366.544	333.522	884.819	1.210.581	1.080.332	1.887.440	1.944.018	9.613.382
20.01	Verkenningen	2.000	4.000	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000	30.000	0	0	0	1.036.287
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.000
20.03	Reserveringen	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000	515.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500	4.024.266
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	0	22.897	49.726	45.867	121.135	144.135	240.760	260.319	301.544	303.522	669.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518	3.937.829
20.09	Ontvangsten	0	0	0	30.000	0	17.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.500
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	17.000	81.897	100.626	100.171	190.135	357.661	467.760	543.376	366.544	333.522	884.819	1.210.581	1.080.332	1.887.440	1.944.018	9.585.882
	Totaal uitgaven	6.200.972	7.388.034	7.177.842	7.155.683	6.887.679	6.805.500	6.232.364	6.196.879	5.589.216	5.512.499	5.498.407	5.703.451	5.652.462	5.832.498	5.827.978	95.481.465
	Totaal ontvangsten	685.744	446.118	540.293	521.190	378.532	301.260	346.247	418.762	243.454	242.774	327.361	242.274	242.274	242.276	238.213	5.416.773
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765	88.064.692

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 Hoofdwegenmet	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2032
Totaal mutatie																
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	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	0	0
Extrapolatie 2032	3.678														3.678	
Prijsbijstelling 2018	840	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
Mutaties Miljoennota 2019	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	3.734
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.01 Verkeersngmt.	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729	3.728	3.726	3.726	3.726	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072	590.282	619.225	644.537	644.537	745.454	753.749	763.863	801.146	470.947	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	19.221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verv.	664.814	637.675	529.783	629.827	587.072	590.282	619.225	644.537	644.537	745.454	753.749	763.863	801.146	470.947	0	0
A4 Delft-Schiedam	19.479	5.347	2.777	2.777	2.777	2.601	401									
DBFM Afsluitdijk	-38.196	-6.606	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430	-2.430
Extrapolatie 2032	470.947														470.947	
Kasschuiven binnen Hoofdwegenmet	0	-37.848	-5.669	30.992	12.537	83	-704	303	303	3						
Partieel uitvoeringsbesluit A1	17.124			1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427	1.427
Prijsbijstelling 2018	145.922	9.678	10.102	11.366	10.206	10.560	10.068	9.198	8.018	7.347	11.500	11.654	12.223	7.185	7.185	7.185
RWS Service Level Agreement	65.463	51.383	9.550	4.550												
Uitvoeringsbesluit A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	24.000															
VenR Rijkswaterstaat	-6.889	2.000	27.326	67.777	99.865	79.000	100.000	40.000	-42.000	-119.000	-263.867					
Mutaties Miljoennota 2019	30.560	37.502	113.298	125.542	91.063	111.454	49.769	-30.502	-108.982	-254.513	13.497	13.651	14.220	9.182	480.129	480.129

Artikel 12 Hoofdwegenet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud & verv.	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736	688.994	614.035	535.555	490.941	767.246	777.514	815.366	480.129	480.129	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204	1.756.537	1.577.124	1.385.881	1.039.565	777.286	576.803	217.083	545.000	35.677	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	-29.111	32.704	-13.658	7.300	0	0	709	0	0	0	750	0	0	0	0	
Stand eerste suppletie begroting 2018 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	752.479	937.809	1.146.873	1.223.216	1.472.204	1.756.537	1.577.833	1.385.881	1.039.565	777.286	577.553	217.083	545.000	35.677	0	
A18 Papendrecht – Sliedrecht	500	500														
A4 Delft-Schiedam	-19.479	-5.347	-2.799	-2.777	-2.777	-2.777	-2.601	-401								
Aanvullend budget bruggen A27 Houten-Hoopolder	56.000									56.000						
Aanvullende post Infrastructuurfonds	760.900	285.317	504.088	239.679	32.343	28.157	38.309	-28.203	-32.918	-28.778	-221.347	-22.450				
Actualisatie toegerelateerde uitgaven	-13.831		-599	-4.251	-5.868	-3.113										
Beter Benutten; Blauwe Golf Verbindend	-25	-25														
Bijdragen derden Hoofdwegenet	1.497	1.497														
Duurzaamheidsmaatregelen RWS	0	9.300	-1.100	-1.700	-2.000	-2.300	-2.200									
Extrapolatie 2032	46.218															46.218
HXII: Beter Benutten	-1.000	-250	-500	-250												
Kasschuif Infrastructuurfonds	0	-326.000	75.000	251.000												
Kasschuiven binnen Hoofdwegenet	0	-90.914	91.397	42.671	-50.514	-111.758	4.474	-6.962	-2.786	-3.430	-4.997	-59.612	295.417	-101.049	4.226	-6.163
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	21.059	-14.251	-50.991	-35.577	-1.052	36.696	108.438	46.101	1.602	62.704	-175.295	566			
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	16.540	-8.970	-54.870	-2.700	-220.000	-100.000	-280.000	-1.000		100.000	246.000	310.000			-5.000
LNV: Infra Eco Network Europe	5	5														
N35 Knooppunt Realle	12.500															
N59 (Energy Highway)	5.000	5.000														
Partieel uitvoeringsbesluit A1	-12.424															
PF/BCF: Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag	-50	-50														
Prijsbijstelling 2018	204.406	16.824	19.450	20.147	21.624	28.673	26.422	24.532	26.251	23.536	33.660	3.559	-43.766	687	619	2.188
Prijsbijstelling 2018 (AP)	0	5.829	11.658	5.829	1.166	1.166	1.166	1.166	1.166	1.166	-10.104	-10.104	-10.104			
Programma's Fiets, DUMO en PIM	15.502	8.470	7.032													

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Restant eerste fase Beter Benutten	-45.300	-11.325	-11.325	-11.325	-11.325											
Rotterdamsebaan	-457		-457													
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	-69.892	10	-2.403	-54.806		-12.693										
Uitvoeringsbesluit AP Schiphol-Amsterdam-Almere	-24.000								-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000
Vaastelling subsidie Transierium Ridderkerk	0	-125									125					
VenR Rijkswaterstaat	0	-2.000	-30.660	-73.332	-99.865	-79.000	-100.000	-40.000	42.000	119.000	263.857					
Voorbereidingsuitgaven vrachtheffing	4.087	-1.179	0									5.266				
Vorming artikel 20	-1.293.787	-12.000	-34.000	-37.900	-36.304	-50.000	-193.526	-212.000	-288.057	-50.000		-100.000	-200.000	-100.000		
Mutaties Miljoenennota 2019	-80.861	529.157	95.976	59.393	-403.686	-308.493	-431.357	-193.049	53.529	311.915	-405.935	261.236	105.211	418	32.816	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	671.618	1.466.966	1.242.849	1.282.609	1.068.518	1.447.044	1.146.476	1.182.832	1.093.094	1.089.201	1.171.718	478.319	650.211	36.095	32.816	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	-14.000	-159	-159	-159	-159	-159	249	669	571	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	567.030	455.473	460.528	410.355	397.341	366.912	361.228	364.641	377.038	334.809	323.776	393.981	24.997	334.074	0	
Extrapolatie 2032	330.318															330.318
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	92.971	-91.148	-28.311	-1.524	23.866	5.728	4.288	-666	232	1.802	11.950	-100.394	95.329	-14.143	
Prijsbijstelling 2018	102.461	12.416	6.787	8.016	7.517	7.838	6.879	6.769	6.742	7.035	6.323	6.266	5.529	2.152	5.988	6.214
Tegenvaller Ma Va (Botlekbrug)	102.000		30.350			71.650										
Mutaties Miljoenennota 2019	105.387	-84.361	10.055	5.993	103.374	12.607	11.057	6.076	7.267	8.125	18.206	-94.865	97.481	-8.155	336.532	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.04 GIV/PPS	672.417	371.112	470.593	416.348	500.715	379.519	372.285	370.717	384.305	342.934	341.982	289.116	122.478	325.919	336.532	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419	516.273	507.026	507.821	508.763	508.115	516.462	516.462	516.462	516.462	516.462	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	48.928	48.929	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	564.089	601.416	601.633	546.112	513.419	516.273	507.026	507.821	508.763	508.115	516.462	516.462	516.462	516.462	516.462	0
Aanvullende post Infrastructuurfonds	0	-41.648	-41.326	10.839	14.560	11.516	11.753	13.347	10.468	6.328	4.163					
Actualisatie toegelateerde uitgaven	13.831		599	4.251	5.868	3.113										

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
BZK: Bouwagenda	-640	-200	-200	-200	-40											
BZK: Klimaatenvolpoe CO2-meting catering	30	30														
BZK: Klimaatenvolpoe MVI criteria	160	160														
Duurzaamheidsmaatregelen RWS	9.800	500	1.100	1.700	2.000	2.300	2.200									
Extrapolatie 2032	516.427															516.427
HXII: Aanvullende taken KNMI	-1.144	-122	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73
HXII: Basale Dienstverlening KNMI	-9.260	-500	-500	-500	-500	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660
HXII: Bedrijfsgeneeskundige zorg	270	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
HXII: Bijdrage aan RWS tbv circulaire economie	2.000	2.000														
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	-509	-509														
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	-1.699	367	1.332												
Loonbijaelling 2018	115.737	8.155	8.025	8.015	7.841	7.561	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614	7.614
Prijsbijstelling 2018	49.803	3.662	3.631	3.540	3.544	3.210	3.223	3.228	3.230	3.230	3.230	3.235	3.235	3.235	3.235	3.235
Strategisch Capaciteitsmanagement RWS	18.430		7.276	8.032	3.122											
VenR Rijskwaterstaat	8.889		3.334	5.555												
Mutaties Miljoenennota 2019	11.495	-18.770	-13.308	31.002	32.784	26.951	21.880	23.476	20.597	16.457	14.297	10.134	10.134	10.134	10.134	526.561
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224	528.906	531.297	529.360	524.572	530.749	526.586	526.586	526.586	526.586	526.561
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	229.616	237.272	196.045	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	287.576	463.440	199.353	44.182	43.717	50.825	50.825	50.825	50.825	50.825	50.825	50.075	50.825	0	0	0
Stand eerste suppletioire begroting 2018 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	287.576	463.440	199.353	44.182	43.717	50.825	50.825	50.825	50.825	50.825	50.825	279.691	288.097	196.045	0	0
A15 Papendrecht - Sliedrecht	-500		-500													
Aanvullend budget bruggen A27 Houten-Hoecipolder	-56.000															-56.000
Aanvullende post Infrastructuurfonds	-771.159	-287.576	-463.440	-199.353	-44.182	-43.717	-50.825	15.450	18.950	21.450	22.450	217.184	22.450			
Bijdragen derden Hoofdwegennet	5.610	5.283		326	1											
Extrapolatie 2032	19.876															19.876
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	50.345	15.214	-26.727	-4.130	87.787	-9.055	3.638	3.638	3.638	3.638	48.105	-194.560	6.163	6.163	6.163

Artikel 12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Kustwacht	-54.440	-599	-599	-599	-599	-3.638	-3.638	-3.638	-3.638	-3.638	-3.638	-6.163	-6.163	-6.163	-6.163	-6.163
N35 Knooppunt Realite	-12.000					-12.500							500			
N59 (Energy Highway)	-5.000	-5.000														
Prijsbijstelling 2018	73.611															73.611
Programma's Fiets, DUMO en PIM	-13.920	-6.703	-7.217													
Restant eerste fase Beier Benutten	30.100	7.525	7.525	7.525	7.525											
Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II	277.714															277.714
Risicoverserving DSO Omgevingswet	12.134												2.427	9.707		
RWS Service Level Agreement	-65.483	-51.383	-9.550	-4.550												
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	77.762	-67	2.403	62.733		12.693										
Strategisch Capaciteitsmanagement RWS	-18.430	-7.276	-8.032	-3.122												
Tegenvaller Ma Va (Botlekbrug)	-102.000			-30.350		-71.650										
Vaestelling subsidie Transferium Ridderkerk	-125											-125				
Verplichtingen Hoofdwegennet	0															
Voorbereidingsuitgaven vrachtheffing	-5.266															-5.266
Vorming artikel 20	-1.448.710						-66.275	-69.775	-72.275	-72.275	-73.275	-477.426	-464.056	-205.752		-19.876
Mutaties Miljoenennota 2019	-287.576	-463.440	-199.353	-44.182	-43.717	-50.825	-50.825	-50.825	-50.825	-50.825	-50.825	-279.691	-288.097	-186.045	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 HWN	2.575.982	2.554.591	2.707.385	2.806.046	2.973.869	3.232.836	3.088.026	2.905.881	2.573.002	2.360.334	2.404.074	2.132.329	2.087.318	1.360.828	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 HWN	2.839.668	3.099.494	2.941.850	2.857.369	3.017.427	3.283.502	3.119.809	2.957.375	2.624.398	2.420.159	2.454.899	2.183.154	2.087.318	1.360.828	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 HWN	2.618.729	3.099.638	2.948.574	3.035.173	2.797.301	3.075.252	2.720.389	2.712.607	2.546.040	2.451.374	1.815.429	2.085.269	2.118.375	1.372.463	1.379.772	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-1.818	5.850	241	-859	-159	-159	958	669	571	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN	88.584	61.193	90.742	148.055	133.381	57.186	64.036	43.703	43.701	43.034	47.234	42.534	42.534	46.733	0	0

Artikel 12 Hoofdwegenet	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Totaal mutatie														
Bijdragen derden Hoofdwegenet	7.107	5.283	1.497	326	1										
Extrapolatie 2032	38.977														38.977
Kasschuiven binnen Hoofdwegenet	0	12.855	10.161	19.957	-43.631	-2	443	489	443	443	443	443	443	443	-3.754
Partieel uitvoeringsbesluit A1	4.700		1.200			3.500									
Prijsbijstelling 2018	10.517	616	275	489	13	1.837	668	668	668	655	655	655	655	655	655
Mutaties Miljoennota 2019	18.754	11.833	21.646	-43.292	1.836	1.111	6.181	1.157	1.111	1.098	1.098	1.098	1.098	1.098	-3.099
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWV	107.338	73.126	112.388	104.763	135.217	58.297	70.217	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571

A4 Delft–Schiedam

Het project A4 Delft–Schiedam is afgerond. Onderdeel van het aanlegcontract is het beheer en onderhoud van de tunnel technische installaties voor de eerste 8 jaar. Het hiervoor gereserveerde budget wordt overgeheveld naar het artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

Aanvullend budget bruggen A27 Houten–Hooipolder

Het project A27 Houten–Hooipolder omvat onder meer de vervanging van drie bruggen. De vervanging van de Merwedeburg blijkt duurder te zijn dan eerder ingeschat, omdat conform eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) de brug geen middenpijler mag bevatten. Hiertoe wordt € 56 miljoen overgeheveld vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet naar het projectbudget op artikelonderdeel 12.03.

