

---

Vergaderjaar 2018–2019

---

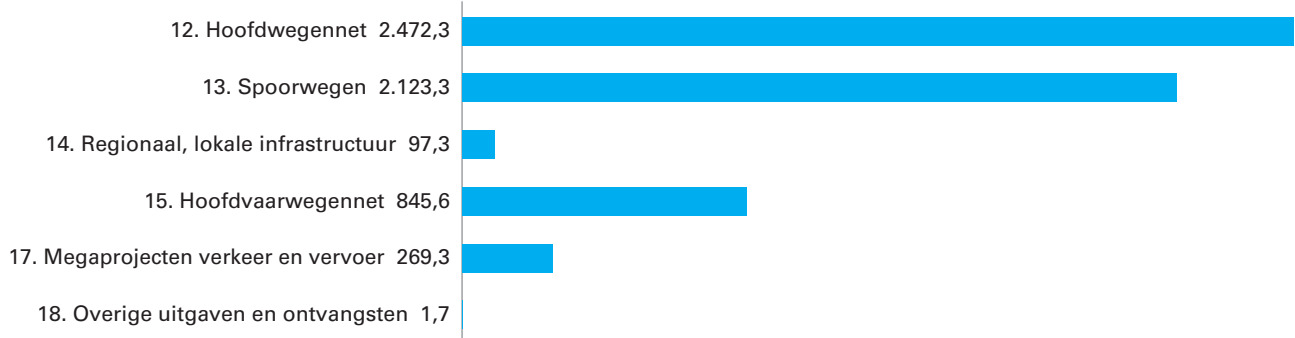
**35 200 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2018**

**Nr. 1**

**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)**  
Aangeboden 15 mei 2019

**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2018 (bedragen x € 1.000.000). Totaal € 5.809.564.000,-**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterreinen voor 2018 (bedragen x € 1.000.000). Totaal € 6.005.069.000,-**



## INHOUDSOPGAVE

<b>A.</b>	<b>ALGEMEEN</b>	<b>4</b>
1.	Aanbieding van het Jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
2.	Leeswijzer	6
<b>B.</b>	<b>BELEIDSVERSLAG</b>	<b>9</b>
3.	Het Infrastructuurverslag 2018	9
4.	De productartikelen	11
	Artikel 12 Hoofdwegennet	11
	Artikel 13 Spoorwegen	31
	Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	47
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	52
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	65
	Artikel 18 Overige uitgaven	74
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	77
5.	BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF	78
<b>C.</b>	<b>JAARREKENING</b>	<b>79</b>
6.	Verantwoordingsstaat 2018 van het Infrastructuurfonds	79
7.	Saldibalans	80
<b>D.</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>86</b>
	Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	86
	Lijst van afkortingen	90

## A. ALGEMEEN

### 1. AANBIEDING VAN HET JAARVERSLAG EN VERZOEK TOT DECHARGEVERLENING

#### **Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.**

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2018 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2018 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2018;
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2018 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2018, alsmede over de saldibalans over 2018 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

**Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

## 2. LEESWIJZER

### Algemeen

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

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

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

### Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2018 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit
  - Het Infrastructuurverslag 2018, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2018;
  - De productartikelen van het Infrastructuurfonds;
  - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- C. De Jaarrekening 2018 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
- D. De volgende twee bijlagen:
  - De toelichting op artikel 13 Spoorwegen;
  - De afkortingenlijst.

De producten van het Infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenW (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het desbetreffende Infrastructuurfondsartikel is gerelateerd.

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

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van de uitvoering». Verschillen tussen de begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2019 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

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 <sup>1</sup>
=> 1.000	5	5 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> 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.

*Inzicht in budgetten van verkenningen en planuitwerkingprogramma's*

Het inzicht in de budgetten van de verkenningen en planuitwerkingprogramma's wordt vergroot door begrotingsmutaties expliciet in de MIRT tabellen zichtbaar te maken op projectniveau (toezegging WGO van 22 juni 2011). 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.

*Gevolgen herverkavelingen lenW*

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is naar aanleiding van het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III geconfronteerd met herverkavelingen. De budgettaire verwerking van deze herverkavelingen is middels nota's van wijzigingen (TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 7, TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 62 en TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63) in de begroting 2018 verwerkt. Naast de budgettaire gevolgen van de herverkaveling zijn er ook gevolgen voor de verantwoordelijkheden van de Minister en Staatssecretaris op bepaalde beleidsterreinen. Voor het Infrastructuurfonds betreft het hierbij artikel 18 «Overige uitgaven en ontvangsten», waarbij de budgetten en de beleidsverantwoordelijkheid met betrekking tot de Omgevingswet zijn overgedragen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties.

*Enveloppes*

Het Infrastructuurfonds heeft naar aanleiding van het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III vanuit de enveloppe «Verhoging Infrastructuurfonds» aanvullende middelen ontvangen op de begroting. Over de bestemming van deze middelen bent u in de eerste supplettoire begroting 2018 (TK 2017–2018, 34 960, nr. 2) geïnformeerd.

*Focusonderwerp: de onderbouwing van de ramingen van inkomsten en uitgaven*

De vaste commissie voor Financiën heeft 15 maart 2018 haar werkprogramma rijksuitgaven voor de periode 2018–2021 aan de Kamer verstuurd ([Kamerstuk 31597, nr. 14](#)). De vaste commissie voor Financiën formuleert hierin de ambitie de controle van de rijksuitgaven door de Kamer te versterken en wijst hiertoe enkele prioriteiten aan in haar werkzaamheden. In het werkprogramma rijksuitgaven constateert de vaste commissie voor Financiën onder andere behoefte te hebben aan meer inzicht in de ramingen ten behoeve van de begrotingen en de totstandkoming daarvan. Teneinde het inzicht van de Tweede Kamer in de ramingen te vergroten heeft de Tweede Kamer «De onderbouwing van de ramingen van inkomsten en uitgaven» aangewezen als focusonderwerp voor in het Financieel Jaarverslag Rijk 2018. De uitwerking van dit focusonderwerp leidt niet tot aanpassingen in het Infrastructuurfonds.

**Overgangsrecht Comptabiliteitswet**

Op grond van het overgangsrecht in artikel 10.2 van de Comptabiliteitswet 2016 blijven voor de presentatie en inrichting van de jaarverslagen en slotwetten over 2018 de bepalingen uit de Comptabiliteitswet 2001 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zoals deze golden voor de inwerkingtreding van de Comptabiliteitswet 2016 per 1 januari 2018. Voor de dechargeverlening inzake het jaar 2018 over het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer zijn de bepalingen van de Comptabiliteitswet 2016 en de daarop gebaseerde regelgeving van toepassing. Dit is conform de brief aan het parlement over het overgangsrecht in de Comptabiliteitswet 2016 (Vergaderjaar 2018–2019, [34 426, nr. 33](#)). Om die reden moet telkens bij de verwijzingen naar de bepalingen van de Comptabiliteitswet worden gelezen de artikelen van de Comptabiliteitswet 2001 voor de presentatie en inrichting en voor de begrotingsuitvoering de artikelen van de Comptabiliteitswet 2016 conform de transponeringstabel bij de Comptabiliteitswet 2016, [Stb. 2017,139](#).

Art. in CW 2016	Art. in CW 2001
3.2–3.4	19, eerste lid; 21, eerste en tweede lid
3.5	22, eerste lid; 26, eerste lid
3.8	58, eerste lid, onderdeel a, en derde lid; 61, derde lid
3.9	58, eerste lid, onderdeel b en c
2.37	60, tweede en derde lid; 63, eerste en vierde lid
2.35	61, tweede tot en met vierde lid
2.40	64
7.12	82, eerste lid; 83, eerste lid
7.14	82, vijfde lid; 83, tweede tot en met vierde lid



## B. BELEIDSVERSLAG

### 3. INFRASTRUCTUURFONDSVERSLAG 2018

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2018 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2018 is gestart.

#### **Beheer, onderhoud en vervanging**

In 2018 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs 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.</li><li>• Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.</li><li>• Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.</li></ul>
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.</li><li>• 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.</li><li>• Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.</li></ul>
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkeersleiding en capaciteitsmanagement.</li><li>• 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.</li><li>• Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.</li><li>• Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.</li></ul>

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 het Ministerie van IenW in 2018 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	N18 Varsseveld–Enschede
	N35 Zwolle Wijthem
	A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes–Bunschoten
	A4 Vlietland–N14 (de verbreding van het projectdeel A4)
Openstelling	N23 Alkmaar–Enkhuizen
Start realisatie	A4 Vlietland–N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute)
	A1 Apeldoorn Azelo
	A15 Papendrecht Sliedrecht
	A16 Rotterdam
Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	Sluis Limmel (naar de exploitatiefase)
	Toekomstvisie Waal (deelproject haven Haaften en haven Tuindorp)
Start realisatie	Nieuwe Sluis Terneuzen
Spoorwegen en OV	
Mijlpaal	Project
Openstelling	Programma Toegankelijkheid: Diverse deelprojecten
	Fietsparkeren: Diverse deelprojecten
	Programma kleine functiewijzigingen: Diverse deelprojecten
	Randstadspoor Utrecht: deel Vleuten–Utrecht Centraal
	Kleine Stations: Lansingerland–Zoetermeer
	Behandelen en opstellen: Diverse deelprojecten
	Faciliteiten aanlanding Eurostar
	Maatregelen Spoorgoederen (NaNov): onderdoorgang bij Deventer
	Sporen en perrontunnel in Assen.
	Meerjarenprogramma Ontsnippering: Kleine faunavoorzieningen
Start realisatie	Programma Toegankelijkheid: Diverse deelprojecten
	Fietsparkeren: Diverse deelprojecten
	Programma kleine functiewijzigingen: Diverse deelprojecten
	PHS Rijkswijk–Rotterdam
	Programma Overwegen: Diverse deelprojecten
	Behandelen en opstellen: Diverse deelprojecten
	Maatregelen Spoorgoederen (NaNov): maatregelenpakket overwegen Rheden

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](#).

## 4. DE PRODUCTARTIKELEN

### Artikel 12 Hoofdwegennet

#### Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 12 Hoofdwegennet (x € 1.000)								
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018	
Verplichtingen	3.407.686	2.108.154	2.998.493	3.607.433	3.615.382	3.255.485	359.897	1
Uitgaven	2.568.873	2.393.669	2.089.020	2.231.569	2.472.330	2.575.982	- 103.652	
12.01 Verkeersmanagement	21.589	14.510	10.502	4.498	3.736	3.680	56	
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	21.589	14.510	10.502	4.498	3.736	3.680	56	
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	665.071	662.460	636.513	595.154	717.007	645.593	71.414	
12.02.01 Beheer en onderhoud	533.514	433.574	512.618	543.124	669.477	576.208	93.269	2
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	533.514	433.574	512.618	543.124	669.477	576.208	93.269	
12.02.04 Vervanging	131.557	228.886	123.895	52.030	47.530	69.385	- 21.855	3
12.03 Aanleg	873.067	618.288	528.355	429.918	558.823	781.590	- 222.767	
12.03.01 Realisatie	863.803	600.289	475.612	415.269	537.107	545.870	- 8.763	4
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	6.818	31.907	36.012	30.750	32.508	30.616	1.892	
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	9.264	17.999	52.743	14.649	21.716	235.720	- 214.004	5
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	6.055	12.317	10.016	10.301	17.670	12.407	5.263	
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	601.189	655.822	333.509	638.739	605.036	581.030	24.006	6
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	407.957	442.589	580.141	563.260	587.728	564.089	23.639	
12.06.01 Apparaatskosten RWS	355.573	345.456	459.269	454.675	459.254	447.350	11.904	7
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	355.573	345.456	459.269	454.675	459.254	447.350	11.904	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	52.384	97.133	120.872	108.585	128.474	116.739	11.735	8
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	52.384	97.133	105.072	94.385	122.474	110.739	11.735	
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
12.09 Ontvangsten	132.430	592.926	71.523	150.898	110.467	90.402	20.065	
12.09.01 Ontvangsten	132.430	592.926	71.523	150.898	110.467	90.402	20.065	9
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0	

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

Ad 1) In 2018 zijn per saldo hogere verplichtingen aangegaan. Onderstaand wordt bij onderdeel A een toelichting gegeven op de projecten waarbij sprake is van een hogere verplichtingen realisatie. Bij onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de projecten waarbij sprake is van een lagere verplichtingen realisatie.

- A. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:
- A16 Rotterdam (€ 650,1 miljoen). Dit wordt veroorzaakt door de contract-close van het DBFM project. Hierbij wordt rekening gehouden met de langjarige financieringslasten over de looptijd van het project, waardoor er een hogere verplichting is aangegaan. Dit leidt niet tot meerkosten voor het kasbudget van het project.
  - A1 Apeldoorn-Azelo (€ 143,5 miljoen). Het aanbestedings-traject kent een langere doorlooptijd, waardoor het contract gegund is in 2018 in plaats van 2017. De daarbij horende verplichtingen zijn doorgeschoven naar 2018. Dit leidt niet tot een verschuiving van de MIRT mijlpaal.
  - A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 67,6 miljoen). Bij het project A15 Maasvlakte-Vaanplein treden extra werkzaamheden bij de Botlekbrug op bij de realisatie van het spoordeel. Hiertoe zijn middelen overgeheveld vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet naar artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contracten, zoals reeds is toegelicht in de begroting 2019.
  - Programma Aansluitingen (€ 40,1 miljoen). Dit wordt veroorzaakt door de verschuiving van de verplichting die in 2017 was voorzien naar 2018 voor de projecten A15-N3 en A16-N3. Zie hiervoor de toelichting bij de uitgaven 12.03.01.
  - N18 Varsseveld (€ 20,2 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door een versnelling van de werkzaamheden.
- B. Bij de volgende projecten is sprake van een lagere verplichtingenrealisatie:
- A12/A15 Ressen-Oudbroeken (– € 413,7 miljoen). Zoals aangegeven in de MIRT-brief van juni 2018 schuift de start realisatie van 2019 naar 2020. De verwachting is nu om het contract in 2020 te kunnen gunnen. Hierdoor worden de geplande verplichtingen verschoven naar latere jaren.
  - Programma Groot Variabel Onderhoud Stalen Kunstwerken (– € 42,9 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door een vertraging van de marktbenadering, ten behoeve van de renovatie van de Brienoordbrug.
  - A24 Blankenburgverbinding (– € 42,6 miljoen). Dit betreft een technische mutatie. Als gevolg van de gunning van het contract eind 2017 is de verplichting geactualiseerd.
  - A10 Zuidas (– € 38,2 miljoen). Dit wordt veroorzaakt door een langere doorlooptijd van de herijkingsfase. Hierdoor is het aangaan van verplichtingen doorgeschoven naar 2019 en verder.
  - Aflossing tunnels (– € 23,8 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door de bijstelling van het contract van de Noordtunnel (A15) als gevolg van lagere voertuigpassages.

- Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot lagere verplichtingen (per saldo – € 0,4 miljoen).

Daarnaast is er in 2018 sprake van een negatieve bijstelling van € 89,4 miljoen op de verplichtingen van het project zuidelijke Ringweg Groningen fase 2. De reden hiervoor is actualisatie van de planning van de aannemer.

- Ad 2) Dit betreft voornamelijk de extra uitgaven aan het herstellen van schadegevallen en bergingswerkzaamheden (€ 82,8 miljoen). Daarnaast is bij het project A4 Delft Schiedam het budget voor de tunneltechnische installaties overgeheveld naar Beheer en Onderhoud Wegen (€ 5,3 miljoen) en zijn er door diverse kleine mutaties extra uitgaven gemaakt van per saldo € 5,2 miljoen.
- Ad 3) De lagere realisatie van € 21,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door de langere voorbereidingstijd van het herstel van de Van Brienoordbrug. Bij nadere uitwerking van de opgave blijkt dat de werkzaamheden complexer zijn dan aanvankelijk verwacht.
- Ad 4) Voor een toelichting op de lagere realisatie van € 8,8 miljoen wordt verwezen naar het projectenoverzicht en toelichting behorende bij het realisatieprogramma hoofdwegennet (tabel 12.01.03).
- Ad 5) Door de overgang van projecten van planuitwerking naar realisatiefase neemt het budget op het planuitwerkingsartikel 12.03.02 af. Dit bedrag is overgeboekt naar het realisatieartikel 12.03.01. Ook wordt het verschil verklaard door overboekingen naar decentrale overheden (via gemeente- of provinciefonds). Ten slotte is een deel van de beschikbare middelen van Beter Benutten doorgeschoven.
- Ad 6) De hogere realisatie is veroorzaakt door:
- N18 Varsseveld-Enschede (€ 26,9 miljoen): Betreft met name een versnelling van werkzaamheden en extra kosten aan onder andere de vaststellingsovereenkomst, nadeelcompensatie en aan grondverwerving.
  - A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 19,1 miljoen): De hogere uitgaven in 2018 zijn het gevolg van vertraging en hogere kosten bij de afbouw van het spoor over de Botlekbrug.
  - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (– € 23,2 miljoen): De realisatie van het deelproject A1/A6 is in 2017 versneld afgerond. Hierdoor is budget uit 2018 al in 2017 uitgegeven.
  - Het saldo van hogere en lagere uitgaven op verschillende projecten (€ 1,2 miljoen).
- Ad 7) De hogere realisatie op de apparaatskosten betreft met name de loon- en prijsbijstelling 2018.
- Ad 8) De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden kosten worden met name veroorzaakt door een bijdrage aan hogere ICT uitgaven (€ 5,0 miljoen), een bijdrage aan het Security Operations Centre van RWS (€ 3,4 miljoen) en een bijdrage aan de werkzaamheden in het kader van innovaties op het vlak van circulaire economie in de grond- weg- en waterbouw (€ 2,0 miljoen).
- Ad 9) De hogere ontvangsten van € 20,1 miljoen zijn het gevolg van diverse mutaties bij de volgende projecten:
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 10,6 miljoen): Door een juridisch geschil met de Opdrachtnemer zijn de ontvangsten doorgeschoven naar 2019.
  - Programma Aansluitingen (€ 10,4 miljoen): De Provincie Zuid-Holland heeft voor de projecten A16-N3 en A15-N3 een voorschot verstrekt aan subsidies van 80 procent in plaats van de verwachte 50 procent.

- A4 Burgerveen-Leiden (€ 7,8 miljoen): Er zijn extra ontvangsten gerealiseerd als gevolg van verkoop van vastgoed.
- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (€ 6,3 miljoen): Dit wordt veroorzaakt door extra ontvangsten als gevolg van verkoop vastgoed Halsteren en Steenberg.
- A4/ A9 Badhoevedorp (– € 13,8 miljoen). Dit wordt veroorzaakt doordat de ontvangsten van de provincie Noord-Holland en de Vervoersregio nog niet zijn ontvangen. Met de Regio wordt overlegd over hoe met de indexering van de bijdragen van derden dient te worden omgegaan.
- Het saldo van hogere en lagere ontvangsten op verschillende projecten (– € 1,2 miljoen).

## 12.02 Verkeersmanagement

### Motivering

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

### Producten

De ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan, hebben een beter inzicht gegeven in ontwikkelingen die op ons afkomen en bijbehorende kansen en risico's voor de verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. Aansluitend op de ambities uit het Regeerakkoord, is de koers op Smart Mobility herijkt, met een verschuiving in aandacht van testen en experimenteren naar (grootschalige) toepassing en realiseren van impact in de praktijk. Deze nieuwe koers is vastgelegd in de brief «Smart Mobility – Dutch Reality – die in oktober 2018 «naar de Tweede Kamer is gestuurd (Kamerstukken II 2018–2019, [31 305, nr. 264](#)). De actieprogramma's Beter Benutten en Connecting Mobility zijn afgerond; vervolgvactiteiten vinden plaats in de lijn (bij beleid en uitvoering). De publiek-private samenwerking wordt voortgezet, onder andere via de Community of Standards and Practices, terwijl het traject Krachtenbundeling Smart Mobility zorgt voor focus en versterking van de samenwerking tussen overheden.

In 2018 is uitvoering gegeven aan diverse projecten waarin draadloze communicatie tussen voertuigen en wegkantsystemen wordt ontwikkeld en gerealiseerd. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn de internationale ITS-corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen (onder andere waarschuwen voor wegwerkzaamheden), Talking Traffic (onder andere intelligente verkeerlichten) en de internationale Data Task Force (samenwerking met de automobieliindustrie om veiligheidsgerelateerde data uit voertuigen te ontsluiten).

In 2018 heeft de Minister van I&W in twee tranches maatregelen aangekondigd binnen de korte termijn fileaanpak, middels een brief aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2018–2019, [31 305, nr. 270](#)). De maatregelpakketten leiden tot het verminderen, voorkomen en kunnen vermijden van files. De aard van de maatregelen is divers, variërend van verhoging van het aantal wegininspecteurs op de weg en het intensiveren van snelle berging na ongelukken, tot het uitvoeren van diverse kleinere infrastructurale maatregelen en het klaarmaken van infrastructuur voor de toekomst met smart mobility en gebruik van slimme camera's voor het geautomatiseerd kunnen openen en sluiten van spitsstroken. In 2018 is gestart met

de uitvoering van de maatregelen, realisatie van het grootste deel van het pakket is voorzien uiterlijk in 2021.

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

## Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Begroting 2018	Realisatie 2018	Toelichting
Verkeerssignalering op rijbanen	km rijbaan	2.716	2.777	2.728	2.781	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	324	321	310	319	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

### Toelichting:

- Ad 1) De verkeerssignalering was in 2017 al verder toegenomen dan begroot, zoals toegelicht in het Jaarverslag 2017. In 2018 is de verkeerssignalering nog verder toegenomen door met name A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten.
- Ad 2) In de begroting 2018 was een afname voorzien van de spitsstroken door het vervallen van de spitsstroken tussen Twello en Deventer bij de start van het project A1 Apeldoorn–Azelo (fase 1). Deze spitsstroken kunnen echter tot begin 2019 nog in gebruik blijven, waardoor de afname doorschuift naar 2019. De kleine afname in 2018 ten opzichte van 2017 is het gevolg van dataverbeteringen.

## Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	streefwaarde 2018	realisatie 2018	Toelichting
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders					1
a. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-metlocaties dat goed functioneert	93%	93%	90%	92%	
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%	99%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

### Toelichting:

- Ad 1) Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft en het tijdig doorgeeft aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). 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 NDW. De percentages zijn berekend ten opzichte van de bemeten rijbaanlengte.
- Ad 2) Tot en met 2017 is een streefwaarde van 90% gehanteerd voor de PIN «actualiteit data voor derden». In het kader van de nieuwe meerjarige prestatieafspraken (2018–2021) tussen de directoren-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

Met het budget voor beheer, onderhoud en vervanging, zijn in 2018 uitgaven gedaan, die nodig zijn om het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan, in de staat te houden die noodzakelijk is, voor het vervullen van de primaire functie. Deze functie is het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

### 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). Binnen het beschikbare onderhoudsbudget worden daartoe de noodzakelijke maatregelen opgenomen in de onderhoudsprogrammering.

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

### 12.02.01 Beheer en Onderhoud

#### *Uitgesteld en achterstallig onderhoud*

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was.

Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2018 € 353 miljoen, daarvan was € 1 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2017 is het uitgestelde onderhoud met € 39 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 2 miljoen afgenomen.

	2016		2017		2018	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegen	226	15	314	3	353	1

Uitstel van onderhoud maakt onderdeel uit van de onderhoudsstrategie van Rijkswaterstaat. Het is een optimale keuze omdat er in veel gevallen mogelijkheden zijn om werkzaamheden te combineren met andere onderhouds- en aanlegmaatregelen. Dit leidt tot besparingen op de kosten en beperking van de hinder, omdat we maar één keer de weg op moeten en maar één keer verkeersmaatregelen genomen hoeven te worden. Deze



keuze tot uitstel van onderhoud wordt gebaseerd op informatie uit risico gestuurde inspecties waarmee de werkelijke staat van objecten wordt bijgehouden. Bij het wetgevingsoverleg over de begrotingen 2019 van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds<sup>1</sup> heb ik toegezegd u bij het jaarverslag 2018 nader te informeren over het uitgesteld onderhoud. Dat zal ik separaat doen.

Daarnaast is ook sprake van tegenvallers bij geprogrammeerde onderhoudsmaatregelen. Deze tegenvallers worden in de programmering ingepast waardoor oorspronkelijk geprogrammeerde maatregelen naar een later moment worden uitgesteld om binnen de beschikbare budgetten en capaciteit te kunnen blijven, waarbij achterstallig onderhoud zo veel mogelijk wordt voorkomen. Achterstallig onderhoud – waarbij niet meer aan deze normen en afspraken dreigt te worden voldaan – is uiteraard onwenselijk en wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van het hoofdwegennet.

## Meetbare gegevens

Areaal rijkswegen		Eenheid	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Begroting 2018	Realisatie 2018	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.803	5.804	5.842	5.867	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.650	1.677	1.678	1.723	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	76	76	77	77	
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	14	15	14	15	
Groen areaal		km <sup>2</sup>	182	181	182	182	

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

### Toelichting:

- Ad 1) De toename in de lengte van de hoofdrijbanen komt voornamelijk door de openstelling van de nieuwe N18 Varsseveld–Enschede en de N35 Zwolle–Wijthmen. De toename is groter dan begroot: in de begroting was ook een afname voorzien door de overdracht van beide oude tracés naar lokale wegbeheerders, maar beide overdrachten zijn doorgeschoven naar 2019.
- Ad 2) In 2018 is de rijbaanlengte van de verbindingswegen en op- en afritten met name toegenomen door de nieuwe N18 Varsseveld–Enschede en de versnelde openstelling van de nieuwe parallelbaan bij de A6 Almere.

Omvang Areaal		Eenheid	Begroting 2018	Omvang 2018	Begroting x € 1.000 2018	Realisatie x € 1.000 2018	Toelichting
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek <sup>1</sup>	km <sup>2</sup>	91	92	576.208	669.477	1

<sup>1</sup> exclusief verzorgingsbanen

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

<sup>1</sup> 31 oktober 2018

*Toelichting:*

Ad 1) De toename van het oppervlakte wegdek wordt met name veroorzaakt door de nieuwe N18 Varsseveld–Enschede en de versnelde openstelling van de parallelbaan bij de A6 Almere.

Indicatoren Beheer en Onderhoud					
	Realisatie 2016	Realisatie 2017	streefwaarde 2018	Realisatie 2018	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren) – <b>t/m 2017:</b> De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km. min).	3%	4%			1
– <b>vanaf 2018:</b> Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)			10%	2%	
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%	99%	2
Veiligheid:					3
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,8%	99,7%	99,8%	
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%	99%	95%	97%	

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

*Toelichting:*

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.

De totale filezwaarte (in absolute zin) is in 2018, ten opzichte van 2017, gestegen. Het percentage «verstoringen door aanleg en gepland beheer & onderhoud» ten opzichte van «totale verstoringen» is in 2018 daarentegen gedaald naar 2%. Het hinderpercentage blijft daarmee nog steeds ruim onder de norm van 10%.

Ad 2) De technische beschikbaarheid van de weg is met 99% ruim boven de gestelde streefwaarde.

Ad 3) Het voorkomen van verkeersonveilige situaties op het hoofdwegenet, wordt aangepakt door het onderhoud van de wegverhardingen en in het voorkomen en bestrijden van wintergladheid. Tot en met 2017 werden beide aspecten hier in één waarde gecombineerd gerapporteerd. Vanaf 2018 worden beide aspecten afzonderlijk gerapporteerd.

De wegverharding (voor wat betreft veiligheid) wordt aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming gemonitord. In 2018 voldeed 99,8% van de wegverhardingen aan de streefwaarden op het gebied van stroefheid en spoorvorming.

Bij de nieuwe prestatieafspraken van 2018 is gekozen voor de streefwaarde van «stroefheid en spoorvorming» (onderdeel a) aan te passen van 99,9% naar 99,7%. Dit voorkomt het onnodig vroeg uitvoeren van preventief onderhoud.

Deel (b) van de indicator Veiligheid wordt uitgedrukt als percentage van het aantal situaties waarin binnen 2 uur preventief is gestrooid. Aan deze streefwaarden wordt net als in 2016 en 2017 voldaan.

#### **12.02.04 Vervanging**

Onder de categorie Vervanging vallen de uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op het programma Vervanging en Renovatie. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij ontwerp was voorzien wordt geïnvesteerd in de vervanging dan wel renovatie van objecten zoals bruggen, viaducten en tunnels of in reconstructie van (delen van) wegen. In 2018 is gewerkt aan de realisatie van projecten uit de eerste drie tranches van het programma. Verder is gewerkt aan de voorbereiding van de vierde tranche van het programma. Het MIRT-projectenoverzicht 2019 bevat een uitgebreid en actueel overzicht van de lopende projecten binnen dit programma inclusief beschikbaar budget en planning. Met het programma Vervanging en Renovatie wordt invulling gegeven aan de ambitie om de Nederlandse infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen. Dit conform de brief van de Minister van I&W aan de Tweede Kamer van 17 januari 2018 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, [29 385, nr. 95](#)).

#### **12.03 Aanleg**

##### Motivering

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

##### Producten

#### **12.03.01 Realisatie**

##### *Mijlpalen Realisatieprojecten*

In 2018 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd, die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	N18 Varsseveld–Enschede
	N35 Zwolle Wijthem
	A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt. Eemnes–Bunschoten
	A4 Vlietland–N14 (de verbreding van het projectdeel van de A4)
Start realisatie	A4 Vlietland–N14 (onderdeel van de realisatie Rijnlandroute)
	A1 Apeldoorn Azelo
	A15 Papendrecht Sliedrecht
	A16 Rotterdam

Ten opzichte van de begroting is het volgende project N23 Alkmaar–Enkhuizen eerder opengesteld.

### Overige maatregelen

#### Meer veilig

Dit pakket bevat maatregelen om de verkeersveiligheid op het rijkswegennet te verbeteren. Het gaat dan om aanpassingen aan de infrastructuur op ongevalsgevoelige locaties, zoals aanleg van een rotonde in gelijkvloerse kruisingen. Vanuit Meer Veilig wordt ook gewerkt aan het veiliger maken van de N36 door deze gedeeltelijk te verbreden. Een groot deel van de maatregelen (95%) is in uitvoering of uitgevoerd. Een aantal maatregelen is in samenwerking met provincie of gemeente uitgevoerd.

De komende jaren zullen de verkeersveiligheidsmaatregelen in toenemende mate gericht zijn op het voorkomen van ongevallen. Zoals het obstakelvrij maken van de bermen of het met geleiderail afschermen van objecten in de berm.

#### Maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen

Dit pakket richt zich 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. Het programma is vrijwel afgerond. In Noord-Brabant zijn in 2018 nog enkele maatregelen gerealiseerd. Afronding daarvan is voorzien in 2019.

#### Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het deel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) dat betrekking heeft op het hoofdwegennet. De geplande werkzaamheden binnen het programma lopen door tot en met 2019. Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden natuurgebieden in de ecologische hoofdstructuur, gescheiden door infrastructuur, weer met elkaar verbonden. Binnen het MJPO zijn er afgelopen jaar 14 knelpunten opgelost. Een mooi voorbeeld is de realisatie van de grote faunatunnel Monnikenberg onder de A27, nabij Hilversum. Ook is een ecoduct «Duinpoort» over het spoor tussen Haarlem en Zandvoort gereedge-

komen en is er gestart met de bouw van ecoducten «De Mortelen» over het spoor nabij Eindhoven en «Asselsche Heide» over het spoor tussen Amersfoort en Apeldoorn. In totaal zijn er 49 maatregelen uitgevoerd, waaronder vele kleine faunavoorzieningen, zoals fauna-uittreedplaatsen, faunatunnels en het doortrekken van oevers onder bruggen. Het jaarverslag MJPO 2018, dat uitgebreide informatie bevat over de voortgang én afronding van het MJPO zal, halverwege 2019 aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Nationaal</b>								
Kleine projecten / Afronding projecten	10	6	- 4	53	53			
Programma 130 km	1	1	0	44	45			
Programma aansluitingen	38	11	- 27	114	116			1
Quick Wins Wegen	0	0	0	12	12			
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	3	1	- 2	1.544	1.490	2016	2016	2
<b>Noordwest-Nederland</b>								
A10 Amsterdam praktijkproef FES	8	2	- 6	51	51	2018	2018	3
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	26	11	- 15	301	305	2028	2028	4
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	66	35	- 32	1.356	2.094	2024–2026	2024–2026	5
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	0	0	0	20	20	2015	2015	
A28 Knooppunt Hoevelaken	31	25	- 6	763	774	2023–2025	2023–2025	6
A28 Utrecht-Amersfoort	0	0	0	202	196	2013	2013	
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	1	1	1.216	1.210	2012	2012	7
A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein	0	1	0	21	21	2015	2015	
A9 Badhoevedorp	8	16	9	327	328	2017	2017	8
N50 Ens-Emmeloord		0	0	20	20	2016	2016	
<b>Zuidwest-Nederland</b>								
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologgave)	86	88	2	782	789	2022–2024	2022–2024	9
A4/A44 Rijnlandroute	102	83	- 19	558	566	REGIO	REGIO	10
A4 Burgerveen-Leiden		0	0	548	548	2015	2015	
A4 Delft-Schiedam	10	4	- 6	659	639	2015	2015	11
A4 Vlietland / N14		14	14	16	16	2020–2024	2023	12
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	5	0	- 4	11	11	2020	2020	
N61 Hoek-Schoondijke	0	1	1	111	111	2015	2015	
A16 Rotterdam	57	40	- 16	984	998	2021–2023	2022–2024	13