Aanvullende post Infrastructuurfonds

Bij de Eerste suppletoire begroting is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en structureel € 5 miljoen voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, worden de middelen conform de bestaande verdeelsleutel tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds. De middelen die bestemd zijn voor het Hoofdwegennet worden als volgt ingezet: aanvullende apparaatsuitgaven voor Rijkswaterstaat (€ 97,9 miljoen) en lenW (begroting Hoofdstuk XII; € 14,0 miljoen); A2 Den Bosch–Deil (€ 449,9 miljoen); A15 Papendrecht–Gorinchem (€ 100,0 miljoen); A58 Breda–Tilburg (€ 35,0 miljoen); Korte termijnaanpak files (€ 100,0 miljoen) en Meer veilig (€ 50,0 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Hoofdwegennet.

Actualisatie tolgerelateerde uitgaven

Dit betreft een herschikking binnen de geraamde toeluitgaven voor de A12/A15 Ressen–Oudbroeken en de A24 Blankenburgverbinding. Deze mutatie is het gevolg van een actualisatie van de verwachte inbreng van Rijkswaterstaat in de tolheffing.

Bijdragen derden Hoofdwegennet

Aan de hogere ontvangsten van per saldo € 7,1 miljoen liggen twee oorzaken ten grondslag. Een aantal meevallers bij aanlegprojecten leidt tot € 5,4 miljoen aan hogere ontvangsten. De omvangrijkste meevaller doet zich voor op het project A73 Venlo Maastricht, waar de aannemer te veel betaald werk terugboekt naar lenW (€ 2,3 miljoen). Deze ontvangsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet. Daarnaast ontvangt lenW € 1,5 miljoen ten behoeve van het project N31 Leeuwarden (De Haak).

DBFM Afsluitdijk

In 2018 is de DBFM-aanbesteding van het project Afsluitdijk afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Gezien ook bepaalde weg- en vaarweginfrastructuur onderdeel is van het DBFM-contract, worden middelen overgeheveld vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet naar het Deltafonds.

Duurzaamheidsmaatregelen RWS

Om invulling te geven aan de duurzaamheidsambities van de rijksoverheid (onder meer vormgegeven in Green Deal Elektronisch Vervoer), vergroot Rijkswaterstaat zijn wagenpark en worden zonnepanelen aangebracht op de verschillende gebouwen en steunpunten. De dekking vindt plaats uit het afgeroomde overschrijding van het eigen vermogen van Rijkswaterstaat in 2016.

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

HXII: Basale Dienstverlening KNMI

Het KNMI heeft onderzocht hoe de toekomstvastheid van het instituut geborgd kan worden. Zowel voor wat betreft haar bedrijfsvoering als haar taken gelet op technologische ontwikkeling. Hiertoe worden aanvullende middelen beschikbaar gesteld aan het KNMI. Dit betreft het aandeel van artikel 12 Hoofdwegennet.

Kasschuif Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste supplettaire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

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. Op artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte doet zich een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van onttrekkingen en toevoegingen aan de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd. Daarnaast doet zich een omvangrijke kasschuif voor op artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen. Dit komt met name door het project A15 Maasvlakte–Vaanplein, waar onder meer de betalingen voor de afbouw van het spoor over de nieuwe Botlekbrug en de sloop van de oude Botlekbrug grotendeels reeds in 2018 zullen plaatsvinden. Tot slot zijn diverse ontvangstenramingen geactualiseerd. De grootste ontvangstenschuif doet zich voor bij het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, waarbij enkele ontvangsten reeds in 2018–2020 worden verwacht in plaats van 2021 zoals eerder geraamd.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Hoofdwegennet noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuif doet zich voor op artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok door een geactualiseerde uitgavenraming naar aanleiding van de gunning van het contract. Dit heeft ook geleid tot een kasschuif op de ontvangsten gerelateerd aan het project Zuidasdok.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Door diverse autonome wijzigingen van de programmering raakte de omvang van overprogrammering op de verschillende modaliteiten uit balans. Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Kustwacht

De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Via deze mutatie wordt structureel dekking geregeld voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten van het Infrastructuurfonds (€ 101,8 miljoen) en Deltafonds (€ 25,4 miljoen).

Loonbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

N35 Knooppunt Raalte

Naar aanleiding van de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 wordt budget gereserveerd voor het project N35 Knooppunt Raalte. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van Hoofdwegennet (€ 12,0 miljoen) en Spoorwegennet (€ 0,5 miljoen).

N59 Verkeersveiligheid

Naar aanleiding van de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 wordt budget gereserveerd voor de N59. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van Hoofdwegennet (€ 5 miljoen).

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Programma's Fiets, DUMO en PIM

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III wordt ingezet op slimme en duurzame mobiliteit. Om invulling hieraan te geven, worden drie programma's gestart, namelijk Fiets, Duurzame Mobiliteit (DUMO) en Programma Innovatie Mobiliteit (PIM). Dekking vindt plaats vanuit de investeringsruimte voor Wegen en Spoor conform de gebruikelijke verdeelsleutel gecorrigeerd voor Vaarwegen (wegen: 57,5% en spoor 42,5%). Een deel van de middelen wordt overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII, onder meer voor inhuur en beleidsondersteuning en advies (BOA) van Rijkswaterstaat.

Restant eerste fase Beter Benutten

De eerste fase van het programma Beter Benutten is afgerond. Er resteert een deel van het beschikbaar gestelde budget (totaal € 45,3 miljoen). Dit restantbudget wordt naar rato verdeeld over de modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het programma.

Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II

Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. Een deel van de beleidsruimte staat in 2029. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). De beleidsruimte in 2030 is conform regeerakkoord gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds.

Reservering Omgevingswet

De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De reservering op artikel 18.16 voor de Omgevingswet valt vrij. De middelen worden via de vigerende verdeelsleutel over de fondsen verdeeld. Dit betekent dat € 5,7 miljoen vloeit naar het Deltafonds. Binnen het Infrastructuurfonds wordt € 12,1 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdwegennet geboekt, € 9,0 miljoen naar de investeringsruimte van Spoorwegen en € 1,6 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

RWS Service Level Agreement

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de berging van het vrachtschip Sirena, hogere wegsleepkosten als gevolg van toename van het verkeer, onverwachte reparaties aan de Merwedeburg, de sanering van grond bij steunpunten, en hogere ICT-uitgaven worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de beheer- en onderhoudsbudgetten van Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdwegennet. Het saldo van € 77,8 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet. De grootste meevallers doen zich voor bij het programma ZSM Spoedwet Wegverbreding, waar inmiddels vrijwel alle deelprojecten zijn opgeleverd (€ 54,8 miljoen), de Sluiskiltunnel (artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur; € 7,9 miljoen) en N35 Zwolle–Almelo (€ 7,5 miljoen). Hiertegenover staat een tegenvaller van € 5,5 miljoen op het project N35 Wierden–Almelo.

Strategisch Capaciteitsmanagement RWS

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig 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 vanwege een toenemende beheer en onderhoudsopgave en het toegenomen aantal DBFM-contracten. Vanuit de investeringsruimte

Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten.

Tegenvaller MaVa (Botlekbrug)

Bij het project A15 Maasvlakte–Vaanplein treden extra werkzaamheden bij de Botlekbrug op bij de realisatie van het spoordeel. Hiertoe worden middelen overgeheveld vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet naar artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen.

Uitvoeringsbesluit A9 Schiphol–Amsterdam–Almere

Voor het project A9 Schiphol–Amsterdam–Almere is een uitvoeringsbesluit genomen. Dientengevolge worden de gereserveerde middelen voor beheer en onderhoud door areaalgroei overgeboekt vanuit het projectbudget op 12.03 Aanleg naar 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

VenR Rijkswaterstaat

De bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde infrastructuur is aan een groot-schalige opknopbeurt toe. Een groot deel van de infrastructuur stamt uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor van veel bruggen, tunnels, viaducten en sluzen het einde van de technische levensduur nadert. Om de invulling te geven aan deze opgave, worden de voor Vervanging en Renovatie (VenR) gereserveerde middelen middels een kasschuif naar voren gehaald.

Vorbereidingsuitgaven vrachtheffing

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is opgenomen dat zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Hiertoe wordt een beleidskader opgesteld waarin de beleidsuitgangspunten van de heffing worden vastgelegd. Dit document wordt eind 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. De uitgaven die hiermee gepaard gaan, worden voorgefinancierd vanuit de investeringsruimte van Hoofdwegennet. De verantwoording van de uitgaven aan apparaat en inhuur vindt plaats op de begroting Hoofdstuk XII. Hiertoe wordt € 1,2 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

Vorming artikel 20

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK [34 775 A, nr. 5](#)). Een belangrijk verbetering is dat in tegenstelling tot voorheen via het nieuwe artikel alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat om de investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Dit betreft de budgettaire verwerking van de introductie van het nieuwe artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK [34 775 A, nr. 60](#)). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn aanpak files, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.245.258	1.238.568	1.238.568	1.239.225	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	1.382.646	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-70.642	-4.314	-6.515	-5.805	-4.744	-2.839	-2.839	-2.836	-5.998	-1.489	-1.529	-1.519	-4.555	-4.788	-4.810	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.174.616	1.234.254	1.286.710	1.299.773	1.270.014	1.274.889	1.279.843	1.251.018	1.285.561	1.292.159	1.298.737	1.339.012	1.338.802	1.338.802	1.377.836	0
Aflossing lening ProRail	92.498	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607	6.607
Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	0	215.000	113.000	25.000	-66.000	5.000	-34.000	-42.000	-13.000	-36.000	-24.000	-35.000	-53.000	-53.000	-53.000	-53.000
Extrapolatie 2032	1.428.615															1.428.615
Indexeringsverschil BOV	63.322	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523	4.523
Prijsbijstelling 2018	295.848	21.371	20.725	20.183	18.963	19.623	19.102	19.056	19.058	19.234	19.518	19.451	19.790	19.787	21.191	21.796
Mutaties Miljoenennota 2019	247.501	144.855	56.313	-37.907	35.753	-3.768	-11.814	17.188	-5.636	6.648	-4.419	-22.083	-22.083	32.321	1.450.411	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.	1.422.117	1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121	1.268.029	1.268.206	1.279.925	1.296.807	1.294.318	1.316.932	1.316.719	1.410.157	1.450.411	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	766.273	635.907	593.477	719.958	664.418	441.138	375.347	626.617	626.617	304.664	321.922	323.384	192.882	203.007	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	47.784	41.055	18.845	35.704	34.889	-1.811	-1.916	-2.464	-3.214	-3.195	-3.226	-211	-2	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	814.057	676.962	612.322	755.662	719.307	439.327	373.431	624.153	624.153	301.450	318.727	320.158	192.671	203.005	0	0
Aanvullende post Infrastructuurfonds	395.000	212.322	373.098	183.404	28.453	3.848	-34.975	-54.475	-69.475	-37.475	-86.675	-65.575	-65.575	-65.575	-65.575	-65.575
Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	0	-215.000	-113.000	-25.000	66.000	-5.000	34.000	42.000	13.000	36.000	24.000	35.000	53.000	53.000	53.000	53.000
Bijdragen derden Spoorwegen	760	760														
DF-Atwikkeling Hanzelijn	-2.000	-2.000														
Grootprojectstatus PHS	-3.003.377	-203.908	-261.697	-193.486	-336.491	-422.570	-417.026	-325.512	-275.250	-201.358	-195.820	-156.975	-6.050	-3.630	-3.704	-3.704
Kasschuif Infrastructuurfonds	0	-116.906		46.460	70.446											
Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld	0	-100.000	-150.000			250.000										
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	37.833	54.651	-8.204	-7.685	-41.795	-34.801									1
Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	5.131	-46.617	16.309	27.829	-41.498	38.846									
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	51.647	-5.922	-11.355	-10.913	-53.595	-63.344	-86.075	-61.236	-63.269	-63.980	-49.748	146.724	190.044	85.573	-4.651
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	-75.000	-125.000	65.000	-125.000	255.000	137.500	387.500	51.000	51.000	-50.000	-176.000	-330.000	-330.000	-330.000	5.000
Prijsbijstelling 2018	100.620	4.836	5.243	7.330	9.264	9.757	10.932	15.097	13.395	18.322	9.117	32.667	-47.062	8.908	2.814	

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Prijzjestelling 2018 (AP)	0	4.303	8.607	4.303	861	861	861	861	861	861	-7.460	-7.460	-7.459			
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	-18.488	-12.075	-6.060	-353												
Schiedam-Rotterdam Plan D	24.200				1.000	5.000	7.500	10.700								
Vaastelling subsidie Transferium Ridderkerk	0	-129									129					
Mutaties Miljoennota 2019	-308.186	-216.697	-65.592	-274.236	-289.992	-70.507	-12.904	-363.705	-227.919	-271.618	-282.962	-102.422	-81.677	64.663	449	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	505.871	460.265	546.730	481.426	429.315	368.820	360.527	260.448	73.531	47.109	37.196	90.249	121.328	64.663	449	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	162.258	147.563	156.570	160.882	161.053	171.057	172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	77.180	77.180	38.590	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	17.208	2.777	1.664	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	179.466	150.360	158.234	160.882	161.053	171.057	172.787	173.656	174.177	173.103	168.132	77.180	77.180	38.590	0	
Kaschuiven binnen Spoorwegen	0	-20.293	9.664	6.028	4.208	6.406	-1.962	-1.580	-1.199	-675	36	-16.190	5.945	7.269	2.343	
Mutaties Miljoennota 2019	-20.293	9.664	6.028	4.208	6.406	-1.962	-1.580	-1.199	-675	36	-16.190	5.945	7.269	2.343	0	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS	159.173	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095	171.207	172.457	173.502	173.139	151.942	83.125	84.449	40.933	0	
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	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 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	0
Aflossing lening ProRail	-92.498	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	
Extrapolatie 2032	9.990															9.990
Mutaties Miljoennota 2019	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	-6.607	9.990
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	225.565	390.998	173.704	25.953	26.348	37.525	37.525	37.525	37.525	37.525	37.525	37.525	37.525	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2019 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	225.565	406.498	208.866	54.953	75.348	43.525	47.025	56.825	53.825	53.825	53.824	387.749	285.172	200.662	0	
Aanvullende post Infrastructuurfonds	-644.000	-212.322	-393.098	-193.404	-43.453	-19.848	17.975	45.475	42.475	57.475	12.475	-23.325	65.575			