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig	
<b>Zuid-Nederland</b>								
A2 Maasbracht– Geleen 1e fase	0	0	0	154	154	2013	2013	
A2 Passage Maastricht	0	4	4	679	679	2016	2016	
A4 Dinteloord– Bergen op Zoom	0	1	1	258	264	2014	2014	
A67 Aanpak toerit Someren	0	0	0	6	5	2015	2015	
A76 Aansluiting Nuth	14	0	- 14	59	59	REGIO	REGIO	14
<b>Oost-Nederland</b>								
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	5	2	- 4	32	32	2017	2017	
A50 Ewijk-Valburg	0	0	0	271	271	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal		0	0	321	319	2015	2015	
N35 Wijthmen-Nijverdal	4	0	- 4	15	15	2018	2018	
N35 Zwolle-Wijthmen	7	12	6	48	54	2018	2018	15
<b>Noord-Nederland</b>								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	87	64	- 23	681	689	2019–2021	2021–2023	16
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	1	1	217	219	2013	2014	
<b>Overige maatregelen</b>								
Meer kwaliteit leefomgeving	20	21	1	177	178			
Meer Veilig	10	10	0	49	49			
Fileaanpak		1	1	-				
<b>Afronding</b>								
Totaal uitvoeringsprogramma	598	472	- 126	12.680	13.029			
<b>Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>35</b>					
<b>Programma Realisatie (IF12.03.01)</b>	<b>698</b>	<b>537</b>	<b>- 161</b>					
Budget Realisatie (IF12.03.01)	546	537	- 9					
<b>Overprogrammering</b>	<b>- 152</b>	<b>0</b>						

*Toelichting:*

- Ad 1) Programma aansluitingen: Er resteren twee grote projecten. Het grootste gedeelte van de begrootte uitgaven zal vanaf 2019 gemaakt worden.
- A15-N3. Het realiseren van de aansluiting heeft technische gevolgen voor het spoor. De afstemming met ProRail vraagt meer tijd.
  - A16-N3. Dit is het gevolg van vertraging in de bestemmingsplanprocedure.
- Ad 2) ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding): Dit betreft een aanbestedingsmeevaller. Het budget is vrijgevallen ten behoeve van de investeringsruimte.

- Ad 3) A10 Amsterdam praktijkproef FES: Door een zachte meevaller in fase 1 en 2 en een vertraging door extra voorbereidingstijd bij het opstarten van fase 3, is er in 2018 minder budget uitgegeven.
- Ad 4) A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas): Tijdens de herijkingsfase is gebleken dat het project meer voorbereidingstijd vraagt dan vooraf werd ingeschat. De herijkingsfase is bedoeld om te komen tot een integraal uitvoeringsontwerp en duurt langer dan voorzien, waardoor er in 2018 minder is uitgegeven dan verwacht.
- Ad 5) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: De lagere uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt door lagere vastgoeduitgaven en doordat er bij deelproject A1/A6 minder risico's zijn opgetreden, dan waarmee rekening was gehouden. Daarnaast is er in 2018 minder betaald omdat facturen te laat zijn ontvangen. De toename in het projectbudget wordt veroorzaakt doordat er na het uitvoeringsbesluit A9 Badhoevedorp-Holendrecht, budget van artikel 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen is overgeheveld naar artikel 12.03.01 Realisatieprogramma.
- Ad 6) A28 Knooppunt Hoevelaken: De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat er minder vastgoed aankopen benodigd waren dan gepland.
- Ad 7) A2 Holendrecht-Oudenrijn: Betreft een meevaller na dechargeverlening. Het resterend budget is overgeheveld naar de investeringsruimte.
- Ad 8) A9 Badhoevedorp: De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een scope wijziging zoals toegelicht in de MIRT-brief van november 2018. De werkzaamheden voor het onderdeel ringvaartviaduct zijn eind 2018 aan dit project toegevoegd.
- Ad 9) A24 Blankenburgtunnel: De toename in projectbudget betreft de prijsbijstelling 2018.
- Ad 10) A4/A44 Rijnlandroute: Deze werkzaamheden maken deel uit van het subsidieproject Rijnlandroute. Subsidievoorschotten worden uitgekeerd op basis van het bouwtempo (mijlpalen). De lagere bevoorschotting is het gevolg van (beperkte) vertraging in de uitvoering van dit subsidieproject. Mede hierdoor is ook de afdracht van BTW aan het BTW-Compensatiefonds uitgesteld naar 2019.
- Ad 11) A4 Delft-Schiedam: De lagere uitgaven en afname in het projectbudget worden veroorzaakt doordat het onderhoudsbudget van de tunnel technische installatie is overgeheveld naar artikel 12.02 Beheer Onderhoud en Vervanging.
- Ad 12) A4 Vlietland/N14: In 2018 is het werk aan de A4 versneld uitgevoerd en betaald.
- Ad 13) A16 Rotterdam: Het verschil in 2018 komt doordat de budgettaire DBFM inpassing van artikel 12.03.01 naar 12.04.01 later plaatsvindt dan oorspronkelijk gepland.
- Ad 14) A76 Aansluiting Nuth: Betreft een kasschuif naar 2021. In het convenant met de Provincie Limburg is afgesproken dat de laatste betalingstermijn bij oplevering van het project zal plaatsvinden.
- Ad 15) N35 Zwolle-Wijthmen: Een deel van de restwerken en nadeelcompensaties is na openstelling sneller uitgevoerd. Daarnaast zijn er in 2018 extra uitgaven gedaan aan de realisatie van een fietsbrug.
- Ad 16) A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2: De oorzaak is gelegen in een juridisch geschil met de opdrachtnemer. De openstelling is vertraagd naar 2023.

## 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

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

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)							
Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Openstelling	Toelichting	
	Begroting	Huidig	TB	Begroting			
					2018	2018	
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 234	- 380			nvt	nvt	
<b>Projecten Nationaal</b>							
Beter Benutten	394	313			nvt	nvt	1
Geluidsaneringprogramma - weg	260	263			nvt	nvt	
Kosten voorbereiden tol	29	29					
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	198	201			nvt	nvt	
Reservering voor LCC	289	298			nvt	nvt	2
Snelfietsroutes	18	34					3
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	108	109			nvt	nvt	
Vervolgprogramma Meer Veilig	30	80					4
Voorbereiding vrachtheffing		4					5
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	176	185			nvt	nvt	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>							
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4)	717	0	2017		2024-2026		6
A12/A27 Ring Utrecht	1.153	1.171	2017	2017	2024-2026	2024-2026	
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	300	300					
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	51	52	2020	2020	2021-2023	2021-2023	
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Aansluiting A6	13	0					7
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	168	171	nvt	nvt	Regio	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	26	27	nvt	nvt	nvt	nvt	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
A15 Papendrecht-Sliedrecht	15	16	2018	2018	2018-2020	2018-2020	
A20 Nieuwekerk a/d IJssel-Gouda	175	178	2020	2020	2024-2026	2024-2026	
A4 Passage Den Haag/A4 Haaglanden-N14	453	460	2019	2019	2026-2028	2026-2028	
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen-N14	50	50					
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	26	23	nvt	nvt	nvt	nvt	
N59 Verkeersveiligheid		5					nvt 8
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>							
A2 't Vonderen-Kerensheide	265	269	2017	2017	2025-2027	2025-2027	
A27 Houten-Hooipolder	1.263	1.345	2017	2017	2023-2025	2023-2030	9



Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Openstelling	Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
	2018		2018		2018	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5	2019	2019	2022	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	25	26	nvt	nvt		
N65 Vught–Haaren 1)	98	99	nvt	nvt	2023	2023
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	152	154	2020	2020		
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: InnovA58	405	412	2020	2020	2022–2024	2022–2024
Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: ITS en Smart Mobility	30	31	nvt	nvt	nvt	nvt
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
A1 Apeldoorn–Azelo	429	440	2018	2018	Fase 1: 2020–2021	Fase 1: 2020–2022
					Fase 2: 2026–2028	Fase 2: 2026–2028
A1/A30 Barneveld	10	10				
A12/A15 Ressen–Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (Via15)	547	554	2017	2017	2021–2023	2022–2024
N35 Nijverdal–Wierden	105	107	2018	2018	2022–2024	2022–2024
N35 Raalte		13				
N50 Kampen–Kampen Zuid	5	5				10
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn–Azelo	29	29	nvt		nvt	2022–2024
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
N33 Zuidbroek-Appingedam	97	99	2019	2019	2021–2023	2021–2023
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	<b>148</b>	<b>120</b>				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<b>Projecten Nationaal</b>						
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken						
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>						
Overige projecten in voorbereiding						
Gesignaleerde Risico's						
<b>Gebiedsprogramma's</b>						
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
Gebiedsprogramma regio Amsterdam	200					11
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>						
Gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag	200					11
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Goederencorridor Oost	200					11
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>						

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Openstelling	Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
	2018		2018		2018	2018
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>8.628</b>	<b>7.307</b>				
<b>Begroting (IF 12.03.02)</b>	<b>8.628</b>	<b>7.307</b>				

*Toelichting:*

- Ad 1) 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.
- Ad 2) Reservering voor LCC. Deze zijn geactualiseerd voor de verlenging van het Infrastructuurfonds van 2031 naar 2032.
- Ad 3) 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.
- Ad 4) 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.
- Ad 5) Voorbereiding vrachtheffing. 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 teruggesluisd 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.
- Ad 6) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere). Het projectbudget is in 2018 naar het realisatie programma (12.03.01) overgeheveld.
- Ad 7) Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport. Voor de aansluiting A6 Lelystad Airport zijn middelen beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland zoals is vastgelegd in de bestuursovereenkomst.
- Ad 8) N59 Verkeersveiligheid. In het BO MIRT najaar 2017 is bestuurlijk afgesproken dat het Rijk maximaal € 5 miljoen beschikbaar stelt voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59.
- Ad 9) 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 Merwedeburg noodzakelijk is om te voldoen aan de Akte van Mannheim.

Ad 10) N35 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.

Ad 11) Gebiedsprogramma. De budgetten zijn bij 2<sup>e</sup> suppletore begroting 2018 naar artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte overgeheveld en worden daar verantwoord.

#### **12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

#### Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen en huisvestingsprojecten boven de € 25 miljoen wordt door middel van een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM- (Design, Build, Finance en Maintain) contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM-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 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 weer 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. Inmiddels is wel duidelijk dat mijlpalen rond tijdige beschikbaarheid bij deze projecten gehaald zijn, en ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwfase beperkt is gebleven.

## Producten

In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 (Kamerstukken II 2016–2017, [28 753, nr. 43](#)) zijn indicatoren opgenomen om deze prestaties te monitoren. In de Voortgangsrapportage is ook aangegeven dat de risicoverdeling in het standaardcontract mogelijk op een aantal punten zal worden bijgesteld ten aanzien van enkele specifieke risico's, zoals het management van stakeholders, waarmee marktpartijen in het verleden op moeilijkheden stuiten. Eerder was al besloten om niet langer gebruik te maken van lijstrisico's. Op deze wijze wordt proactief gezocht naar een betere verdeling van de risico's, waarbij alle betrokkenen hun mogelijkheden inbrengen om risico's zo veel mogelijk te beheersen.

Bij de projecten N31 Leeuwarden–Drachten, A12 Lunetten–Veenendaal, 2<sup>e</sup> Coentunnel en N33 Assen–Zuidbroek, A15 Maasvlakte–Vaanplein, A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord en A1/A6 Diemen–Almere Havendreef is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. Ook de projecten A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten en N18 Varsseveld–Enschede zijn in 2018 overgegaan naar de beheerfase. De looptijd van deze contracten varieert.

De projecten A6 Almere en de A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Het afgelopen jaar heeft Financial Close plaatsgevonden van de A24 Blankenburgverbinding en de A16 Rotterdam, deze zijn daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Verder is in 2018 gestart met de aanbesteding van de A9 Badhoevedorp–Holendrecht en de A12/A15 Ressen–Oudbroeken.

De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, vindt plaats na de «financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij verlenging van de periode van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Hoofdwegen</b>								
<b>Noordwest-Nederland</b>								
A10 Tweede Coentunnel	52	53	1	2.141	2.162	2013	2013	1
A12 Lunetten-Veenendaal	24	25	1	669	677	2012	2012	2
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	98	69	- 28	1.774	1.798	2019	2019	3
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	9	10	1	374	381	2020	2019	4
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	200	206	5	1.103	1.122	2021	2021	5
Aflossing tunnels	47	46	- 1	939	944			6
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	10	10	0	349	354	2018-2020	2018-2020	7
<b>Zuidwest-Nederland</b>								
A15 Maasvlakte-Vaanplein	84	103	19	2.111	2.230	2015	2015	8
N11 Alphen aan de Rijn		0	0	77	77			
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel				320	234			
<b>Zuid-Nederland</b>								
A59 Rosmalen-Geffen PPS	1	1	0	277	277	2005	2005	
<b>Oost-Nederland</b>								
A12 Ede-Grijsoord	10	9	- 1	168	171	2016	2016	
N18 Varsseveld-Enschede	26	54	27	446	450	2018	2018	9
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)				289	293			
<b>Noord-Nederland</b>								
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	0	166	167	2007	2007	
N33 Assen-Zuidbroek	14	13	- 1	331	335	2014	2014	
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>581</b>	<b>605</b>	<b>24</b>	<b>11.534</b>	<b>11.672</b>			

*Toelichting*

- Ad 1 t/m 9) De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de toevoeging van de prijsbijstelling.
- Ad 3) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6): De realisatie van het deelproject A1/A6 is in 2017 versneld afgerond. Hierdoor is budget uit 2018 al in 2017 uitgegeven.
- Ad 5) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg): Er zijn uitgaven gedaan met betrekking tot schadeafhandeling; hierdoor zijn er uitgaven vanuit latere jaren naar voren

geschoven. Daarnaast waren er hogere uitgaven voor het verleggen van kabels en leidingen.

Ad 8) A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 67,6 miljoen). Bij het project A15 Maasvlakte-Vaanplein treden extra werkzaamheden bij de Botlekbrug op bij de realisatie van het spoordeel.

Ad 9) N18 Varsseveld-Enschede: Betreft een kasschuif van 2019 naar 2018 in verband met de, aan de openstelling van het project gekoppelde, eenmalige betaling.

#### **12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet**

##### Motivering

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

#### **12.07 Investeringsruimte**

##### Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2018 hebben geen mutaties plaatsgevonden.

#### **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.

## Artikel 13 Spoorwegen

### Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII over 2018 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en spoor.

#### Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 13 Spoorwegen (x € 1.000)

					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018	
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.635.883</b>	<b>2.727.356</b>	<b>1.842.244</b>	<b>1.810.157</b>	<b>1.436.876</b>	<b>2.527.321</b>	<b>- 1.090.445</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.241.221</b>	<b>1.999.985</b>	<b>2.074.004</b>	<b>2.154.280</b>	<b>2.123.334</b>	<b>2.190.386</b>	<b>- 67.052</b>	
<b>13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>1.304.521</b>	<b>1.225.522</b>	<b>1.214.109</b>	<b>1.372.035</b>	<b>1.514.397</b>	<b>1.245.258</b>	<b>269.139</b>	<b>2</b>
<b>13.03 Aanleg</b>	<b>784.844</b>	<b>625.037</b>	<b>708.115</b>	<b>604.096</b>	<b>457.267</b>	<b>766.273</b>	<b>- 309.006</b>	
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	710.202	540.437	540.172	534.509	382.065	505.834	- 123.769	3
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	51.621	57.291	21.073	28.178	57.867	62.124	- 4.257	
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	17.307	22.441	29.841	38.142	16.652	195.706	- 179.054	4
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	5.714	4.868	117.029	3.267	683	2.609	- 1.926	
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>135.279</b>	<b>132.285</b>	<b>134.760</b>	<b>161.552</b>	<b>141.680</b>	<b>162.258</b>	<b>- 20.578</b>	<b>5</b>
<b>13.07 Rente en aflossing</b>	<b>16.577</b>	<b>17.141</b>	<b>17.020</b>	<b>16.597</b>	<b>9.990</b>	<b>16.597</b>	<b>- 6.607</b>	<b>6</b>
<b>13.08 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
13.08.01 Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0	
13.08.03 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
<b>13.09 Ontvangsten</b>	<b>117.966</b>	<b>240.852</b>	<b>348.132</b>	<b>242.727</b>	<b>222.780</b>	<b>314.250</b>	<b>- 91.470</b>	<b>7</b>

### Financiële toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

- Ad 1) Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en OV SAAL projecten is door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project. Dit heeft tot gevolg dat de budgetten voor PHS en OV SAAL verantwoord worden op artikel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Hiermee zijn de verplichtingen op artikel 13 verlaagd (- € 1.332 miljoen). Verder is de geraamde verplichting voor het project Spoor aansluiting 2e Maasvlakte verschoven in afwachting van besluitvorming over de definitief op te pakken scope (- € 74 miljoen) en is sprake van een versnelling binnen het programma beheer, onderhoud en vervanging (€ 407 miljoen). Daarnaast is er in 2018 sprake van een negatieve bijstelling van € 28,7 miljoen op de verplichtingen van het project emplacement Den Haag spoor 11/12. De reden hiervoor is het intrekken van de eerder verleende realisatiebeschikking, omdat er wordt gekozen voor een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hiervoor is een nieuwe subsidiebeschikking aangevraagd.

- Ad 2) In 2018 is € 269 miljoen (inclusief btw) meer subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Voor een verdere toelichting op dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel.
- Ad 3/4) De realisatie op de realisatie- en planstudieprogramma's personenvervoer is € 309 miljoen lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de overheveling van PHS naar artikel 17 (in verband met de status Groot Project) en doordat werkzaamheden zijn verschoven naar latere jaren. De specifieke redenen verschillen per project. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
- Ad 5) De uitgaven vallen € 20 miljoen lager uit dan begroot. Hiervan heeft € 5 miljoen betrekking op doorgeschoven afrekeningen naar 2019. De overige € 15 miljoen is een incidentele rentemeevaller en wordt toegevoegd aan de investeringsruimte spoor. In de kamerbrief over de VGR HSL-zuid is aangegeven hoe deze middelen worden ingezet. (zie VGR HSL-Zuid 41, Kamerstukken II 2018–2019, [22 026, nr. 505](#)).
- Ad 6) Als gevolg van de aflossing van een lening eind 2017 zijn de rentelasten in 2018 € 7 miljoen lager uitgevallen dan was begroot. Deze € 7 miljoen is toegevoegd aan het budget voor beheer, onderhoud en vervanging (zie ook de toelichting bij artikel 13.02).
- Ad 7) De ontvangsten vallen € 91 miljoen lager uit dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door de overboeking van de PHS-ontvangst naar artikel 17 van het Infrastructuurfonds in verband met de status groot project (– € 127 miljoen)<sup>2</sup>. Daarnaast is er sprake van de verantwoording van de afrekening van het voorschot op de subsidie aan ProRail voor aanlegprojecten van 2017 en sprake van een terugontvangt in het kader van Spoorse doorsnijdingen (+ € 44 miljoen, waarvan € 38 miljoen weer als uitgaven op artikel 13.03 in 2018 is verantwoord en € 6 miljoen als meevaller aan de investeringsruimte is toegevoegd). Daarnaast schuift een deel van de ontvangsten door naar latere jaren omdat het tarief voor de HSL-heffing nog niet definitief kan worden vastgesteld (– € 10 miljoen) en is er sprake van versnelde bijdragen aan aanlegprojecten van decentrale overheden (+ € 2 miljoen).

### **13.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

#### **Motivering**

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

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

<sup>2</sup> Zie Februaribrief 2019: Kamerstukken II 2018–2019, [35 000 A, nr. 75](#)



beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

**Verleende subsidie aan ProRail**

In 2018 is € 269 miljoen (inclusief BTW) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het versneld uitvoeren van werkzaamheden. ProRail heeft in de periode 2016–2018 werkzaamheden uitgevoerd waarvoor de beschikbare middelen na 2018 zijn opgenomen. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd met de brief van 19 december 2017 (Kamerstukken II 2017–2018, [29 984, nr. 735](#)). Afrekening met IenW vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar. In 2018 is de subsidie voor 2017 vastgesteld. De subsidie voor 2018 wordt in 2019 vastgesteld.

**Toelichting:**

In onderstaand overzicht zijn de mutaties tussen begroting en realisatie opgenomen.