Artikel 13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bijdragen derden Spoorwegen	13.001	919	-1.000	-922	1.038	1.239	3.018	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509
Extrapolatie 2032	197.642															197.642
Indexeringsverschil BOV	-63.322	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523	-4.523
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	-31.354	-3.742	5.327	6.705	47.189	65.306	67.655	62.435	63.944	63.944	65.938	-152.669	-197.313	-67.916	4.551
Kustwacht	-40.200	-443	-443	-443	-443	-2.686	-2.686	-2.686	-2.686	-2.686	-2.686	-4.551	-4.551	-4.551	-4.551	-4.551
N35 Knooppunt Raalte	-500												-500			
PHS-Amsterdam Centraal	-150.000												-150.000			
Prijzbijsstelling 2018	54.348												54.348			
Programma's Fiets, DUWO en PIM	-10.278	-4.954	-5.324													
Restant eerste fase Beter Benutten	14.200	3.550	3.550	3.550	3.550											
Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II	205.041												205.041			
Risicoreservering DSO Omgevingswet	8.959												1.792	7.167		
Saldo meer- en tegenvallers Spoorwegen	30.451	24.038	6.060	353												
Schiedam-Rotterdam Plan D	-24.200			-1.000	-5.000	-7.500	-10.700									
Vaasstelling subsidie Transferium Ridderkerk	-129											-129				
Vorming artikel 20	-1.746.675	-9.897	-18.726	-14.867	-113.135	-169.544	-143.465	-159.544	-169.544	-124.544	-88.743	-403.771	-87.461	-125.151	-197.642	
Mutaties Miljoenennota 2019	-225.565	-406.498	-208.866	-54.953	-75.348	-43.525	-58.825	-53.825	-53.825	-53.825	-53.825	-53.824	-387.749	-285.172	-200.662	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 Spoorwegen	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	0	
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 Spoorwegen	2.410.301	2.484.671	2.282.729	2.287.867	2.242.319	1.945.395	1.889.663	2.124.249	1.831.610	1.854.411	1.857.448	2.013.209	1.920.756	1.633.685	0	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 Spoorwegen	2.097.151	2.009.388	2.064.005	1.918.372	1.912.531	1.819.026	1.809.753	1.711.101	1.536.948	1.529.045	1.493.446	1.500.296	1.532.486	1.525.763	1.460.850	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	55.930	-4.245	-7.350	-6.701	-6.565	-4.650	-4.552	-8.462	-4.703	-4.724	-4.745	-4.766	-4.788	-4.810	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.	370.180	197.969	189.979	195.562	200.551	203.991	190.522	312.266	197.133	197.133	197.133	197.133	197.133	197.133	197.133	0

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Artikel 13 Spoorwegen															
	Totaal mutatie														
Bijdragen derden Spoorwegen	760	919	-1.000	-922	-345	1.038	1.239	3.018	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509
Extrapolatie 2032	198.642														198.642
Grootprojectstatus PHS	-127.000	-3.500													
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	11.963	11.963													
Mutaties Miljoennota 2019	-114.277	-2.581	-1.000	-922	-345	1.038	1.239	3.018	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509	198.642
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.	255.903	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642

Aanvullende post Infrastructuurfonds

Bij de Eerste supplettoire begroting is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en structureel € 5 miljoen voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, worden de middelen conform de bestaande verdeelsleutel tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds. De middelen die bestemd zijn voor Spoorwegen worden als volgt ingezet: aanvullende apparaatsuitgaven voor lenW (begroting Hoofdstuk XII; € 14,0 miljoen); Grensoverschrijdend Spoorvervoer (€ 10,0 miljoen), Programma Behandelen en Opstellen (€ 150,0 miljoen), Programma Kleine Functiewijzigingen (€ 75,0 miljoen), Programma Overwegen (€ 50,0 miljoen), Programma Spoorgoederenvervoer (€ 70 miljoen), studie en innovatiebudget (€ 25,0 miljoen), Vervolgfase Beter en Meer (€ 11,0 miljoen) en vijfde en zesde spoor Amsterdam Zuid (€ 165 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Spoorwegen.

Aflossing lening ProRail

Voor het beheer, onderhoud en vervanging van de Spoorwegen ontvangt ProRail jaarlijks een subsidie. De subsidiebeschikking wordt verantwoord op artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging, alsmede 13.07 Rente en Aflossing, waar de uitgaven van ProRail voor rente en aflossing worden apart inzichtelijk worden gemaakt. Door een aflossing van een lening door ProRail treedt een rentevrijval van in totaal € 92,5 miljoen op. De lagere uitgaven op 13.07 Rente en Aflossing worden toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Beheer, onderhoud en vervanging Spoor

ProRail wil een aantal urgente werkzaamheden uitvoeren in 2018 en 2019. De hiervoor beschikbare middelen staan in latere jaren binnen het Infrastructuurfonds geraamd. Deze middelen worden middels een kasschuif binnen artikel 13 Spoorwegen naar voren gehaald.

Bijdragen derden Spoorwegen

Er liggen drie oorzaken ten grondslag aan de per saldo hogere ontvangsten van € 13,8 miljoen. Vanwege indexering van de HSL-concessievergoeding wordt € 18,7 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte. Daarnaast is voor de financiering van het toegankelijk maken van de sprinters een overeenkomst gesloten met NS. Afgesproken is dat de kosten hiervan in mindering worden gebracht op de concessievergoeding die de NS aan lenW betaalt. Dekking van de lagere ontvangsten komt uit de investeringsruimte van Spoorwegen (€ 5,7 miljoen). Tot slot wordt € 0,8 miljoen ontvangen van ProRail voor een afrekening met betrekking tot het project Partiele spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden.

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Grootprojectstatus PHS

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomst vaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 74](#)). Inmiddels zijn een aantal projecten uitgevoerd en een aantal projecten staat aan de start van uitvoering. Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om PHS aan te wijzen als groot project (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 82](#)). De kamer heeft hiermee op 6 februari 2018 ingestemd. Dit betekent dat de budgetten van PHS en de budgetten voor OV-SAAL (welke onder de scope van PHS vallen) worden overgeheveld van artikel 13 Spoorwegen naar artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer. Op artikel 17 wordt hiervoor artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gecreëerd.

Indexeringsverschil BOV

De budgetten voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen worden jaarlijks geïndexeerd met een loon- en prijsbijstelling. Deze indexatie gaat niet altijd gelijk op met de loon- en prijsstijgingen waar ProRail mee geconfronteerd wordt in de markt. Zoals vermeld in een Kamerbrief is een risicoreservering getroffen (Kamerstukken II 2017–2018, [29 984, nr. 735](#)). Uit deze risicoreservering wordt € 63,3 miljoen overgeheveld vanuit de investeringsruimte spoor naar artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Kasschuif Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld

Ten behoeve van het Rijksbrede budgettaire beeld faciliteert IenW op het Infrastructuurfonds een kasschuif van € 100 miljoen en € 150 miljoen uit respectievelijk 2019 en 2020 naar 2023.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettaire neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Spoorwegen noodzakelijk. Op artikelonderdeel 17.07 ERTMS doet een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van een geactualiseerde uitgavenraming.

Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur

Om binnen Regionaal, lokale infrastructuur tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Spoorwegen noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten bij het project Rotterdamsebaan – waar enkele betalingen reeds in 2019 en 2020 verwacht worden gelet op de voortgang van het project – en artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid.

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. Op artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte doet zich een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van onttrekkingen en toevoegingen aan de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd. Tevens doet zich een omvangrijke kasschuif voor op de beschikbaarheidsvergoedingen aan het consortium Infrasppeed (artikelonderdeel 13.04) als gevolg van geactualiseerde uitgavenramingen.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Door diverse autonome wijzigingen van de programmering raakte de omvang van overprogrammering op de verschillende modaliteiten uit balans. Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Kustwacht

De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Via deze mutatie wordt structureel dekking geregeld voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten van het Infrastructuurfonds (€ 101,8 miljoen) en Deltafonds (€ 25,4 miljoen).

PHS: Amsterdam Centraal

In juni is de Tweede Kamer geïnformeerd over de investering in de capaciteitsuitbreiding van Amsterdam Centraal Station (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 86](#)). De investering loopt via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hiertoe wordt € 150 miljoen vanuit de investeringsruimte van Spoorwegen toegevoegd aan artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Programma's Fiets, DUMO en PIM

In het Regeerakkoord wordt ingezet op slimme en duurzame mobiliteit. Om invulling hieraan te geven, worden drie programma's gestart, namelijk Fiets, Duurzame Mobiliteit (DUMO) en Programma Innovatie Mobiliteit (PIM). Dekking vindt plaats vanuit de investeringsruimte voor Wegen en Spoor conform de gebruikelijke verdeelsleutel gecorrigeerd voor Vaarwegen (wegen: 57,5% en spoor 42,5%). Een deel van de middelen wordt overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII, onder

meer voor inhuur en beleidsondersteuning en advies (BOA) van Rijkswaterstaat.

Restant eerste fase Beter Benutten

De eerste fase van het programma Beter Benutten is afgerond. Er resteert een deel van het beschikbaar gestelde budget (totaal € 45,3 miljoen). Dit restantbudget wordt naar rato verdeeld over de modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het programma.

Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II

Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. Een deel van de beleidsruimte staat in 2029. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). De beleidsruimte in 2030 is conform regeerakkoord gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds.

Reservering Omgevingswet

De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De reservering op artikel 18.16 voor de Omgevingswet valt vrij. De middelen worden via de vigerende verdeelsleutel over de fondsen verdeeld. Dit betekent dat € 5,7 miljoen vloeit naar het Deltafonds. Binnen het Infrastructuurfonds wordt € 12,1 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdwegennet geboekt, € 9,0 miljoen naar de investeringsruimte van Spoorwegen en € 1,6 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Spoorwegen. Het saldo van € 30,5 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Spoorwegen. De grootste meevallers doen zich voor bij het programma Spoorse Doorsnijdingen, waar een gemeente een verstrekte subsidie terugbetaalt als gevolg van het niet in realisatie nemen van een deelproject (€ 11,8 miljoen), de post nazorg lijnen/halten (€ 6,8 miljoen), en het project Venlo logistiek multimodaal knooppunt (€ 5,2 miljoen).

Schiedam–Rotterdam Plan D

In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken om extra middelen beschikbaar te stellen voor de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam. Hiertoe wordt € 24,2 miljoen overgeheveld vanuit de investeringsruimte Spoorwegen naar artikelonderdeel 13.03 Aanleg.

Vorming artikel 20

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK [34 775 A, nr. A](#)). Een belangrijk verbetering is dat in tegenstelling tot voorheen via het nieuwe artikel alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat om de investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Dit betreft de budgettaire verwerking van de introductie van het nieuwe

artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK [34 775 A, nr. 60](#)). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn aanpak files, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	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	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	1.206	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	195.970	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	0
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	-32.174	39.878	47.802	-16.660	-38.846										
Prijsbijstelling 2018	87.44	2.859	2.257	2.118	782	2						726				
Rotterdamsebaan	457	457														
Vaastelling subsidie Transferium Ridderkerk	254	254														
Mutaties Miljoenennota 2019	-29.061	42.592	49.920	-15.878	0	-38.844	0	0	0	0	0	726	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.	166.909	151.807	152.527	68.651	1.605	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	10.695	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	9.233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	9.233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	1.306	-1.306													
PF/BCF: Sloeweg	-1.383	-1.383														
Prijsbijstelling 2018	20	20														
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	-7.870	57	-7.927													
Mutaties Miljoenennota 2019	0	0	-9.233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	51.836	91.896	58.774	12.100	3.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-44.650	-58.761	9.811	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	7.186	33.135	68.585	12.100	3.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur	0	25.737	6.739	-62.805	-11.169	41.498										
Prijsbijstelling 2018	1.900	1.081	74	59	686											
Mutaties Miljoenennota 2019	25.737	7.820	-62.731	-11.110	42.184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL	32.923	40.955	5.854	990	45.677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 Reg./Lok.infra.	246.600	201.111	170.614	96.629	5.088	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	9.969	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 Reg./Lok.infra.	203.156	142.350	180.425	96.629	5.088	40.596	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	9.969	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 Reg./Lok.infra.	199.832	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	9.336	10.695	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 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 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Kasschuiven binnen Regionaal, lokale infrastructuur