Begroting 2018	VJN 2018 kasschuif uit eerdere jaren (vaststelling subsidie 2016)	MN 2019 toevoeging prijscompensatie	MN 2019 overboeking 13.07 <-> 13.02	MN 2019 kasschuif uit latere jaren (verlening subsidie 2018)	NJN 2018 overboeking naar 13.04 (overgedragen taken)	NJN 2018 kasschuif uit latere jaren (i.v.m. vaststelling 2017)	Beheerplan 2018/ Jaarrekening 2017	SW 2018 kasschuif naar latere jaren (dec. betaald in jan.)	Realisatie 2018
Subsidie ProRail 2018: BOV	970	21	6	178	-1		1.116		1.116
* Compensatie BTW subsidie	204	4	1	37	0		234		234
* Compensatie BTW gebruiksvergoeding	71						71	-6	65
Vaststelling subsidie ProRail 2017						81	81		81
* Compensatie BTW subsidie						17	17		17
* Compensatie BTW gebruiksvergoeding						1	1		1
Totaal verantwoordiging artikel 13.02	1.245	25	7	215	-1	99	1.520	-6	1.514
Subsidie ProRail 2018: rente	14		-6				8		8
* Compensatie BTW subsidie	3		-1				2		2
Totaal verantwoordiging artikel 13.02 en 13.07	1.262	25	0	215	-1	99	1.530	-6	1.524
Beheerplan ProRail 2018 (Kamerstukken II 2017-2018, 29 984, nr. 737)							1.431		
Jaarrekening ProRail 2017 (Kamerstukken II 2017-2018, 29 984, nr. 771)							99		
Totaal Beheerplan ProRail 2018 en Jaarrekening ProRail 2017							1.530		

### Besteding door ProRail

Uit de Jaarrapportage 2018 van ProRail blijkt dat de gerealiseerde productie in 2018 (€ 1.107 miljoen, exclusief btw) nagenoeg uitkomt op de productie zoals opgenomen in het Beheerplan 2018 (€ 1.124 miljoen exclusief btw, zie Kamerstukken II 2017–2018, 29 984, nr. 737). Het verschil van € 17 miljoen wordt voor het grootste deel (€ 10 miljoen) veroorzaakt door een hogere doorbelasting aan derden en investeringen, zie onderstaande tabel. Voor gedetailleerdere informatie over de bestedingen door ProRail wordt verwezen naar het jaarverslag ProRail dat aan de Tweede Kamer wordt verzonden zodra dit is vastgesteld.

### 13.03 Aanleg spoor

#### Motivering

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

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

#### Producten

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)									
Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Project-budget		Indienststelling		Toelichting	
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig		
<b>Projecten nationaal</b>									
<b>Benutten</b>									
Be- en bijsturing toekomst	4	2	-2	15	15	2019	2019		1
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	1	0	-1	9	9	2015	2015		2
Geluidsanering Spoorwegen	16	18	2	594	600	divers	divers		
Opstellen reizigerstreinen korte termijn	6		-6	43		2020	2020		3a
Programma behandelen en opstellen		4	4		196	divers	divers		3b
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	4	0	-4	30	30	divers	divers		4
Verbeteraanpak stations	6	1	-5	13	12	2018	2018		5
Verbeteraanpak trein	5	13	8	55	50	2019	2018/2019		6
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	6	10	4	32	44	divers	divers		
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>									<b>7</b>
PHS Ede	1		art. 17.10	43	Art. 17.10	2021			
PHS DSSH (incl. voorinvestering)	16		art. 17.10	315	Art. 17.10				
PHS Diezebrug			art. 17.10	2	Art. 17.10	2013			

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Project-budget		Indienst-stelling		Toe-lich-ting
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig	
PHS Meteren–Boxtel			art. 17.10	10	Art. 17.10	2017		
PHS Overweg Klompersteeg Veenendaal	2		art. 17.10	9		2019		
PHS Rijswijk–Rotterdam	0		art. 17.10	10		2023		
PHS Spooromgeving Geldermalsen	36		art. 17.10	133		2021		
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>								
Cameratoezicht op stations	2	1	– 1	13	13	2017	2017	8
Kleine stations	8	0	– 8	17	52	divers	divers	9
Toegankelijkheid stations	39	33	– 6	488	493	divers	divers	10
<b>Overige projecten/ programma's /lijndelen etc.</b>								
Aanleg ATBvv	11	1	– 10	68	68	2023	divers	11
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	3	1	– 2	20	18	2017	2017	12
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	10	6	– 4	392	393	divers	divers	13
Booggeluid	0	1	0	4	4	divers	divers	14
Fietsparkeren bij stations	24	21	– 3	266	341	divers	divers	15
Kleine projecten personenvervoer	6	6	0	21	28	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	4	2	– 2	26	14	divers	divers	16
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NaBo's)	7	2	– 5	39	65	divers	divers	17
Ontsnippering	15	13	– 2	79	80	divers	divers	18
Programma aanpak suïcidepreventie	4	1	– 3	14	15	2021	2021	19
Programma Kleine Functiewijzigingen	37	23	– 14	379	460	divers	divers	20
Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten	2	2	0	179	180	divers	divers	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
<b>Amsterdam-Almere-Lelystad</b>								
OV SAAL korte termijn	38		art. 17.10	688	598	2016		7
OV SAAL Naarden Bussum	12		art. 17.10	24	2	2019		7
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>								
Amsterdam CS, Cuypershal	2	0	– 2	26	26	2020	2020	21
Amsterdam CS, Fietsenstalling	1		– 1	11		2019		22
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	25	25	0	412	413	2016	2016	

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Project-budget		Indienst-stelling		Toe-lich-ting
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig	
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>								
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	2		- 2	177	176	divers		23
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	28	25	- 3	914	911	divers	divers	24
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>								
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	1	1	0	39	39	2022	2023-2025	
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>								
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	6	1	- 5	607	607	2017	2017	25
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>								
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>								
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	0		0	89	86	2017	2017	
<b>Projecten Oost Nederland</b>								
Utrecht-Arnhem-Zevenaar								
Traject Oost uitv. convenant DMB	30	47	17	235	237	divers	divers	26
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>								
Regionale lijnen Gelderland	1	0	- 1	16	15	divers	divers	
Zwolle-Herfte		35	35		200		2021	27
<b>Projecten Noord Nederland</b>								
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	23	3	- 20	49	50	divers	2020	28
Sporendriehoek Noord-Nederland <sup>1</sup>	13	3	- 10	140	134	divers	divers	29
Afrondingen	1		- 1					
<b>Totaal ProRail projecten</b>	<b>458</b>	<b>301</b>	<b>- 53</b>	<b>6.745</b>	<b>6.949</b>			
<b>Overige (niet ProRail) projecten</b>			0					
Intensivering Spoor in steden (I)			0	215		2017	2017	
Spoorzone Ede			0	42		2017	2017	
NS compensatie		57			161			
<b>Totaal overige (niet ProRail) projecten</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	<b>161</b>			
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>458</b>	<b>358</b>	<b>- 53</b>	<b>7.002</b>	<b>7.110</b>			

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Project-budget		Indienst-stelling		Toe-lichting
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig	
Uitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	24		- 24					
Afrekening voorschotten		24						30
<b>Programma Realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>482</b>	<b>382</b>	<b>- 100</b>					
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>506</b>	<b>382</b>	<b>- 124</b>					
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>- 24</b>					

<sup>1</sup> Onderdeel van dit project is ook het project LMCA Spoor. Dit project staat ook opgenomen bij projectoverzicht artikel 14.03.

*Toelichting:*

- Ad 1) Be- en Bijsturing toekomst. De lagere realisatie wordt veroorzaakt omdat eerst is ingezet op een nieuwe visie voor de toekomst van de verkeersleiding. Gezien de nauwe verwevenheid met be- en bijsturing van de toekomst heeft dit ertoe geleid dat met onderdelen van het programma een pas op de plaats is gemaakt en een herijking plaatsvindt. Op deze manier wordt verzekerd dat de juiste maatregelen in gang worden gezet en dat in 2019 effectief en gericht middelen kunnen worden ingezet.
- Ad 2) ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum. De voor 2018 geplande betaling aan NS is doorgeschoven naar 2019 in verband met het niet tijdig verkrijgen van de bijbehorende accountantsverklaring.
- Ad 3a) Opstellen Reizigerstreinen korte termijn. Het programma «Opstellen Reizigerstreinen korte termijn» is gewijzigd in «Programma Behandelen en Opstellen», omdat de looptijd en reikwijdte is veranderd.
- Ad 3b) Programma Behandelen en Opstellen. Om de treindienst veilig en robuust te kunnen uitvoeren is aanvullende opstel- en behandelcapaciteit nodig. Hiervoor is in de Miljoenennota 2019 € 150 miljoen aanvullend beschikbaar gesteld vanuit de investeringsruimte Spoorwegen bovenop het reeds beschikbare budget.
- Ad 4) Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE). Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Bij het deelproject Dordrecht is sprake van vertraging in verband met een Raad van State procedure naar aanleiding van een bezwaar/beroep van omwonenden op de milieuvergunning. Daarnaast is er nog geen overeenstemming met de gemeente in Venlo over de uitgangspunten van de milieuvergunning en is er in de gemeente Heerlen nog geen definitieve uitspraak over het niet hoeven plaatsen van een scherm. Ten slotte zijn de werkzaamheden bij het emplacement Den Haag vertraagd en heeft de realisatie van de gevelmaatregelen in Maastricht een aantal maanden vertraging opgelopen als gevolg van het aanvragen van een omgevingsvergunning en het niet tot moeilijk verkrijgen van medewerking van de bewoners/eigenaren van de te isoleren woningen. Dit heeft geleid tot een verschuiving van de geplande uitgaven naar latere jaren.
- Ad 5) Verbeteraanpak stations. Vanwege vertraging in de besluitvorming in de ontwerpfase en aanbestedingsfase verschuift een deel van de

- voor 2018 geplande uitgaven naar latere jaren. De maatregelen maken onderdeel uit van het programma Beter en Meer.
- Ad 6) Verbeteraanpak trein. De voor 2017 geplande uitgaven zijn grotendeels doorgeschoven naar 2018, omdat een aantal aanpassingen pas eind 2017 zijn uitgevoerd. De maatregelen maken onderdeel uit van het programma Beter en Meer.
- Ad 7) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en OV SAAL. Op 24 januari 2018 is aan de Tweede Kamer voorgesteld om PHS aan te wijzen als een groot project ([Kamerstukken II 2017–2018, 32 404, nr. 82](#)). De kamer heeft hiermee ingestemd. Dit betekent dat de budgetten PHS en OV SAAL overgeheveld zijn naar artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer, onderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
- Ad 8) Cameratoezicht op stations. De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat een voor 2018 geplande betaling reeds in 2017 heeft plaatsgevonden.
- Ad 9) Kleine stations. In de kasreeks was rekening gehouden met de aanleg van het station Grubbenvorst. Dit project gaat na het besluit van provincie Limburg niet door zoals gecommuniceerd aan de Kamer in de MIRT-brief ([Kamerstuk 35 000 A, nr. 78](#)). Het zoeken naar financiering voor de aanleg van het station Maastricht Noord 2 kostte meer tijd dan gepland. Tenslotte verloopt de voortgang van de besluitvorming over de aanleg van het station Hoogkerk minder voorspoedig dan verwacht.
- Ad 10) Toegankelijkheid stations. De scope en planning van het programma is in 2017 (na het opstellen van de begroting 2018) herijkt. Dit heeft geresulteerd in een herziene kasreeks met als gevolg een lagere kasrealisatie in 2018.
- Ad 11) Aanleg ATB-Verbeterde versie (ATBvv). Momenteel wordt als onderdeel van de ATB-Vv-implementatie de zogenaamde tranche 5 gerealiseerd. Hierbij worden circa 130 seinen bij beweegbare bruggen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met ATB-Vv uitgerust. Op basis van de huidige realisatieplanning zal afronding hiervan in 2020 plaatsvinden. Omdat de definitieve gunning hiervan door ProRail aan de aannemer pas eind 2018 heeft plaatsgevonden zijn de gerealiseerde bestedingen in 2018 substantieel lager dan aanvankelijk ingeschat.
- Ad 12) Aanleg ATBvv op de A2 corridor en Brabantroute. De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een scopewijziging (verlaging van seinlocaties) alsmede gerealiseerde kostenbesparingen.
- Ad 13) AKI-plan en veiligheidsknelpunten. De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat bij diverse deelprojecten de afstemming met de omgeving en stakeholders meer tijd vergt dan verwacht. Daarnaast speelt ook de moeizame grondverwerving en het verkrijgen van buitendienststellingen een rol. Hierdoor zal een deel van de uitgaven plaatsvinden in 2019 en verder.
- Ad 14) Booggeluid. Voor dit programma is in februari 2018 een subsidiebeschikking afgegeven. Bij het opstellen van de begroting 2018 was dit project nog niet voorzien.
- Ad 15) Fietsparkeren bij stations. De lagere realisatie bij het programma heeft met name te maken met de voortgang van de maatregelen bij Den Haag CS en Den Haag HS.
- Ad 16) Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes. De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een bijgesteld betalingsschema van de aannemer met betrekking tot het deelproject NSP Breda (geluidsschermen) en een aantal kleinere mutaties op de diverse andere

- deelprojecten. Hierdoor schuift een deel van de uitgaven door van 2018 naar 2019.
- Ad 17) Niet actief beveiligde overwegen. Omdat de voorbereiding, verkenning en planuitwerking van maatregelen, samen met wegbeheerders langer duurt dan eerder voorzien, is de realisatie in 2018 lager uitgevallen.
- Ad 18) Ontsnippering. De aanbestedingen van De Mortelen en Asselsche Heide zijn later gegund dan gepland. Hierdoor verschuift een deel van de kasstroom 2017 en 2018 naar latere jaren. Er zijn geen consequenties voor prognose eindstand of dienstregeling.
- Ad 19) Programma aanpak suïcidepreventie. Een deel het programma bevat werkzaamheden die gelet op de aard van de werkzaamheden uitgevoerd worden binnen het programma Beheer, onderhoud en vervanging. Deze middelen worden overgeboekt naar IF 13.02
- Ad 20) Programma kleine functiewijzigingen. De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging van de aanbestedingen bij de deelprojecten «Emplacementen op orde» en «Ommen, vergroten veiligheid eilandperron». Hierdoor schuift een deel van de uitgaven door naar 2019 en latere jaren. Daarnaast is het bestemmingsplan van project «Valleilijn, Capaciteitsknelpunt volle treinen» gewijzigd. Gelet op de benodigde doorlooptijd van het bestemmingsplan (9–11 maanden) en verkrijgen van de omgevingsvergunning verschuiven ook hierdoor de uitgaven van 2018 naar latere jaren.
- Ad 21) Amsterdam CS Cuypershals. In 2018 is een onderzoek en marktconsultatie gehouden om een aanpak en aanbestedingswijze te bepalen welke het beste past bij de huidige marktsituatie. Hierdoor is de planning gewijzigd. De realisatie start in 2019 en de uitgaven die waren voorzien in 2018 verschuiven naar 2019 en verder.
- Ad 22) Amsterdam CS Fietsenstaling. Dit project is na subsidievaststelling per 1-1-2018 naar de post «Nazorg gereedgekomen lijnen en halten» overgeheveld. Derhalve zijn er geen uitgaven in 2018.
- Ad 23) Regionet. Dit project is na subsidievaststelling per 1 januari 2018 afgesloten. Derhalve zijn er geen uitgaven in 2018.
- Ad 24) Vleuten–Geldermalsen. De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat er minder geld is opgevraagd door de Regio dan voorzien.
- Ad 25) Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft. De lagere realisatie in 2018 wordt veroorzaakt doordat de werkzaamheden inzake de luchtdrukmaatregelen zijn vertraagd als gevolg van een faillissement van de aannemer. Hierdoor moet het werk opnieuw worden aanbesteed waardoor de geplande uitgaven verschuiven naar 2019. Daarnaast zijn bij de aanleg van het DSM-emplacement maatregelen doorgevoerd om tot een beheerste realisatie te komen.
- Ad 26) Traject Oost (Driebergen-Zeist). De hogere realisatie in 2018 wordt veroorzaakt door een aangepaste termijnregeling met de aannemer in verband met optimalisaties in het project. Het gaat onder meer om het eerder openstellen van het eerste deel van de onderdoorgang Hoofdstraat (N225) en eerder gereedgekomen werkzaamheden.
- Ad 27) Zwolle-Herfte. Zie toelichting bij artikel 13.03.04; ad 5.
- Ad 28) Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden. De realisatie 2018 betreft de afrekening over het derde tertaal 2017. Het opdrachtgeverschap is per 1 januari 2018 overgedragen van IenW naar de provincies Groningen en Friesland. In 2018 zijn er geen uitgaven gedeclareerd. Het budget wordt beschikbaar gesteld aan de Regio door stortingen in het Provinciefonds.



Ad 29) Sporendriehoek Noord-Nederland. Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. In 2018 zijn onder andere lagere uitgaven gedaan ten aanzien van het project Hoogeveen (planuitwerking loopt langer door) en Knoop Groningen (opdrachtgeverschap naar Groningen en daarmee middelen gedecentraliseerd).

Ad 30) Afrekening voorschotten. De gemaakte kosten van ProRail voor aanlegprojecten vielen in 2017 lager uit dan het voorschot. Een deel hiervan betreft een uitgestelde kasreeks naar 2018. Dat kasbudget wordt op deze post geboekt om dubbel telling op projectniveau te voorkomen.

### 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Projectoverzicht behorende bij artikelonderdeel 13.03.02: Realisatieprogramma goederenvervoer (bedragen x € 1 mln.)									
Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig		
	2018			2018		2018			
<b>Projecten Nationaal</b>									
Kleine projecten goederenvervoer	0	1	1	3	1	divers	divers		
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	24	34	10	167	169	divers	divers	1	
PAGE risico reductie	1	1	0	19	19	divers	divers		
Programma Emplacementen op orde	12	4		59	59	2.020	divers	2	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>									
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	8	6	- 2	27	27	2018	divers	3	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	4	0	- 4	220	222	divers	divers	4	
Calandbrug				159	160	2020	2020/2021		
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>									
Venlo Logistiek multimodaal knooppunt				30		2019			
<b>Projecten Oost Nederland</b>									
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	13	12	- 1	139	140	2021	divers		
<b>Overige projecten</b>									
Nazorg gereedgekomen projecten	0		0	3		divers	divers		
Afrondingen	1		- 1	- 1					
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>63</b>	<b>58</b>	<b>3</b>	<b>825</b>	<b>797</b>				
<b>Programma Realisatie (IF 13.03.02)</b>	<b>63</b>	<b>58</b>	<b>- 5</b>	<b>825</b>	<b>797</b>				
Uitgaven op IF 13.03.05 mbt realisatie	- 1	- 1	0						
Afrekening voorschotten		1						5	

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Programma Realisatie (IF 13.03.02)</b>	<b>62</b>	<b>58</b>	<b>- 4</b>	<b>825</b>	<b>797</b>			
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.02)</b>	<b>62</b>	<b>58</b>	<b>- 4</b>	<b>825</b>	<b>797</b>			
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					

*Toelichting:*

- Ad 1) Rotterdam-Genua. De hogere realisatie in 2018 wordt met name veroorzaakt door opgetreden meerwerk met betrekking tot drainage op het deelproject Zevenaar–Grens 3e spoor. Tevens zijn op basis van een nadere uitwerking het termijnschema de voor 2018 geplande uitgaven verschoven naar 2019. Bij het deelproject «Zevenaar opheffen systeemeiland» zijn er kosten voor kabels en leidingen bijgekomen om maatregelen te treffen tegen beïnvloeding van kabels en leidingen van derden alsmede extra kosten voor aanpassingen aan 25Kv.
- Ad 2) Programma emplacements op orde. Vertraging in de aanbestedingsprocedure en de procedure om van subsidieaanvraag tot beschikking te komen heeft meer tijd gekost dan eerder ingeschat. De uitgaven voor 2018 worden daarom doorgeschoven naar 2019.
- Ad 3) Geluidmaatregelen Zeeuwselijn. De schermen op de Van Hertumweg in Goes worden pas opgeleverd na sanering van de huidige overweg omdat ze anders gedurende de bouwperiode van de onderdoorgang verwijderd moeten worden en niet op dezelfde manier teruggebouwd kunnen worden. Nu worden ze (deels) geïntegreerd in het ontwerp van de onderdoorgang. De geplande kasuitgaven verschuiven hierdoor van 2018 naar latere jaren.
- Ad 4) Spoor aansluiting 2<sup>e</sup> Maasvlakte achterlandverbinding. Er vindt nog overleg plaats over de definitieve scope passend binnen de beschikbare financiële middelen. Derhalve zijn er geen uitgaven gedaan in 2018.
- Ad 5) Afrekening voorschotten. De gemaakte kosten van ProRail voor aanlegprojecten vielen in 2017 lager uit dan het voorschot. Een deel hiervan betreft een uitgestelde kasreeks naar 2018. Dat kasbudget wordt op deze post geboekt om dubbeltelling op projectniveau te voorkomen.

### 13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Realisatieprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget		Planning				Toelichting
	Begroting	Huidig	PB of TB		Indienststelling		
			Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	
<b>Verplicht</b>							
Uitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	- 72						
<b>Projecten Nationaal</b>							
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	39	26			divers	divers	1
Grensoverschr. Spoorvervoer	49	60			divers	divers	2
Kleine projecten Personenvervoer	7	2			divers	divers	
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	197	197			divers		
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	2.432				divers		3
Reizigersfonds	3	3			nvt	nvt	
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid		72				divers	
Prestatieverbetering HSL-Zuid		61				divers	
NS compensatie	160				divers	divers	4
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
Sporen Schiedam-Rotterdam		25					
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
Quick scan decentraal spoor Gelderland	19	20			divers	divers	
Zwolle-Herfte	200				2021	2021	5
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>							
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	334				divers		
Multimodale knoop Schiphol	253	256			divers	divers	
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	<b>13</b>	<b>28</b>					<b>6</b>
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>							
<i>Gesignaleerde risico's</i>							
<b>Totaal planuitwerkingsprogramma</b>	<b>3.634</b>	<b>750</b>					
<b>Begroting (IF 13.03.04)</b>	<b>3.634</b>	<b>750</b>					

#### Toelichting:

Ad 1) Beter Benutten. Van de in de begroting 2018 geraamde € 17 miljoen voor 2018 is € 9 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds en btw-compensatiefonds. De uitgaven worden daar verantwoord. Daarnaast is de kasreeks geactualiseerd (€ 4 miljoen van 2018 naar 2021) op basis de voortgang van de projecten in de regio. Dit heeft geleid tot een verschuiving van een deel van de geplande uitgaven van 2018 naar 2019.