Om binnen Regionaal, lokale infrastructuur tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Spoorwegen noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten bij het project Rotterdamsebaan – waar enkele betalingen reeds in 2019 en 2020 verwacht worden gelet op de voortgang van het project – en artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdwegennet. Het saldo van € 77,8 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet. De grootste meevallers doen zich voor bij het programma ZSM Spoedwet Wegverbreding, waar inmiddels vrijwel alle deelprojecten zijn opgeleverd (€ 54,8 miljoen), de Sluiskiltunnel (artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur; € 7,9 miljoen) en N35 Zwolle–Almelo (€ 7,5 miljoen). Hiertegenover staat een tegenvaller van € 5,5 miljoen op het project N35 Wierden–Almelo.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Artikel 15 Hooftvaarwegennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 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	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire 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	0
Extrapolatie 2032	8.525															8.525
Prijsbijstelling 2018	1.950	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Mutaties Miljoenennota 2019	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	8.655
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgmt.	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh.& verv.	376.866	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	20.718	-4.718	-4.718	-5.928	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh.& verv.	397.584	381.929	289.691	208.708	298.197	330.323	260.850	231.841	232.721	231.357	311.783	319.477	311.478	206.094	0	0
Aanvullende post Infrastructuurfonds	14.500	583	8.575	5.342												
DBFM Afsluitdijk	-19.954	-2.469	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345
Defensie: personele capaciteit Kustwacht	-16.660	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190
Extrapolatie 2032	206.094															206.094
Kasschuiven binnen Hooftvaarwegennet	0	-50.323	-19.942	35.278	14.676	3.610	17.479	279	-674	651	2.152	-3.186				
Kustwacht	127.200	1.400	1.400	1.400	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	14.400	14.400	14.400	14.400	14.400	14.400
Prijsbijstelling 2018	63.939	5.204	5.486	5.669	4.879	4.851	4.535	4.578	4.283	3.155	3.155	4.405	3.973	3.484	3.141	3.141
RWS Service Level Agreement	3.298	3.298														
Saldo mee- en tegenvallers Hooftvaarwegennet	-233	-233														
VenR Rijkswaterstaat	-7.644	-6.507	-10.750	41.522	102.218	23.560	30.202	48.825	-25.000	-25.000	-25.000	-25.000	-55.658	-82.887		
Mutaties Miljoenennota 2019	-47.978	-18.890	86.676	120.638	37.986	-12.669	58.224	59.352	-16.554	-15.229	-6.578	-43.006	-67.538	15.006	221.100	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh.& verv.	349.906	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654	319.074	291.193	216.167	216.128	305.205	276.471	243.940	221.100	221.100	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	227.570	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-8.601	-1.618	8.000	-8.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 15 Hoofdvraagwennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	218.969	321.567	294.411	225.580	203.242	57.040	85.960	97.741	242.469	246.966	110.739	51.435	76.685	21.721	0	
Aanvullende post Infrastructuurfonds	127.000	36.544	57.309	25.597	4.365	6.150	6.650	6.650	-5.175	-5.175	-5.175	-5.175	-5.175			
Beter Benutten; Blauwe Golf Verbindend	25	25														
Extrapolatie 2032	22.161															22.161
Kasschuif Infrastructuurfonds	0	-107.094	28.540	78.554												
Kasschuiven binnen Hoofdvraagwennet	0	-15.007	-16.206	48.849	-18.186	-43.992	-8.750	59.329	12.064	14.682	-33.508	12.399	21.896	-17.462	-806	
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0	16.599	-13.260	280	2.743	2.743	2.743	2.743	2.743	2.743	-22.820					
Kasschuiven tussen modaliteiten	0			150.000												
Prijsbijstelling 2018	23.285	3.904	5.272	4.850	4.432	1.960	1.714	2.346	2.097	2.028	1.944	-174	-8.003	338	339	
Prijsbijstelling 2018 (AP)	0	763	1.525	763	152	152	152	152	152	152	-1.321	-1.321	-1.321			
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagwennet	6.073	6.662		-589												
VenR Rijkswaterstraat	0	6.507	7.883	-46.299	-102.218	-23.560	23.169	-30.202	-48.825	25.000	25.000	25.000	55.658	82.887		
Mutaties Miljoennota 2019	-51.197	42.523	62.580	119.253	-58.262	18.536	-27.061	22.146	-13.168	37.873	-87.998	-16.442	125.211	-17.144	21.694	
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	167.772	364.110	356.991	344.833	144.980	75.576	58.899	119.887	229.301	284.839	22.741	34.993	201.896	4.577	21.694	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.04 GIV/PPS	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	-9.090	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 15.04 GIV/PPS	35.749	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	0	
Extrapolatie 2032	42.562															42.562
Kasschuiven binnen Hoofdvraagwennet	0	-1.919	4.047	-39.413	27.580	16.889	14.916	-9.705	-9.487	-9.286	-9.250	-5.584	2.328	2.208	16.676	
Prijsbijstelling 2018	14.818	515	3.613	1.943	1.136	1.071	915	533	541	534	526	571	685	683	903	649
Mutaties Miljoennota 2019	-1.404	7.860	-37.470	28.716	17.960	15.831	-9.172	-8.946	-8.752	-8.724	-5.013	3.013	2.891	17.579	43.211	
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.04 GIV/PPS	34.345	240.431	129.319	75.628	71.244	60.863	35.476	35.984	35.570	35.001	37.938	45.642	45.464	60.118	43.211	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVVN	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	0	
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Artikel 115 Hoofdvraagwagennet	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stand eerste suppletioire begroting 2018 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	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	297.260	0
Extrapolatie 2032	297.260															297.260
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	- 911	- 911														
Loonbijstelling 2018	73.303	5.074	5.022	5.003	4.969	4.865	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837	4.837
Prijsbijstelling 2018	24.290	1.656	1.641	1.637	1.634	1.612	1.606	1.612	1.615	1.628	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606
Strategisch Capaciteitsmanagement RWS	8.159	2.720	3.097	2.342												
SZW: Rijkschoonmaakorganisatie	- 3.216	- 38	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227
VenR Rijkswaterstaat	7.644	2.867	4.777													
Mutaties Miljoenennota 2019	5.781	12.023	14.287	8.718	6.250	6.216	6.222	6.225	6.229	6.238	6.216	6.216	6.216	6.216	6.216	303.476
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	312.727	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836	300.124	299.147	299.632	300.918	303.476	303.476	303.476	303.476	303.476	303.476
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0	0	0	20.000	48.373	3.827	39.929	38.342	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	37.827	66.384	31.439	4.865	4.935	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	6.650	0
Stand eerste suppletioire begroting 2018 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN	37.827	66.384	31.439	4.865	4.935	6.650	6.650	6.650	26.650	55.023	10.277	46.579	38.342	0	0	0
Aanvullende post Infrastructuurfonds	- 146.000	- 37.827	- 66.384	- 31.439	- 4.865	- 4.935	- 6.650	- 7.150	4.675	5.175	5.175	5.175	5.175			
Bijdragen derden Hoofdvraagwagennet	14.045															
Extrapolatie 2032	9.000															9.000
Kasschuiven binnen Hoofdvraagwagennet	0	- 4.568	2.548	2.925	1.581	476	476	976	976	- 2.124	- 6.083	36.940	- 11.541	- 24.194	806	806
Kustwacht	- 7.120	- 78	- 78	- 78	- 78	- 476	- 476	- 476	- 476	- 476	- 476	- 806	- 806	- 806	- 806	- 806
Prijsbijstelling 2018	9.631												9.631			
Restant eerste fase Beter Benutten	1.000	250	250	250	250											
Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II	36.336															36.336
Risicoversering DSO Omgevingswet	1.587															317
RWS Service Level Agreement	- 3.298	- 3.298														1.270
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagwagennet	- 5.840	- 6.429			589											
Strategisch Capaciteitsmanagement RWS	- 8.159	- 2.720	- 3.097	- 2.342												

Artikel 115 Hoofdvraagnummer	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Totaal mutatie															
Vorming artikel 20															
	- 243.253								- 28.725	- 53.639	- 51.586	- 85.691	- 14.612		- 9.000
Mutaties Miljoenennota 2019	- 37.627	- 66.384	- 31.439	- 4.865	- 4.935	- 6.650	- 6.650	- 6.650	- 26.650	- 55.023	- 10.277	- 46.579	- 38.342	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 HVWN	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	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 HVWN	1.005.400	1.314.326	1.092.963	795.186	863.301	741.180	700.535	682.609	848.090	880.276	781.535	765.905	774.663	576.139	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 HVWN	873.105	1.291.388	1.187.727	1.067.776	862.430	762.574	722.228	754.866	789.325	845.541	678.015	669.237	803.431	597.926	598.136
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN	131.197	133.927	100.240	59.500	37.668	0	7.976	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	3.436	1.210	1.210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN	134.633	135.137	101.450	59.500	37.668	0	7.976	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijdragen derden Hoofdvraagnummer	14.045														
Kasschuiven binnen Hoofdvraagnummer	0	- 71.817	- 29.553	47.639	25.651	- 23.017		51.097							
Prijsbijstelling 2018	622	622													
Mutaties Miljoenennota 2019	- 57.772	- 29.553	48.261	25.651	- 23.017	0	0	51.097	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN	76.861	105.584	149.711	85.151	14.651	0	7.976	51.097	0	0	0	0	0	0	0

Aanvullende post Infrastructuurfonds

Bij de Eerste suppletoire begroting is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en structureel € 5 miljoen voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, worden de middelen conform de bestaande verdeelsleutel tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds. De middelen die bestemd zijn voor het Hoofdvaarwegennet worden als volgt ingezet: aanvullende apparaatsuitgaven voor IenW (begroting Hoofdstuk XII; € 4,5 miljoen); de opwaardering van de Vaarweg Lemmer–Delfzijl en het Wilhelminakanaal en de aanpak van knelpunten op de Maas (€ 141,5 miljoen). Het restant wordt nog niet direct aangewend en komt ten gunste van de investeringsruimte voor Hoofdvaarwegennet.

Bijdragen derden Hoofdvaarwegennet

Aan de hogere ontvangsten van per saldo € 14,0 miljoen liggen hoofdzakelijk twee oorzaken ten grondslag, namelijk hogere ontvangsten voor verkeersbegeleiding (VBS-tarief) (€ 4,9 miljoen) en hogere ontvangsten voor het project modernisering Maasroute fase 2 (€ 9,0 miljoen) als gevolg van een Connecting Europe Facility (CEF) subsidie. De ontvangsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van vaarwegen.

DBFM Afsluitdijk

In 2018 is de DBFM-aanbesteding van het project Afsluitdijk afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Gezien ook bepaalde weg- en vaarweginfrastructuur onderdeel is van het DBFM-contract, worden middelen overgeheveld vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet naar het Deltafonds.

Defensie: personele capaciteit Kustwacht

Dit betreft een bijdrage van het Ministerie van IenW voor de personele uitbreiding van de Kustwacht. De budgetten worden overgeheveld naar het Ministerie van Defensie.

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Kasschuif Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanloopperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de

productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

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 doen zich voor op artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Ook zijn diverse ontvangstenramingen geactualiseerd. De grootste kasschuif doet zich voor bij het project Nieuwe Sluis Terneuzen, waarbij enkele ontvangsten pas in latere jaren worden verwacht in plaats van 2018 en 2019.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Hoofdvaarwegennet noodzakelijk.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Door diverse autonome wijzigingen van de programmering raakte de omvang van overprogrammering op de verschillende modaliteiten uit balans. Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

Kustwacht

De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft lenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Via deze mutatie wordt structureel dekking geregeld voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten van het Infrastructuurfonds (€ 101,8 miljoen) en Deltafonds (€ 25,4 miljoen).

Loonbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II

Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. Een deel van de beleidsruimte staat in 2029. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). De beleidsruimte in 2030 is conform regeerakkoord gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds.

Reservering Omgevingswet

De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De reservering op artikel 18.16 voor de Omgevingswet valt vrij. De middelen worden via de vigerende verdeelsleutel over de fondsen verdeeld. Dit betekent dat € 5,7 miljoen vloeit naar het Deltafonds. Binnen het Infrastructuurfonds wordt € 12,1 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdwegennet geboekt, € 9,0 miljoen naar de investeringsruimte van Spoorwegen en € 1,6 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

RWS Service Level Agreement

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de berging van het vrachtschip Sirena, hogere wegsleepkosten als gevolg van toename van het verkeer, onverwachte reparaties aan de Merwededebrug, de sanering van grond bij steunpunten, en hogere ICT-uitgaven worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de beheer- en onderhoudbudgetten van hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdvaarwegennet. Het saldo van € 5,8 miljoen wordt onttrokken aan de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet. Bij de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee doet zich een tegenvaller voor van € 6,7 miljoen als gevolg van de vondst van niet-gesprongen explosieven. Hiertegenover staan enkele meevallers van in totaal € 0,8 miljoen.

Strategisch Capaciteitsmanagement RWS

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig 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 vanwege een toenemende beheer en onderhoudsopgave en het toegenomen aantal DBFM-contracten. Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten.

VenR Rijkswaterstaat

De bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde infrastructuur is aan een groot-schalige opknapbeurt toe. Een groot deel van de infrastructuur stamt uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor van veel bruggen, tunnels, viaducten en sluizen het einde van de technische levensduur nadert. Om de invulling te geven aan deze opgave, worden de voor Vervanging en Renovatie (VenR) gereserveerde middelen middels een kasschuif naar voren gehaald.

Vorming artikel 20

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK [34 775 A, nr. A](#)). Een belangrijke verbetering is dat in tegenstelling tot voorheen via het nieuwe artikel alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat om de investeringsruimte, reserveringen die worden aange-

houden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Dit betreft de budgettaire verwerking van de introductie van het nieuwe artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK [34 775 A, nr. 60](#)). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn aanpak files, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

Artikel 17 Mega-projecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Kaschuif Infrastructuurfonds	0	-75.000		75.000												
Kaschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds	0			-50.000	50.000											
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	-27.689	-54.301	5.395		41.795	34.801									-1
Kaschuiven tussen modaliteiten	0	75.000	125.000	-15.000	-25.000	-35.000	-37.500	-87.500								
Prijsbijstelling 2018	29.016	378		1.173												27.465
Mutaties Miljoenennota 2019		-28.811	70.699	16.568	25.000	6.795	-2.699	-87.500	0	0	0	0	0	0	0	27.464
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.07 ERTMS		94.594	217.960	225.340	308.829	306.566	275.428	127.172	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	154.208	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		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	0
Saldo 2017	29.112	29.112														
Mutaties voorjaarsnota 2018		29.112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		144.010	164.812	192.195	179.382	157.536	127.454	121.430	84.229	66.604	95.664	53.684	0	0	0	0
Bijdragen denden Megaprojecten Verkeer en Vervoer	15.121								7.521							
Kaschuiven binnen Megaprojecten	0	-21.733	20.038	69.140	48.437	-10.595	-49.025	-64.594	-67.315	-63.670	-86.796	227.281	-566			
Prijsbijstelling 2018	21.159	1.710	3.091	3.967	3.471	1.668	1.197	853	370	69	319	2.903	1.541			
Mutaties Miljoenennota 2019		-20.023	23.129	73.107	51.908	-8.927	-48.428	-63.741	-59.424	-63.601	-88.479	237.784	975	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		123.987	187.941	265.302	231.290	148.609	79.026	57.689	24.805	3.003	9.185	291.468	975	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.10 PHS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 17.10 PHS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grootprojectstatus PHS	3.003.377	203.908	261.697	193.486	336.491	422.570	417.026	325.512	275.250	201.358	195.820	156.875	6.050	3.630		3.704
Kaschuif Infrastructuurfonds	0	-75.000		75.000												
Kaschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds	0			-50.000	50.000											
PHS: Amsterdam Centraal	150.000															150.000
Mutaties Miljoenennota 2019		128.908	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026	325.512	275.250	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630		3.704
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.10 PHS		128.908	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026	325.512	275.250	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630		3.704

Artikel 17 Mega-projecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 Mega VenV	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	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 Mega VenV	323.554	323.079	406.948	466.204	460.300	408.574	339.095	252.505	206.005	237.078	197.364	81.043	126.744	0	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 Mega VenV	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	465.593	341.024	343.681	616.003	238.068	157.838	3.704	0	0
Totaal uitgaven stand tweede supplettoire begroting 2018 Mega VenV	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	465.593	341.024	343.681	616.003	238.068	157.838	3.704	0	0
Realisatie 2018 Mega VenV	377.045	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	465.593	341.024	343.681	616.003	238.068	157.838	3.704	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	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	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-838	0	621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	29.598	61.496	69.660	92.586	39.677	33.056	31.303	21.214	62.068	24.094	19.708	0	0	0	0	0
Bijdragen derden Megaprojecten Verkeer en Vervoer								7.521			7.600					
EU subsidies ERTMS	-1.500															
Grootprojectstatus PHS	127.000	3.500														
Kasschuiven binnen Megaprojecten	-970	5.998	18.234	12.860	-11.647	-12.929	43.844	-21.214	-62.068	-24.094	51.966					
Prijsbijstelling 2018	410	1.026	1.321	1.190	428	307	1.146				1.093					
Mutaties Miljoenennota 2019	124.940	10.524	19.555	14.050	-11.219	-12.622	44.990	-13.693	-62.068	-24.094	60.679	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV	154.538	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434	76.293	7.521	0	0	80.387	0	0	0	0	0

Bijdragen derden Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Dit zijn bijdragen van derden voor het uitvoeren van aanvullende werkzaamheden in relatie tot het project Zuidasdok, namelijk € 7,5 miljoen om een eventuele aanleg van een vijfde en zesde spoor mogelijk te maken en € 7,6 miljoen voor de uitbreiding van fietsparkeermogelijkheden.

Grootprojectstatus PHS

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomst vaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 74](#)). Inmiddels zijn een aantal projecten uitgevoerd en een aantal projecten staat aan de start van uitvoering. Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om PHS aan te wijzen als groot project (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 82](#)). De kamer heeft hiermee op 6 februari 2018 ingestemd. Dit betekent dat de budgetten van PHS en de budgetten voor OV-SAAL (welke onder de scope van PHS vallen) worden overgeheveld van artikel 13 Spoorwegen naar artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer. Op artikel 17 wordt hiervoor artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gecreëerd.

Kasschuif Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletore begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanloopperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

Kasschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds

Vanwege actualisaties van projectramingen en de verwerking van het Regeerakkoord, zijn de beschikbare budgetten en uitgavenramingen op de investeringsfondsen in een aantal jaren uit balans geraakt. Met behulp van deze kasschuif kan de mismatch in 2020 en 2021 tussen beschikbare budgetten en de uitgavenramingen deels hersteld worden.

Kasschuiven binnen Megaprojecten

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van de modaliteiten noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuif doet zich voor op artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok door een geactualiseerde uitgavenraming naar aanleiding van de gunning van het contract. Dit heeft ook geleid tot een kasschuif op de ontvangsten gerelateerd aan het project Zuidasdok. Tevens doet zich ook op artikelonderdeel 17.07 ERTMS een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van een geactualiseerde uitgavenraming.

Kasschuiven tussen modaliteiten

Door diverse autonome wijzigingen van de programmering raakte de omvang van overprogrammering op de verschillende modaliteiten uit balans. Om voor alle modaliteiten tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren tussen alle modaliteiten in het Infrastructuurfonds noodzakelijk.

PHS: Amsterdam Centraal

In juni is de Tweede Kamer geïnformeerd over de investering in de capaciteitsuitbreiding van Amsterdam Centraal Station (Kamerstukken II 2017–2018, [32 404, nr. 86](#)). De investering loopt via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hiertoe wordt € 150 miljoen vanuit de investeringsruimte van Spoorwegen toegevoegd aan artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	1.016	879	775	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	4.627	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	5.643	879	775	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prijsbijstelling 2018	113	87	14	12												
Mutaties Miljoennota 2019	87	14	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.06 Ext. veiligheid	5.730	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	44.887	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten	44.887	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Duurzaamheidsmaatregelen RWS	- 9.800	- 9.800														
HXII: Aanwending afronning eigen vermogen RWS 2017	- 22.707	- 6.167	- 8.970	- 4.870	- 2.700											
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	- 16.540	8.970	4.870	2.700											
Mutaties Miljoennota 2019	- 32.507	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten	12.380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519.091	533.124	1.589.328	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	100.000	100.000	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	524.091	633.124	1.689.328	0
Extrapolatie 2032	1.643.963															1.643.963
Prijsbijstelling 2018	86.314													6.204	39.752	40.358
Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II	- 519.091												- 519.091			
Vorming artikel 20	- 4.112.729	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 639.328	- 1.729.050	- 1.684.321
Mutaties Miljoennota 2019	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 524.091	- 633.124	- 1.689.328	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
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	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 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	0
Extrapolatie 2032	445.202															445.202
Mutaties Miljoenennota 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202
Stand ontwerpbegroting 2019 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	445.202
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	1.950	1.299	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	-1.872	-1.246	-223	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	78	53	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.670	22.680	0	0
HXII/DF: Risicoreservering DSO Omgevingswet	-5.670												-1.134	-4.536		
HXII: Transitiekosten RWS Omgevingswet	-163	-78	-53	-32												
Risicoreservering DSO Omgevingswet	-22.680												-4.536	-18.144		
Mutaties Miljoenennota 2019	-78	-53	-32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5.670	-22.680	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 Overige uitgaven ontv.	2.966	2.178	1.030	0	0	0	0	0	0	0	0	0	524.761	555.804	2.034.530	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 Overige uitgaven ontv.	55.608	5.932	5.807	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	655.804	2.134.530

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 Overige uitg.en ontv.	18.110	893	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	12.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	12.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.	12.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	78.728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	78.728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	78.728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2018 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 2018 Overige uitg.en ontv.	91.104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2019 Overige uitg.en ontv.	91.104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Duurzaamheidsmaatregelen RWS

Om invulling te geven aan de duurzaamheidsambities van de rijksoverheid (onder meer vormgegeven in Green Deal Elektronisch Vervoer), vergroot Rijkswaterstaat zijn wagenpark en worden zonnepanelen aangebracht op de verschillende gebouwen en steunpunten. De dekking vindt plaats uit de afgeroomde overschrijding van het eigen vermogen van Rijkswaterstaat in 2016.

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

HXII: Aanwending afroming eigen vermogen RWS

De maximale omvang van het eigen vermogen is in 2016 door Rijkswaterstaat overschreden en afgedragen aan het moederdepartement. In lijn met het zwaartepunt van de herkomst zijn deze middelen vorig jaar toegevoegd aan artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds. Een deel van de middelen wordt benut om problematiek op de begroting Hoofdstuk XII te dekken.

Resterende beleidsruimte kabinet-Rutte II

Het vorige kabinet heeft bij de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 besloten een deel van de investeringsruimte apart te zetten voor een volgend kabinet, de zogenoemde beleidsruimte. Met het aantreden van het kabinet-Rutte III kan de beleidsruimte betrokken worden bij de budgettaire besluitvorming. Een deel van de beleidsruimte staat in 2029. De middelen tot 2030 worden verdeeld over de modaliteiten middels de gebruikelijke verdeelsleutel (conform regeerakkoord kabinet-Rutte III). De beleidsruimte in 2030 is conform regeerakkoord gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds.

Reservering Omgevingswet

De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De reservering op artikel 18.16 voor de Omgevingswet valt vrij. De middelen worden via de vigerende verdeelsleutel over de fondsen verdeeld. Dit betekent dat € 5,7 miljoen vloeit naar het Deltafonds. Binnen het Infrastructuurfonds wordt € 12,1 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdwegennet geboekt, € 9,0 miljoen naar de investeringsruimte van Spoorwegen en € 1,6 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

Vorming artikel 20

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK 34 775 A, nr. A). Een belangrijke verbetering is dat in tegenstelling tot voorheen via het nieuwe artikel alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat om de investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningfase. Dit betreft de budgettaire verwerking van de introductie van het nieuwe artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK 34 775 A, nr.

60). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn aanpak files, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 19.09	5.676.892	5.956.825	5.995.084	5.918.480	6.082.168	6.030.014	5.661.891	5.553.891	5.041.999	5.121.536	5.041.999	4.942.140	5.233.405	5.225.818	5.361.316	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	446.696	957.232	463.807	94.072	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 19.09	6.123.588	6.914.057	6.458.891	6.012.552	6.182.168	6.130.014	5.761.891	5.653.891	5.141.999	5.221.536	5.141.999	5.042.140	5.333.405	5.325.818	5.461.316	0
Aanvullende post Infrastructuurfonds	-28.759	-1.500	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500						
BZK: Bouwagenda	-640	-200	-200	-40												
BZK: Klimaatveloppe CO2-meting catering	30	30														
BZK: Klimaatveloppe MVI criteria	160	160														
DBFM Afsluitdijk	-58.150	-9.075	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775	-3.775
Defensie: personele capaciteit Kustwacht	-16.660	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190
DE: Afwikking Hanzelijn	-2.000	-2.000														
Extrapolatie 2032	5.460.859															5.460.859
HXII/DF: Risicoreservering DSO Omgevingswet	-5.670												-1.134	-4.536		
HXII: Aanvullende taken KNMI	-1.144	-122	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73	-73
HXII: Aanwending afroning eigen vermogen RWS 2017	-22.707	-6.167	-8.970	-4.870	-2.700											
HXII: Basale Dienstverlening KNMI	-9.260	-500	-500	-500	-500	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660	-660
HXII: Bedrijfsgegevenskundige zorg	270	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
HXII: Beter Benutten	-1.000	-250	-500	-250												
HXII: Bijdrage aan RWS tbv circulaire economie	2.000	2.000														
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	-1.420	-1.420														
HXII: Transitiekosten RWS Omgevingswet	-163	-78	-53	-32												
Kaaschuif Infrastructuurfonds	0	-700.000	300.000	400.000												
Kaaschuif Rijksbrede budgettaire beeld	0	-100.000	-150.000	250.000												
Kaaschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds	0	-100.000	100.000													
Kustwacht	25.440	280	280	280	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	2.880	2.880	2.880	2.880	2.880
LNV: Infra Eco Network Europe	5	5														
Loonbijstaall 2018	189.040	13.229	13.047	13.018	12.810	12.426	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451	12.451
Meeropbrengsten Eurovignet	416.000	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
PF/BCF: Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag	- 50	- 50														
PF/BCF: Soeweg	- 1.383	- 1.383														
Prijsbijstelling 2018	1.299.991	84.636	87.521	88.064	87.659	89.081	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303	86.303
Prijsbijstelling 2018 (AP)	68.728	10.895	21.790	10.895	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179	2.179
Programma's Fiets, DUMO en PIM	- 6.696	- 3.187	- 5.509													
SZW: Rijkschoonmaakorganisatie	- 3.216	- 38	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227	- 227
Vorbereidingsuitgaven vrachtheffing	- 1.179	- 1.179														
Mutaties Miljoenennota 2019	- 608.360	- 608.360	7.859	178.658	621.941	126.979	374.226	124.226	124.226	124.226	127.726	128.906	127.772	124.370	128.906	5.589.765
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 19.09	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2018	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	5.361.316	0
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire begroting 2018	6.123.588	6.914.057	6.458.891	6.012.552	6.182.168	6.130.014	5.761.891	5.653.891	5.221.536	5.141.999	5.042.140	5.333.405	5.325.818	5.461.316	5.461.316	0
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2019	5.515.228	6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765

Aanvullende post Infrastructuurfonds

Bij de Eerste supplettoire begroting is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Een deel van de middelen wordt ingezet voor aanvullende apparaatsinzet als gevolg van de aanvullende projecten en programma's. Deze middelen worden overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII, waar de apparaatsuitgaven van lenW worden verantwoord.

DBFM Afsluitdijk

In 2018 is de DBFM-aanbesteding van het project Afsluitdijk afgerond. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen. Gezien ook bepaalde weg- en vaarweginfrastructuur onderdeel is van het DBFM-contract, worden middelen overgeheveld vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet naar het Deltafonds.

Defensie: personele capaciteit Kustwacht

Dit betreft een bijdrage van het Ministerie van lenW voor de personele uitbreiding van de Kustwacht. De budgetten worden overgeheveld naar het Ministerie van Defensie.

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

HXII/DF: Reservering Omgevingswet

De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De reservering op artikel 18.16 voor de Omgevingswet valt vrij. De middelen worden via de vigerende verdeelsleutel over de fondsen verdeeld. Dit betekent dat € 5,7 miljoen vloeit naar het Deltafonds. Binnen het Infrastructuurfonds wordt € 12,1 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdwegennet geboekt, € 9,0 miljoen naar de investeringsruimte van Spoorwegen en € 1,6 miljoen naar de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

HXII: Aanwending afroming eigen vermogen RWS

De maximale omvang van het eigen vermogen is in 2016 door Rijkswaterstaat overschreden en afgedragen aan het moederdepartement. In lijn met het zwaartepunt van de herkomst zijn deze middelen vorig jaar toegevoegd aan artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds. Een deel van de middelen wordt benut om problematiek op de begroting Hoofdstuk XII te dekken.

HXII: Basale Dienstverlening KNMI

Het KNMI heeft onderzocht hoe de toekomstvastheid van het instituut geborgd kan worden. Zowel voor wat betreft haar bedrijfsvoering als haar taken gelet op technologische ontwikkeling. Het totale plan van het KNMI laat zich in grofweg twee investeringen uiteenzetten. Naar aanleiding van besluitvorming over de eerste investering (Basale Dienstverlening+) worden aanvullende middelen beschikbaar gesteld. Deze investering legt de focus op een gezonde bedrijfsvoering en financiën van het KNMI.

Kasschuif Infrastructuurfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld

Ten behoeve van het Rijksbrede budgettaire beeld faciliteert IenW op het Infrastructuurfonds een kasschuif van € 100 miljoen en € 150 miljoen uit respectievelijk 2019 en 2020 naar 2023.

Kasschuif tussen Infrastructuur- en Deltafonds

Vanwege actualisaties van projectramingen en de verwerking van het Regeerakkoord, zijn de beschikbare budgetten en uitgavenramingen op de investeringsfondsen in een aantal jaren uit balans geraakt. Met behulp van deze kasschuif kan de mismatch in 2020 en 2021 tussen beschikbare budgetten en de uitgavenramingen deels hersteld worden.

Kustwacht

De Kustwacht voert een aantal structurele taken uit die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Tot op heden heeft IenW haar bijdrage aan deze taken steeds incidenteel gedekt. Via deze mutatie wordt structureel dekking geregeld voor luchtsurveillance en de benodigde personele capaciteit. Dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten van het Infrastructuurfonds (€ 101,8 miljoen) en Deltafonds (€ 25,4 miljoen).

Loonbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Meeropbrengsten Eurovignet

Het Eurovignet is een heffing voor zware vrachtwagens voor het gebruik van de hoofdwegen van een aantal Europese landen. Het Eurovignetverdrag wordt gewijzigd. Op 6 december 2017 hebben de vijf Eurovignetlidstaten een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend. Volgens huidig inzicht in de ratificatieprocessen van de deelnemende landen, treden de nieuwe tarieven medio 2019 in werking. De wijziging van het verdrag leidt tot hogere heffingsontvangsten voor de Nederlandse overheid. De geraamde meeropbrengsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet op het Infrastructuurfonds.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Programma's Fiets, DUMO en PIM

In het Regeerakkoord wordt ingezet op slimme en duurzame mobiliteit. Om invulling hieraan te geven, worden drie programma's gestart, namelijk Fiets, Duurzame Mobiliteit (DUMO) en Programma Innovatie Mobiliteit (PIM). Dekking vindt plaats vanuit de investeringsruimte voor Wegen en Spoor conform de gebruikelijke verdeelsleutel gecorrigeerd voor Vaarwegen (wegen: 57,5% en spoor 42,5%). Een deel van de middelen wordt overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII, onder meer voor inhuur en beleidsondersteuning en advies (BOA) van Rijkswaterstaat.

Vorbereidingsuitgaven vrachtheffing

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is opgenomen dat zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Hiertoe wordt een beleidskader opgesteld waarin de beleidsuitgangspunten van de heffing worden vastgelegd. Dit document wordt eind 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. De uitgaven die hiermee gepaard gaan, worden voorgefinancierd vanuit de investeringsruimte van Hoofdwegennet. De verantwoording van de uitgaven aan apparaat en inhuur vindt plaats op de begroting Hoofdstuk XII. Hiertoe wordt € 1,2 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A9 Rottepolderplein	30.000				30.000								30.000			
Bijdragen derden verkenningen	47.500				30.000	17.500										
Vorming artikel 20	958.787	2.000	4.000	7.900	6.304	50.000	193.526	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000				
Mutaties Miljoenennota 2019	2.000	4.000	7.900	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000	30.000	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	2.000	4.000	7.900	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000	30.000	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorming artikel 20	100.000	10.000	30.000	30.000	30.000	30.000										
Mutaties Miljoenennota 2019	10.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A9 Rottepolderplein	-30.000												-30.000			
Vorming artikel 20	545.000	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	205.000	105.000	5.000	5.000
Mutaties Miljoenennota 2019	5.000	25.000	13.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	5.000	25.000	13.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties voorjaarsnota 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 20.04		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Generieke investeringsruimte																
Extrapolatie 2032	-20.000															-20.000
Prijsbijstelling 2018 (AP)	6.537													2.179	2.179	2.179
Vorming artikel 20	4.037.729													634.328	1.724.080	1.679.321
Mutaties Miljoenennota 2019		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.04		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500
Generieke investeringsruimte																
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.05		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
toebeideeld naar modaliteit																
Mutaties voorjaarsnota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 20.05		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investeringsruimte toebeideeld naar modaliteit																
Extrapolatie 2032	20.000															20.000
Meeropbrengsten Eurovignet	416.000		13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000
Prijsbijstelling 2018 (AP)	63.191										21.064	21.064	21.063			
Vorming artikel 20	3.438.638		9.897	18.726	14.867	90.135	113.135	209.760	229.319	270.544	251.458	617.755	953.518	307.825	125.181	226.518
Mutaties Miljoenennota 2019		0	22.897	49.726	45.867	121.135	144.135	240.760	260.319	301.544	303.522	668.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.05		0	22.897	49.726	45.867	121.135	144.135	240.760	260.319	301.544	303.522	668.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518
ruimte toebeideeld naar modaliteit																
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2018 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire begroting 2018 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2019 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	17.000	81.897	100.626	130.171	190.135	375.161	467.760	543.376	366.544	333.522	884.819	1.210.581	1.080.332	1.887.440	1.944.018	
Ontwerpbegroting 2018 artikelonderdeel 20.09		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten																
Mutaties voorjaarsnota 2018		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire begroting 2018 artikelonderdeel 20.09		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten																
Bijdragen derden verkenningen	47.500				30.000		17.500									

Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mutaties Mijsennote 2019	0	0	0	0	30.000	0	17.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten	0	0	0	0	30.000	0	17.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0

A9 Rottepolderplein

Er wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de ontvlechting van de A9 Rottepolderplein. Hiertoe wordt € 30 miljoen overgeheveld vanuit de reservering voor het gebiedsprogramma Amsterdam op artikelonderdeel 20.03 Reserveringen naar artikelonderdeel 20.01 Verkenningen.

Bijdragen derden verkenningen

Dit betreft de verwerking van bijdragen van derden aan verkenningprojecten op artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Het gaat om de projecten A15 Papendrecht–Gorinchem (€ 30,0 miljoen) en de A58 Breda–Tilburg (€ 17,5 miljoen).

Extrapolatie 2032

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2032 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Meeropbrengsten Eurovignet

Het Eurovignet is een heffing voor zware vrachtwagens voor het gebruik van de hoofdwegen van een aantal Europese landen. Het Eurovignetverdrag wordt gewijzigd. Op 6 december 2017 hebben de vijf Eurovignetlidstaten een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend. Volgens huidig inzicht in de ratificatieprocessen van de deelnemende landen, treden de nieuwe tarieven medio 2019 in werking. De wijziging van het verdrag leidt tot hogere heffingsontvangsten voor de Nederlandse overheid. De geraamde meeropbrengsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdwegennet op het Infrastructuurfonds.

Prijsbijstelling 2018

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2018 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds.

Vorming artikel 20

In 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om bij de begroting 2019 het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte te creëren (TK [34 775 A, nr. A](#)). Een belangrijk verbetering is dat in tegenstelling tot voorheen via het nieuwe artikel alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat om de investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningfase. Dit betreft de budgettaire verwerking van de introductie van het nieuwe artikel, waarbij de uitgangspunten zijn gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief «Aanvullende informatie productartikel 20» (TK [34 775 A, nr. 60](#)). De investeringsruimte van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet, alsmede de generieke investeringsruimte, wordt naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld. Aanvullend worden de reserveringen voor de gebiedsprogramma's, de middelen voor korte termijn aanpak files, en nieuwe verkenningen overgeheveld naar het nieuwe artikel.

BIJLAGE 3 OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en van het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht Nederland, 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 Nederland 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 2019 voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht» en wordt door IenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. De uitgaven met betrekking tot de Kustwacht Nederland worden begroot op de volgende hoofdstukken van de rijksbegroting:

Hoofdstuk VI: Justitie en Veiligheid

- 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.
- De inzet van de Politie (personeel) bestaande uit: opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter.

Hoofdstuk IX: Financiën

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

Hoofdstuk X: Defensie

- Exploitatie van het Kustwachtcentrum. Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum. Het Kustwachtcentrum is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- De investeringen voor het Maritiem Operatie Centrum (MOC) en behoeftestellingen ter verbetering van de informatiepositie.
- 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 aan lenW voor 5 jaar, tevens loopt de bijdrage van VWS voor patiëntenvervoer via Defensie.

Hoofdstuk XII: Infrastructuur en Waterstaat

- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit: opstappers voor de schepen en liaison.

Hoofdstuk XIII: Economische zaken en Klimaat

- De inzet van Staatstoezicht op de Mijnen (personeel) bestaande uit: opstappers en liaison.

Hoofdstuk XIV: Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- De inzet van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (personeel) bestaande uit: opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.

Hoofdstuk A: Infrastructuurfonds

- De inzet voor instandhouding vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, C2000/P2000 t.b.v. KNRM en BroNs/Pre-SAR.
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit: luchtwaarnemers en liaison.
- De bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter. Het contract is in 2015 door lenW voor 5 jaar afgesloten.

Overzichtconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Begroting	Activiteit	Doel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
			VI: Justitie en Veiligheid	Inzet Politiepersoneel & helikopter, bijdrage inhuur SAR helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	2.903	1.695	2.993	2.264
IX: Financien	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.111	1.142	1.142	1.142	1.142	1.142	1.142
X: Defensie	Uitvoering Kustwacht-taken (exploitatie)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	23.631	26.798	25.703	26.558	26.559	19.999	20.176
X: Defensie	Uitvoering Kustwacht-taken (investering)	Investeringen, o.a. t.b.v het MOC (vanaf 2016)	45	11.844	11.019	10.607	9.733	7.748	5.642
X: Defensie	Inzet KMar-personeel voor luchtwaarneming, inzet vliegtuigen Dornier, beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillances / beheerskosten Defensie	10.567	10.729	11.398	10.398	9.398	9.398	9.398
XII: Infrastructuur en Waterstaat	Inzet ILT-personeel	Bijdragen aan veilig vaarwater	6.801	9.083	9.086	5.576	3.130	2.753	2.753
XIII: Economische zaken en Klimaat	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	10	4	4	4	4	4	4
XIV: Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	444	462	462	462	462	462	462
A. Infrastructuurfonds	Vaarwegmarkering, inzet RWS personeel voor luchtwaarneming, inhuur SAR helikopter	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	8.073	9.113	7.726	5.428	2.413	2.400	2.400
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht			53.585	70.870	69.533	62.439	54.405	45.470	43.541

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 IenW 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 2032 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 IenW 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 IenW afspraken met

ProRail en worden binnen IenW afspraken gemaakt met RWS. Deze afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door ProRail en RWS op basis van daarbij horende beheer- en onderhoudsregimes wordt verzorgd.

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op 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 4 jaar afgesproken. Vanaf begin 2018 is 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	Realisatie 2016	Realisatie 2017
<i>Hoofdwegennet</i>				
Beschikbaarheid	Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%
	Maximaal aandeel files door werk in uitvoering a.g.v. aanleg en gepland onderhoud ten opzichte van alle files	10%	4%	3%
	Levering verkeersgegevens:			
	– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	93%
	– Actualiteit data voor derden	90%	98%	98%
Veiligheid	Voldoen aan norm voor verhardingen	99,9%	99,81%	99,81%
	Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%
<i>Hoofdvaarwegennet</i>				
Beschikbaarheid/ Betrouwbaarheid	Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	0,2%	0,5%
	Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	0,1%	0,2%
	Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	99%
	Vaargeul op orde:			
	– Toegangsgeulen	95%		
	– Hoofdtransportassen	90%		
	– Hoofdvaarwegen	70%		
	– Overige vaarwegen	65%	Nieuw in 2018	Nieuw in 2018
Veiligheid	Vaarwegmarkering op orde	95%	98%	97%
<i>Hoofdwatersysteem</i>				
Waterveiligheid	Handhaving kustlijn	90%	92%	92%
	Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	60%	60%
	Waterhuishouding op orde	100%	Nieuwe definitie in 2018	Nieuwe definitie in 2018
	Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	95%	100%

Bron RWS

Prestaties ProRail				
	Bodemwaarde	Streefwaarde 2019 ¹	Realisatie 2016	Realisatie 2017
Prestatie-indicator				
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7,0	6,6	6,7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7,0	6,3	6,3
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN (gezamenlijk met NS)	88,9%	91,1%	90,6%	91,6%
Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN (gezamenlijk met NS)	96,7%	97,3%	97,3%	97,4%
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL (gezamenlijk met NS)	82,1%	84,1%	81,7%	83,5%
Punctualiteit 3 minuten reizigersverkeer totaal	86,8%	89,9%	89,4%	90,5%
Punctualiteit 3 minuten regionale series	92,4%	93,4%	94,1%	93,9%
Transitotijd goederenvervoer	7,5%	6,3%	Nieuw in 2018	Nieuw in 2018
Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%	98,1%	98,1%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	602	627

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.

Bron: Beheerplan ProRail 2018 en Jaarverslag ProRail 2018

lenW 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 en 2018 is in dit kader al een aantal prestatie-indicatoren gewijzigd. Zo wordt bijvoorbeeld per 2018 gestuurd op de transitotijd van het goederenvervoer⁷ in plaats van op de punctualiteit van het goederenvervoer, mede omdat de goederensector daar meer belang aan hecht.

Verbeteren prestatiesturing Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwatersysteem

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 ertoe 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.

lenW 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. De afgelopen jaren zijn diverse gegevens bijgehouden die input kunnen leveren voor een doelmatigheidsindicator. Denk bijvoorbeeld aan het optreden van onverwachte schades en de mate van uitgestelde onderhoudswerkzaamheden. Of er eenduidige relaties zichtbaar worden moet nog duidelijk worden.

Het ontwikkelen van indicatoren die daadwerkelijk iets zeggen over doelmatigheid van BenO is complex, doordat veel factoren van invloed zijn op input, output, outcome en de bijbehorende doelmatigheid. Zo is het feitelijke weer (bijvoorbeeld een strenge of zachte winter) bepalend voor het wel of niet optreden van veel onverwachte schades en daarmee het schuiven in onderhoudsprogrammeringen. Ook andere programma's zoals Aanleg en Vervangingen en Renovaties hebben een relatie met de doelmatigheid. Bepaalde onderhoudswerkzaamheden kunnen bijvoorbeeld uitgesteld worden in het geval een aantal jaar later een renovatieproject geprogrammeerd staat.

Dit betekent dat het traject om te komen tot een doelmatigheidsindicator op voorhand niet voorspelbaar is. Het is plannen, uitvoeren, evalueren en bijschaven (leren door doen).

Onderhoudsplanning

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.

⁷ Het gaat erom het percentage treinen te verlagen waarbij de gerealiseerde transitotijd tenminste 30 minuten langer is dan de geplande transitotijd en waarbij ProRail de veroorzaker van die verlenging is.

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.

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 prestatieafspraken⁸ 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.

⁸ 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

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.

Uitgesteld onderhoud heeft geen gevolgen voor de veiligheid.

Uitgangspunt is dat de assets blijven voldoen aan geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Bij achterstallig onderhoud voldoen de assets niet meer aan de 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.

RWS-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 omvang van het uitgesteld onderhoud wordt jaarlijks gemonitord. Deze monitoring loopt nu twee jaar. Op basis van 2 meetpunten is het nog te vroeg een norm te bepalen. Na een aantal jaren kan worden bezien of er een norm (beheersbare prikkel) af te leiden valt uit de bijgehouden informatie en 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 2018 op basis van het gebruikte onderhoudsregime een geadviseerd onderhoudsmoment hadden in 2017 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.

In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld- en achterstallig onderhoud per modaliteit eind 2017 weergegeven.

Netwerk	volume uitgesteld onderhoud		waarvan achterstallig	
	2016	2017	2016	2017
Hoofdwegennet	€ 226 mln	€ 314 mln	€ 15 mln	€ 2,6 mln
Hoofdvaarwegennet	€ 244 mln	€ 350 mln	€ 24 mln	€ 36 mln
Hoofdwatersysteem ¹	€ 37 mln	€ 80 mln	€ 0 mln	€ 6,8 mln

¹ Hierbij zijn de kosten voor de kustlijnzorg 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.

Hoofdspoorwegnet:

De hiervoor beschreven aanpak voor het in stand houden van de infrastructuur leidt ertoe 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 er 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 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 van vertragingen in de aanbestedingsprocedures.

In 2018 wordt bekeken in hoeverre de middelen van de juist afgeronde SLA-periode (2013–2017) op de balanspost betrekking hebben werkzaamheden die wel waren gepland binnen de afgeronde 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 aanvulling plaats moeten vinden, of prestatieafspraken moeten worden aangepast. Daarover wordt bij de ontwerpbegroting 2020 gerapporteerd.

De omvang van de balanspost is ultimo 2017 t.o.v. ultimo 2016 gestegen met € 21 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 2017 is als volgt:

Omschrijving	Bedrag € mln.
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>	
a) Hoofdwatersysteem	244
b) Hoofdwegennet	28
c) Hoofdvaarwegennet	22
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>294</i>
<i>Overig</i>	
w) Hoofdwatersysteem	34
x) Hoofdwegennet	13
y) Hoofdvaarwegennet	31
z) Overig	-/-3
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>75</i>
Totaal	369

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

Ad a): Van de € 244 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 61 miljoen betrekking op de middelen die in de begroting 2015 beschikbaar zijn gesteld voor het 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 € 97 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 € 47 miljoen bestemd voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in de SLA 2018–2021. Over de resterende € 39 miljoen moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden zoals hierboven is aangegeven.

Ad b): Over het saldo van € 28 miljoen moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden zoals hierboven is aangegeven

Ad c): De balanspost op het Hoofdvaarwegennet ad € 22 miljoen heeft voor € 26 miljoen betrekking op Reeds Uitgevoerd Werk. Het gaat om 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. Over het saldo van € 48 miljoen moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden zoals hierboven is aangegeven.

Ad w): Van de € 34 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 15 miljoen betrekking op Herstel en Inrichting en € 13 miljoen op Verkenningen en Planuitwerkingen.

Ad x): Van de € 13 miljoen op het Hoofdwegennet is € 65 miljoen bestemd voor servicepakketten. Daar staat tegenover dat er sprake is van Reeds Uitgevoerd Werk van € 30 miljoen voor Verkenningen en Planuitwerkingen.

Ad y): De balanspost op het Hoofdvaarwegennet heeft bijna volledig betrekking op NoMo AOV.

Balansposten ProRail

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

- Overschotten en tekorten bij ProRail op uitgevoerde werkzaamheden (zoals aanbestedingsmeevallers) worden toegevoegd c.q. onttrokken aan de egaliseringsreserve op de balans bij ProRail. De egaliseringsreserve mag maximaal + of – 5% van de (vijfjaars gemiddelde) subsidie bedragen. De egaliseringsreserve per eind 2017 bedraagt – € 3 miljoen.
- 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 IenW 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 2017.

Areaal Hoofdwegen		Eenheid	
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.804
	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.677
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76
	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15
Groen areaal		km ²	181
Verkeerssignalering op rijbanen		km	2.777
Verkeerscentrales		stuks	6
Spits- en plusstroken		km	321
Viaduct over RW		stuks	1.017
Viaduct in RW		stuks	1.855
Brug vast		stuks	730
Brug Beweegbaar		stuks	54
Tunnel		stuks	27
Aquaduct		stuks	16

Areaal Hoofdvaarwegen	Eenheid	
Vaarwegen:	km	7.082
– waarvan binnenvaart	km	3.437
– waarvan zeevaart	km	3.646
Schutsluiskolken	stuks	130
Bruggen beweegbaar	stuks	115
Bruggen vast	stuks	217
Afmeervoorziening	stuks	10.090

Areaal Hoofdwatersysteem	Eenheid	
Kustlijn	km	293
Stormvloedkeringen	aantal	5
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:		
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	189
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	643
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.178
Binnenwateren	km ²	3.051
Spui-, uitwateringssluiskolken	stuks	92
Gemaal	stuks	20
Kunstwerken t.b.v. natuur	stuks	13
Stuwcomplex	stuks	10
Hoogwaterkering	stuks	2
Waterreguleringswerken	stuks	96
Sifons / duikers / hevel	stuks	563

Bron: RWS NIS

Areaal Spoorwegen		Eenheid	
Netlengte in exploitatie	Totaal(excl. HSL-infra)	km	3.049
	Waarvan enkelsporig	km	950
	Waarvan meersporig	km	2.099
Totale spoorlengte		km	7.146
Wissels		stuks	6.922
Overwegen		stuks	2.369
Seinen		stuks	11.890
Stations		stuks	404
Bruggen (beweegbaar)		stuks	56
Tunnels		stuks	18

Bron: Jaarverslag ProRail 2017

2. Budgettaire aspecten

Onderstaand zijn per netwerk zowel de beschikbare budgetten als de budgetbehoefte tot en met 2032 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 van het toenmalig Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 29 juni 2017 door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gedane toezegging om in de ontwerpbegroting 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 (in € * 1.000)

1. Budgetten verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud ¹		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
Artikelderdeel																	
Hoofdwegen	Behoeftes/raming	686.859	581.719	511.792	583.155	546.982	548.693	547.150	575.281	575.282	575.279	584.575	594.843	594.843	594.843	594.843	8.696.139
IF 12.01	Verkeersmanagement	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729	3.728	3.726	3.726	3.726	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734	55.977
IF 12.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	21.435	19.893	20.072	20.652	16.132	16.102	15.961	15.872	15.873	15.869	16.334	16.334	16.334	16.334	16.334	259.530
IF 12.02.01	Beheer en Onderhoud	641.810	539.748	489.466	539.604	432.655	434.416	433.146	461.438	461.438	461.439	469.861	480.129	480.129	480.129	480.129	7.265.556
IF 12.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	19.879	18.342	18.519	19.166	14.665	14.646	14.515	14.446	14.446	14.446	14.846	14.846	14.846	14.846	14.846	237.297
Totaal budget Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen		686.859	581.719	511.792	583.155	467.162	468.893	467.350	495.481	495.482	495.479	504.775	515.043	515.043	515.043	515.043	7.818.341
Potentieel tekort Hoofdwegen		0	0	0	0	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	877.800
Spoorwegen	Behoeftes/raming	422.290	393.300	406.890	394.738	428.159	411.966	408.096	407.943	406.854	409.448	412.029	413.798	413.731	433.230	452.668	6.215.140
IF 13.02	Budget beheer en onderhoud (incl. verkeersmanagement) ²	422.290	393.300	406.890	394.738	428.159	411.966	408.096	407.943	406.854	409.448	412.029	413.798	413.731	433.230	452.668	6.215.140
Totaal budget Beheer en Onderhoud Hoofdspoorwegen		422.290	393.300	406.890	394.738	428.159	411.966	408.096	407.943	406.854	409.448	412.029	413.798	413.731	433.230	452.668	6.215.140
Potentieel tekort Hoofdspoorwegen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdvaaarwegen	Behoeftes/raming	290.909	311.094	287.423	209.521	241.492	240.642	239.828	239.766	239.769	239.669	279.879	280.741	280.742	257.902	257.902	3.897.278
IF 15.01	Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	129.825
IF 15.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	5.062	5.062	5.062	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	5.073	76.059
IF 15.02.01	Beheer en Onderhoud	272.330	291.313	267.651	189.510	204.677	203.857	203.023	202.966	202.968	202.873	243.078	243.939	243.940	221.100	221.100	3.414.325
IF 15.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	4.862	4.874	4.865	5.093	5.087	5.066	5.077	5.073	5.073	5.069	5.074	5.074	5.074	5.074	5.074	75.499
Totaal budget Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaaarwegen		290.909	309.904	286.233	208.331	223.492	222.642	221.828	221.766	221.769	221.669	261.879	262.741	262.742	239.902	239.902	3.695.707
Potentieel tekort Hoofdvaaarwegen		0	0	0	0	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	198.000
Hoofdwatersysteem	Behoeftes/raming	165.377	156.528	116.562	128.228	149.589	172.157	141.037	197.182	159.923	163.433	155.222	155.222	155.222	155.222	155.209	2.326.114
DF 3.01.01	Watermanagement	7.219	7.191	7.191	7.191	7.191	7.191	7.216	7.216	7.216	7.419	7.013	7.013	7.013	7.013	7.013	107.306

Artikelderdeel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
DF 5.02.01																
Watermanagement Landelijke Taken	4.007	4.007	4.007	4.018	4.018	4.018	3.993	3.993	3.993	4.105	3.890	3.880	3.880	3.880	3.880	59.559
DF 3.02.01																
Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	124.281	117.571	77.206	96.992	98.988	121.307	90.301	138.846	101.587	104.012	97.969	97.969	97.969	97.969	97.956	1.560.901
DF 3.02.02																
Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	20.176	18.065	18.464	10.313	10.198	10.427	10.313	17.913	17.913	18.417	17.410	17.410	17.410	17.410	17.410	239.253
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Waterveiligheid	7.017	7.017	7.017	7.030	7.030	7.030	7.030	7.030	7.030	7.229	6.834	6.834	6.834	6.834	6.834	104.633
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Zoetwatervoorziening	2.376	2.377	2.377	2.384	2.384	2.384	2.384	2.384	2.384	2.451	2.316	2.316	2.316	2.316	2.316	35.462
Totaal Watermanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwatersysteem	165.077	156.228	116.262	127.928	129.789	152.357	121.237	177.362	140.123	143.633	135.422	135.422	135.422	135.422	135.409	2.107.114
Potentieel tekort Hoofdwatersysteem	0	0	0	0	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	217.800
Totaal budget verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud	1.565.135	1.441.152	1.321.177	1.314.151	1.248.621	1.255.857	1.218.511	1.302.573	1.264.228	1.270.229	1.314.106	1.327.004	1.326.938	1.323.597	1.343.022	19.836.301

1 Exclusief apparaatskosten 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. Vervanging en Renovatie ¹																
Artikel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
Hoofdwegen																
IF 12.02.04	53.564	135.429	173.615	215.765	245.480	267.320	235.548	152.997	74.117	29.502	297.385	297.385	335.237	0	0	2.513.245
Spoorwegen																
IF 13.02	636.879	616.816	588.374	499.420	523.228	505.891	507.903	505.765	516.231	536.178	528.989	551.128	551.038	624.858	645.611	8.318.289
Hoofdvaanwegen																
IF 15.02.04	77.276	71.726	108.716	139.836	131.506	113.797	116.051	88.227	13.199	13.255	62.127	32.532	0	0	0	968.248
Nader toe te delen infrastructuurfonds²																
IF 18.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	890.404
Hoofdwatersysteem																
DF 3.02.03	39.542	36.861	24.525	22.526	21.449	21.299	50.598	40.000	40.000	40.000	156.684	166.320	166.320	166.320	166.317	1.158.761
Totaal budget Vervanging en Renovatie	807.261	860.832	875.230	877.547	921.663	908.307	910.400	786.589	643.547	618.935	1.045.166	1.047.365	1.052.595	1.236.380	1.257.130	13.848.947
Totaal budget verkeers-/watermanagement, Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie																
	2.372.396	2.301.984	2.196.408	2.191.698	2.170.284	2.164.164	2.128.910	2.089.162	1.907.775	1.889.165	2.359.271	2.374.369	2.379.533	2.559.977	2.600.152	33.685.248

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 Voor 2031 en verder moet de verdeling over de modaliteiten nog nader worden vastgesteld.

3. Gereserveerde budgetten Beheer en Onderhoud																
Artikelonderdeel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2018-2032
Hoofdwegen																
IF.12.03.02	0	0	70	381	686	7.609	9.844	11.876	12.475	40.239	45.260	42.037	42.037	42.856	43.455	298.826
	0	0	70	381	686	7.609	9.844	11.876	12.475	40.239	45.260	42.037	42.037	42.856	43.455	298.826
Totaal reserveringen Hoofdwegen	0	0	70	381	686	7.609	9.844	11.876	12.475	40.239	45.260	42.037	42.037	42.856	43.455	298.826
Spoorwegen																
IF.13.08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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
Hoofdvaaanwegen																
IF.15.03.02	0	0	0	0	19.030	19.030	19.030	19.030	19.031	22.500	22.499	22.499	22.499	22.499	22.500	230.146
	0	0	0	0	19.030	19.030	19.030	19.030	19.031	22.500	22.499	22.499	22.499	22.499	22.500	230.146
Totaal reserveringen Hoofdvaaanwegen	0	0	0	0	19.030	19.030	19.030	19.030	19.031	22.500	22.499	22.499	22.499	22.499	22.500	230.146
Reserveringen Infrastructuurfonds																
IF.20.05.11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140.862	122.272	135.624	0	39.876	438.634
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140.862	122.272	135.624	0	39.876	438.634
IF.20.05.31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90.000	0	9.000	99.000
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90.000	0	9.000	99.000
Totaal reservering lange termijn instandhouding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140.862	122.272	225.624	0	48.876	537.634
Hoofdwatersysteem																
DF.1.02.01	0	0	0	0	0	0	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.742	0	13.929
	0	0	0	0	0	0	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.742	0	13.929
DF.1.02.01	0	0	0	0	0	0	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	111.375
	0	0	0	0	0	0	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	111.375
Totaal reserveringen Hoofdwatersysteem	0	0	0	0	0	0	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.117	12.375	125.304
	0	0	0	0	0	0	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.116	14.117	12.375	125.304
Totaal reserveringen	0	0	70	381	19.716	26.639	42.990	45.022	45.622	76.854	222.737	200.924	304.276	79.472	127.206	1.191.910
	0	0	70	381	19.716	26.639	42.990	45.022	45.622	76.854	222.737	200.924	304.276	79.472	127.206	1.191.910
Totaal budget verkeers-/watermanagement, Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie, incl. reserveringen	2.372.396	2.301.984	2.196.477	2.192.080	2.190.001	2.190.803	2.171.901	2.194.184	1.953.397	1.966.019	2.562.008	2.575.393	2.663.809	2.639.449	2.727.368	34.877.158
	2.372.396	2.301.984	2.196.477	2.192.080	2.190.001	2.190.803	2.171.901	2.194.184	1.953.397	1.966.019	2.562.008	2.575.393	2.663.809	2.639.449	2.727.368	34.877.158

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 deze apparaatskosten 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 zijn de beschikbare budgetten in overeenstemming met behoefte van de feitelijke onderhoudsprogrammering voor deze periode. Die onderhoudsprogrammering is gebaseerd op onder andere de uitgevoerde inspecties en daarmee op de werkelijke toestand van het areaal.

Voor de lange termijn (de periode na 2022) is sprake van spanning voor de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken. Voor het verschil tussen budget en voorziene budgetbehoefte is een reservering van 50% getroffen binnen de Investeringsruimte van de desbetreffende modaliteiten. In voorbereiding op de SLA 2022–2025 wordt in samenspraak tussen de beleidsdirecties van IenW en Rijkswaterstaat 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 (o.a. Leges ¹)	100	90
HWN	Verhoging BenO budget	45	45
	<i>Subtotaal overige maatregelen</i>	<i>345</i>	<i>305</i>
	Totaal	1.640	1.630–1.650

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. DBFM en budgetten voor beheer en Onderhoud (RWS)

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, voor het hoofdwatersysteem artikel 3.02) en het DBFM artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.04, vaarwegen artikelonderdeel 15.04, voor het hoofdwatersysteem artikel 4.02) zijn zichtbaar in de begroting en worden toegelicht. Na afloop van een DBFM-contract zal het BenO-deel weer aan de reguliere onderhoudsbudgetten van RWS worden toegevoegd.

In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten eind 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	Areaalinformatie			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 mln.
N31 Leeuwarden–Drachten	56 km	Langdeel aquaduct	2x2	2022	5,5 mln.
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1 ^{ste} en 2 ^{de} Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord	50 km		2x3	2032	2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammertunnel	2x5+1	2038	14,2 mln.
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043	1,8 mln.
A27/A1 Utrecht Noord–knpt. Eemnes–Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043	3,9 mln.
A6 Almere (SAA)	39 km		2x5	2039	3,3 mln.
A24 Blankenburgverbinding	35 km	Blankenburgtunnel, Aalkeettunnel	2x3	2044	ntb ²
A16 Rotterdam	ntb ²	Rottemerentunnel	2x2+2x3	ntb ²	ntb ²
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>				
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 mln.
Beatrixsluis 3 ^e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046	2,8 mln.
Zeetoeegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluseilanden		2045	2,5 mln.
Sluis Eefde		Nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047	1,0 mln.
<i>Hoofdwatersysteem</i>					
Afsluitdijk		Afsluitdijk, spuicomplexen en keringen Den Oever en Kornwerderzand		2047	9,3 mln.
<i>Hoofdspoorwegennet</i>					
HSL					

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

² Dit financial close van dit contract is nog niet verwerkt op het moment van schrijven van de Begroting.

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

ProRail ontvangt van lenW gemiddeld € 1,34 miljard subsidie per jaar (inclusief btw) ter dekking van de instandhoudingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hiervan heeft ca. € 0,98 miljard betrekking op beheer, onderhoud en vervanging en € 0,36 miljard op de eigen apparaatskosten. Naast de rijksbijdrage ontvangt ProRail van vervoerders

(gebruiksvergoeding) en andere derden (doorbelaste onderhoudskosten) gemiddeld € 0,39 miljard per jaar, waarmee het totale budget voor de jaarlijkse instandhoudingskosten voor ProRail uitkomt op € 1,73 miljard inclusief btw.

Op 19 december 2017 (Kamerstukken 2017–2018, [29 984, nr. 735](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de effecten van de subsidieaanvraag ProRail 2018 op de spoorbudgetten. In de ontwerpbegroting 2019 is € 338 miljoen aan beschikbare middelen binnen de BOV-reeks uit latere jaren naar de periode 2018–2020 geschoven in verband met naar voren gehaalde productie. Daarnaast is € 63 miljoen uit de investeringsruimte toegevoegd aan de BOV-reeks ter dekking van het opgetreden indexeringsverschil in 2017. Hiermee zijn de budgetbehoefte en de beschikbare middelen in de huidige «meerjarenperiode» (2018–2021) in evenwicht gebracht. Vóór aanvang van de volgende «meerjarenperiode» (2022–2025) zal een audit worden uitgevoerd op de BOV-reeksen om te bezien of het hiervoor beschikbare budget voldoende is.

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.

3a. Toekomstige vervangingen hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersysteem

Binnen het ministerie wordt gewerkt aan opdrachtverlening voor de Vervanging en Renovatie van tranche 4. Hierin worden die objecten opgenomen die voor 2025 einde levensduur bereiken. Uit de lopende tranches voor vervanging en renovatie verwacht ik voor verschillende projecten opdracht te geven voor realisatie. Tegelijk wordt de prognose voor de komende jaren geactualiseerd, zodat in 2020 de behoefte voor de periode daarna beter in beeld is gebracht.

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. Of de gehanteerde toewijzing van objecten en/of kosten aan het Hoofdvaarwegennet of het Hoofdwatersysteem overeenstemt met het zwaartepuntprincipe en of dit gewijzigd moet worden wordt nog onderzocht. De consequenties gaan verder dan het toewijzen van VenR-middelen en hebben ook betrekking op het beheer en onderhoud daarna. Zodra de relaties tussen het HVWN en het HWS nader zijn geduïd, wordt bezien of een overheveling tussen het Hoofdwatersysteem en het Hoofdvaarwegennet nodig is. Ik streef ernaar dat uiterlijk bij ontwerpbegroting 2020 te doen.

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.

3b. Vervangingen spoor

De vervangingsinvesteringen maken onderdeel uit van de BOV-reeks in de begroting en bedragen in de periode 2018–2032 gemiddeld € 555 miljoen per jaar. Voor de periode na 2030 is een verhoging van de vervangingskosten te verwachten, met name omdat het einde van de levensduur van een groot aantal kunstwerken zal zijn bereikt en omdat de bovenleidingportalen (in totaal 100.000 stuks) zullen worden vervangen. Voor deze verwachte toename zijn aanvullende middelen opgenomen op artikel 18.12 van het Infrastructuurfonds.

3c. Beschikbaar budget Infrastructuurfonds voor VenR vanaf 2032

Op artikel 18.12 van het Infrastructuurfonds zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie voor Hoofdwegen, Hoofdspoorwegen en Hoofdvaarwegen vanaf 2032. Het budget voor Vervanging en Renovatie is daarbij op het niveau van 2031 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 2032.

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 lenW. Daarin zijn klimaat en energie, circulaire economie en interne verankering (in bijvoorbeeld alle opdrachten) de drie prioriteiten binnen een breder scala aan duurzaamheidsdoelen waar lenW op actief is. Op verantwoordingsdag is het duurzaamheidsverslag lenW 2017 aan de Kamer gestuurd, waarin nadere informatie is te vinden.

4a. Duurzaamheid hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwater-systeem

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, met als doel om duurzaamheid in de reguliere (prestatie)sturing en opdrachten te verankeren.

Energie en Klimaat

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

De cijfers met betrekking tot CO₂ emissies en energiebesparing worden halfjaarlijks intern en extern gerapporteerd. In 2017 was de CO₂-footprint van Rijkswaterstaat 113 kiloton, vergelijkbaar met de uitstoot van 25.000 huishoudens. Dat is stabiel ten opzichte van 2016 en een daling van 30% ten opzichte van 2009. Daarmee ligt Rijkswaterstaat op koers wat betreft de doelstelling voor 2020 «ten minste 30% minder CO₂» en het streven naar 40%.

De belangrijkste genomen maatregelen zijn de inkoop van garanties van oorsprong (GVO) van groene stroom uit Nederland, het toepassen van biobrandstoffen bij de Rijksrederij en de overgang naar LED in de openbare verlichting (bij vervanging van verlichting bij einde levensduur). 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 energieverbruik (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 bestaande areaal structureel naar energiebesparing moet worden gekeken.

Circulaire economie

De ambitie voor Rijkswaterstaat is om in 2030 volledig circulair te werken. 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. Momenteel loopt hier binnen Rijkswaterstaat een impulsprogramma op. Door middel van onder andere duurzaam inkopen met bijvoorbeeld DuBoCalc wordt hier al een bijdrage aan geleverd.

Bovendien zijn er pilots met het toepassen van hernieuwbare grondstoffen en stimuleren van biodiversiteit op diverse locaties. 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 door ProRail een Meerjarenplan Duurzaamheid vastgesteld. Hierin staan voor zowel de stations als de spoorinfrastructuur doelstellingen voor 2020 en 2030. Om dit te bereiken wordt zoveel mogelijk samengewerkt met andere partijen in de sector. Door ProRail zijn een viertal thema's tot speerpunten bestempeld: Besparen en opwekken energie; verbeteren circulair materiaalgebruik; minimaliseren CO₂ voetafdruk en goede buur.

Efficiënt omgaan met energie

ProRail wil haar energie-efficiency in 2030 met 30% verbeteren ten opzichte van 2015. In de komende jaren wordt o.a. gekeken waar ledverlichting op emplacementen en stations kan worden geïnstalleerd. Verder zullen het aantal wissels worden verminderd, wat het energieverbruik en het onderhoud vermindert. Ook wordt samen met vervoerders gekeken welke maatregelen zijn te treffen die moeten leiden tot minder energieverbruik door treinen.

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 en 2019 de dominantie-analyse (=impactanalyse) geactualiseerd en wordt een digitaal afvalregistratiesysteem voor projecten geïntroduceerd. IenW en ProRail kijken in hoeverre dit in 2019 is toe te passen.

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.

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 2019–2023.
- B. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail: Een schematische weergave van de financiële stromen van de spoorinfrastructuur in 2019.

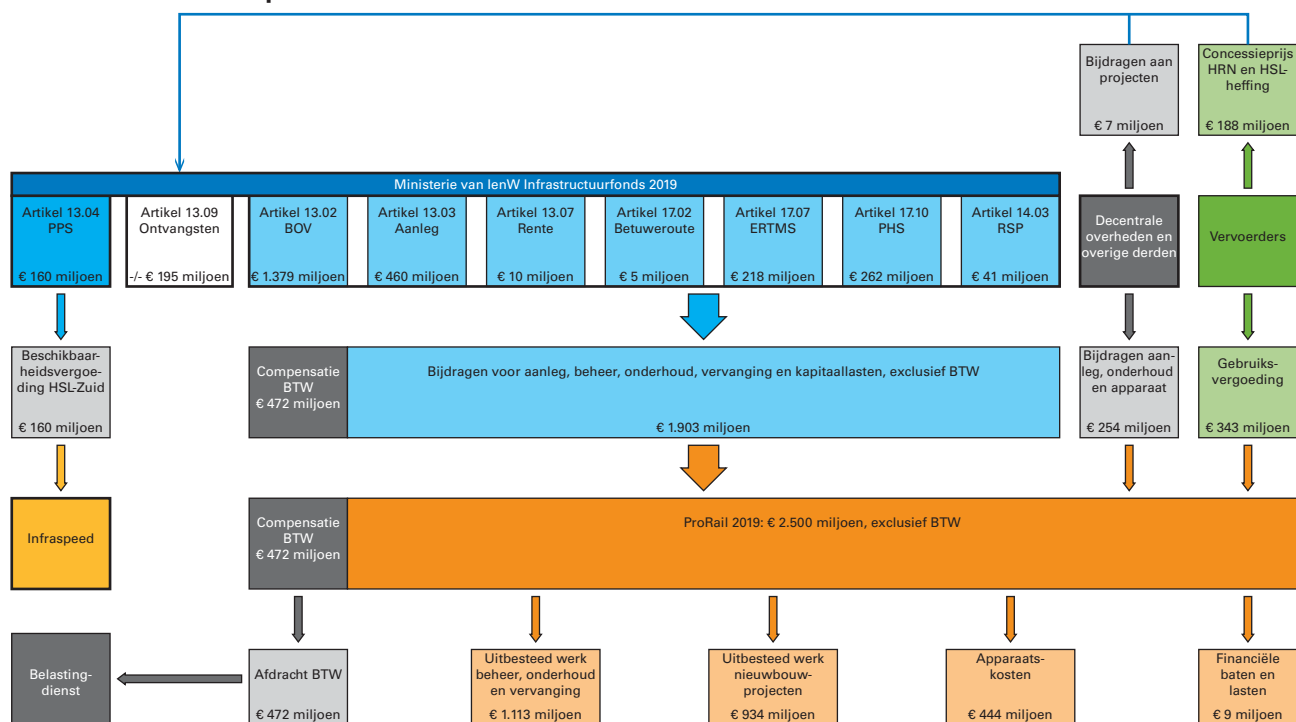
Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail

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 2019–2023.

Bedragen x € 1 miljoen					
	2019	2020	2021	2022	2023
13.02: Beheer, onderhoud en vervanging	1.379	1.343	1.262	1.306	1.271
13.03: Aanlegprojecten	460	547	481	429	369
13.07: Rente	10	10	10	10	10
17.02: Betuweroute	5	1	1		
17.07: ERTMS	218	225	309	307	275
17.10: PHS	262	218	386	423	417
14.03: RSP-projecten	41	1	1		
Rijksbijdragen, inclusief BTW	2.375	2.345	2.450	2.475	2.342
Waarvan BTW	472	469	487	491	468
Rijksbijdragen, excl. BTW	1.903	1.876	1.963	1.984	1.874
Gebruiksvergoeding vervoerders	343	356	356	354	357
Bijdragen derden aanleg en onderhoud	29	29	29	29	29
Bijdragen derden aanleg	225	225	225	200	180
Totaal inkomsten ProRail	2.500	2.486	2.573	2.567	2.440
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging	1.113	1.096	1.031	1.067	1.041
Uitbesteed werk nieuwbouwinvesteringen	934	940	1.098	1.058	958
Apparaatskosten	444	441	435	433	431
Rentelasten	9	9	9	9	9
Totaal uitgaven ProRail	2.500	2.486	2.573	2.567	2.440

Onderdeel B – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële kasstromen spoorinfrastructuur 2019



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.

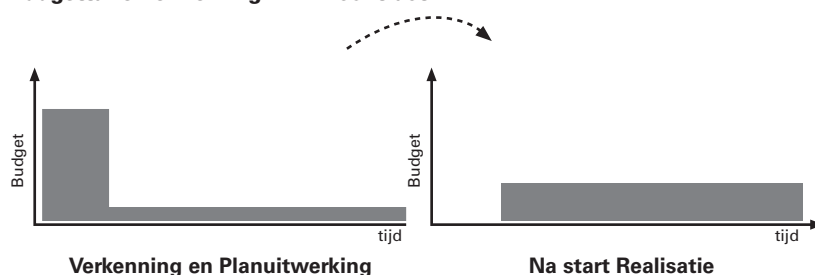
Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten⁹. 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 lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract¹⁰. Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



⁹ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidige kabinet bestendigd.

¹⁰ Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

BIJLAGE 7 TOL

Scope

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). In de Wet 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, registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. In het handavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en het toezicht is georganiseerd. De invulling van de aangenomen moties¹¹ gericht op de beperkingen van de kosten van de uitvoering, de bewaartermijn van privacy gevoelige gegevens, de beperking van het aantal niet betalingen en maatregelen ter voorbereiding van het beëindigen van de tol worden hierin meegenomen.

Financieel

Per aanlegproject is een tologgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tologgave € 325 miljoen (prijspeil 2018) en voor de ViA15 € 293 miljoen (prijspeil 2018). Dit betreft de netto contante waarden (begroot op het Infrastructuurfonds artikel 12.04).

In deze bedragen zijn tevens begrepen de 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 en vice versa.

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 voorzien in de periode 2019–2023. De faseovergang van de voorbereidings- naar de realisatiefase in 2018 is aangehouden in verband met de aansluiting op de openstellingen van beide projecten. De start is gekoppeld aan de openstellingen van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Organisatie

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

¹¹ Moties [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](#) Hachichi

verzorgt het toezicht op weg (vrachtverkeer). RDW is verantwoordelijk voor het bezwaar en beroep. Voor een beperkt aantal onderdelen binnen de tolketen is de uitvoeringsorganisatie nu bepaald. De organisatorische en financiële consequenties voor het onderdeel bezwaar en beroep worden dit jaar bepaald en zullen naar verwachting in de ontwerpbegroting 2020 worden meegenomen.

Specificatie inkomsten en uitgaven

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2019–2023 en wordt een doorkijk gegeven voor wat betreft de tolinkomsten voor de jaren daarna. Hiermee wordt informatie verstrekt die de financiële stromen en de voortgang van het realiseren van de tologgave per project inzichtelijk maakt;

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

Tabel I – specificatie inkomsten en uitgaven
Bedragen in € * 1.000

Uitgaven	artikel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	IF 12.04	0	0	0	0	20.792	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	328.685
Rijksbijdrage voor Toetsysteem en -organisatie		2.401	4.351	6.210	6.181	5.666	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	1.301	2.268	3.916	3.627	1.924	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		532	896	872	872	436	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan programma		770	1.372	3.045	2.756	1.488	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	HXII 14	1.100	768	541	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- nog toe te wijzen (bijv. ILT, CJIB)	IF 12.03	0	1.315	1.753	2.554	3.734	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Blankenburgverbinding		2.401	4.351	6.210	6.181	26.450	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	20.793	328.685
Rijksbijdrage voor project VIA15	IF 12.04	0	0	0	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.781	18.778	278.256
Rijksbijdrage voor Toetsysteem en -organisatie		1.484	2.688	3.837	3.819	3.496	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	804	1.401	2.420	2.241	1.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		328	554	538	538	269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan programma		475	847	1.881	1.702	920	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	HXII 14	680	475	334	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- nog toe te wijzen (bijv. ILT, CJIB)	IF 12.03	0	812	1.083	1.578	2.307	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal VIA15		1.484	2.688	3.837	22.597	22.274	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.778	18.781	18.778	278.256
Totaal uitgaven Tol		3.885	7.039	10.046	28.778	48.724	39.571	39.571	39.571	39.571	39.571	39.571	39.571	39.574	39.571	606.941
Risicoreservering Tol	IF 12.03	0	5.000	8.000	41.058	14.061	11.061	4.061	4.061	4.061	4.061	4.061	4.061	4.061	1.595	
Ontvangsten																

Uitgaven	artikel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 e.v.
Totaal geraande inkomsten Tol	IF 12.09	0	0	0	22.839	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.632	43.634	39.571	606.941

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.

Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de ketenpartners zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hierbij 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.

De kosten van de beoogde uitvoeringsorganisaties 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. Na afronding van de voorbereidingsfase zal het programmabudget voor de realisatiefase worden geactualiseerd. De kosten voor de realisatiefase zijn op basis van de hiervoor genoemde verdeelsleutel toebedeeld aan de beide aanlegprojecten.

Het kasritme van de ontvangsten wordt geactualiseerd na vaststelling van het uitvoerings- en handavingsplan.

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
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
GF	Gemeentefonds
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSM-R	GSM-Rail
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBOI	Index voor de Bruto Overheidsinvesteringen
IF	Infrastructuurfonds
KPI	Kernprestatie indicatoren
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LCC	Life Cycle Costs
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
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
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
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
V&R	Vervanging en Renovatie
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
ZZL	Zuiderzeelijn