Ad 2) 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 zijn overgeboekt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.

- Ad 3) PHS. PHS is aangemerkt als Groot Project. In 2018 zijn de geplande uitgaven vanaf 2018 overgeboekt naar IF 17.10. De binnen dit programma geplande uitgaven voor de deelprojecten Spoorweb 2018 en Meteren-Boxtel (aanvullende grondvererving) zijn overgeboekt van het planuitwerkingsprogramma naar het realisatieprogramma en worden verantwoord op artikelonderdeel 17.10.01
- Ad 4) Reservering opbouw compensatie NS. De reservering (€ 160 miljoen) was in de begroting 2018 geraamd op artikelonderdeel 13.03.04 maar is overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03.01 waar de realisatie is verantwoord.
- Ad 5) Zwolle-Herfte. De op artikelonderdeel 13.03.04 geraamde uitgaven zijn in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03.01. Hierna is de kasreeks aangepast aan het herziene termijnschema van aannemer wat heeft geleid tot een verschuiving van de uitgaven van 2018 naar 2019 en latere jaren.
- Ad 6) Topsector Logistiek. Onderdeel van deze post waren de gereserveerde gelden voor de Topsector Logistiek. Deze gelden zijn overgeboekt naar HXII en worden daar verantwoord.

### 13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planuitwerkingsprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget		Planning				Toelichting
			PB of TB		Indienststelling		
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018		2018		2018		
<b>Verplicht</b>							
Uitgaven op IF 13.03.02 mbt realisatie	48	45					
<b>Projecten Nationaal</b>							
Kleine projecten Goederenvervoer	16	17			divers	divers	1
<b>Overige projecten in voorbereiding</b>							
<b>Gebonden</b>							
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
<i>Gesignaleerde Risico's</i>							
<b>Totaal planuitwerkingsprogramma</b>	<b>64</b>	<b>62</b>					
<b>Begroting (IF 13.03.05)</b>	<b>64</b>	<b>62</b>					

- Ad 1) Kleine projecten Goederenvervoer. De hogere realisatie (€ 0,6 miljoen) wordt veroorzaakt door hogere planuitwerkingskosten voor het deelproject Veiligheidsmaatregelen Drechtsteden. Dit is te verklaren door voortschrijdend inzicht, ontwerpknelpunten en scopewijzigingen tijdens de planstudie van het project.

### 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

#### Motivering

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

#### Producten

	Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen/PPS (13.04) (bedragen x € 1 miljoen)						
	Kasbudget 2018			Projectbudget		Contractduur	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Start	Eind
Beschikbaarheidsvergoeding	150	151	1	3.632	3.632	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen	- 16	- 17	- 1	- 135	- 139		
Diverse verwachte afrekeningen	28	8	- 20	80	91		
<b>Totaal</b>	<b>162</b>	<b>142</b>	<b>- 20</b>	<b>3.577</b>	<b>3.584</b>		

#### Toelichting:

De rente wordt halfjaarlijks verrekend op basis van de werkelijke Euribor-stand. De belastingaanpassingen is een technische, voor de Staat budget neutrale, correctie die bij de Belastingdienst leidt tot even grote ontvangsten. De diverse overige verrekeningen hebben met name betrekking op de maatregelen in het kader van zettingsproblematiek en de aanpassing van ERTMS in verband met de Intercity Nieuwe Generatie.

### 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

	Uitgavenoverzicht rente en aflossing (13.07) (bedragen x € 1 miljoen)		
	Kasbudget 2018		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Rente leningen	17	10	- 7
Aflossing leningen			
<b>Totaal</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>- 7</b>

#### Toelichting:

Ad 1) Als gevolg van de aflossing van een lening eind 2017 zijn de rentelasten in 2018 € 7 miljoen lager uitgevallen dan was begroot. Deze € 7 miljoen is toegevoegd aan het budget voor beheer, onderhoud en vervanging (zie ook de toelichting bij artikel 13.02).

### 13.08 Investeringsruimte

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2018 hebben geen mutaties plaatsgevonden.

### 13.09 Ontvangsten

#### Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derde partijen voor spooruitgaven verantwoord. De gebruiksvergoeding die vervoerders aan ProRail betalen is in mindering gebracht op de subsidie die aan ProRail wordt betaald voor beheer, onderhoud en vervanging (artikel 13.02).

#### Producten

#### Ontvangstenoverzicht spoorwegen (13.09) (bedragen x € 1 mln.)

	Kasbudget 2018		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Concessievergoedingen NS	184	174	- 10
Afrekeningen ProRail		32	32
Terugontvangst Spoorse doorsnijdingen		12	12
Bijdragen van derden	130	5	- 125
<b>Totaal</b>	<b>314</b>	<b>223</b>	<b>- 91</b>

#### Toelichting:

De ontvangsten vallen € 91 miljoen lager uit dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door de overboeking van de PHS-ontvangst naar artikel 17 van het Infrastructuurfonds in verband met de status groot project (- € 127 miljoen)<sup>3</sup> Daarnaast is er sprake van de verantwoording van de afrekening van het voorschot op de subsidie aan ProRail voor aanlegprojecten van 2017 en sprake van een terugontvangt in het kader van Spoorse doorsnijdingen (+ € 44 miljoen, waarvan € 38 miljoen weer als uitgaven op artikel 13.03 in 2018 is verantwoord en € 6 miljoen als meevaller aan de investeringsruimte is toegevoegd). Daarnaast schuift een deel van de ontvangsten door naar latere jaren omdat het tarief voor de HSL-heffing nog niet definitief kan worden vastgesteld (- € 10 miljoen) en is er sprake van versnelde bijdragen aan aanlegprojecten van decentrale overheden (+ € 2 miljoen).

<sup>3</sup> Zie Februaribrief 2019: Kamerstukken II 2018-2019, 35 000 A, nr. 75

## Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

### Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting hoofdstuk XII 2018 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en Spoor.

#### Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 14 Regionale, lokale infrastructuur (x € 1.000)

					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018	
<b>Verplichtingen</b>	<b>240.876</b>	<b>2.994</b>	<b>113.677</b>	<b>107.860</b>	<b>8.201</b>	<b>59.087</b>	<b>- 50.886</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>163.374</b>	<b>134.964</b>	<b>141.544</b>	<b>236.352</b>	<b>97.268</b>	<b>246.600</b>	<b>- 149.332</b>	
<b>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</b>	<b>149.178</b>	<b>128.658</b>	<b>100.603</b>	<b>148.786</b>	<b>94.429</b>	<b>194.764</b>	<b>- 100.335</b>	
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	11.159	25	0	0	253	0	253	
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	138.019	128.633	100.603	148.786	94.176	194.764	- 100.588	2
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
<b>14.02 Regionale Mob. Fondsen</b>	<b>9.334</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid</b>	<b>4.862</b>	<b>6.306</b>	<b>40.941</b>	<b>87.566</b>	<b>2.839</b>	<b>51.836</b>	<b>- 48.997</b>	<b>3</b>
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten	4.862	6.306	4.891	5.526	2.839	2.595	244	
14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen	0	0	36.050	82.040	0	33.034	- 33.034	
14.03.03 RSP-ZZL: REP	0	0	0	0	0	16.207	- 16.207	
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>1.210</b>	<b>844</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>2.219</b>	<b>0</b>	<b>2.219</b>	

### Financiële toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

Ad 1) De lagere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt door (versnelde) stortingen in Provinciefonds, Gemeentefonds en btw-compensatiefonds.

Ad 2) Voor een toelichting op de lagere realisatie van € 100,6 miljoen wordt verwezen naar het projectenoverzicht behorende bij 14.01.03.

Ad 3) Voor een toelichting op de lagere realisatie van € 49 miljoen wordt verwezen naar het projectenoverzicht bij 14.03.

### 14.01 Grote regionale/lokale projecten

### Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden voor de ontvangers buiten de G3 (de drie grote steden) en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 miljoen en € 225 miljoen) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid

zoals verwoord in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2018 bij beleidsartikelen 14 Wegen en verkeersveiligheid en 16 Openbaar vervoer en Spoor.

## Producten

### Algemeen

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

#### Projectoverzicht behorende bij 14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget				Planning		Toelichting
			PB of TB		Openstelling		
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018		2018		2018		
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	48	49					
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>							
<i>Gesignaleerde risico's</i>							
Afronding							
<b>Programma</b>	<b>48</b>	<b>49</b>					
<b>Begroting (IF 14.01.02)</b>	<b>48</b>	<b>49</b>					

#### 14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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



**Projectoverzicht behorende bij 14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering	Toelichting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting		Huidig
	2018			2018		2018		
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	31	31	0	1.186	1.186	2018		
Utrecht Trams naar De Uithof	30		- 30	111	112	2018	1	
Ombouw Amstelveenlijn	25		- 25	78	79	2020	2	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe				101	99	Regio		
HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen								
Rijn-Gouwelijn)	47	15	- 32	205	207	2021	3	
Rotterdamsebaan	62	48	- 14	309	294	Regio	4	
Hoekse Lijn				18	18	Regio		
Afronding			0					
<b>Programma Realisatie (IF 14.01.03)</b>	<b>195</b>	<b>94</b>	<b>- 101</b>	<b>2.008</b>	<b>1.878</b>			
<b>Budget Realisatie (IF 14.01.03)</b>	<b>195</b>	<b>94</b>	<b>- 101</b>					
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					

**Toelichting:**

- Ad 1) Utrecht Tram Uithof. De planning voor de Uithoflijn is verschoven van juli 2018 naar de tweede helft van 2019. Het uitgavenritme is hierop aangepast.
- Ad 2) Amstelveenlijn. In verband met een herziene planning van de werkzaamheden verschuiven de mijlpalen op basis waarvan de betalingen plaatsvinden. De voor 2018 geplande kasuitgaven verschuiven hierdoor naar latere jaren.
- Ad 3) HOV Net Zuid Holland. Dit project bestaat uit drie deelprojecten. Het deelproject bus corridor Leiden-Katwijk-Noordwijk zit nog in de planuitwerkingsfase. Een groot deel van de in 2018 gepande kasuitgaven verschuift hierdoor naar latere jaren.
- Ad 4) Rotterdamsebaan. Er is in 2018 minder uitgegeven dan verwacht, nadat in 2017 een flink hogere subsidie gegeven kon worden dan eerder was geraamd. Verder is er voor dit project € 8 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds in 2018.

**14.01.04 Investeringsruimte**

**Motivering**

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

artikel 13 Spoorwegen. Zie ook Ontwerpbegroting 2017 voor een nadere toelichting.

#### 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

##### Motivering

Over heel Nederland worden verschillende Regionale Mobiliteitsfondsen (RMF) gebruikt.

##### Producten

In 2018 zijn conform de begroting geen uitgaven gedaan op dit artikelonderdeel.

#### 14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid (ad 4)

##### Motivering

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

##### Producten

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting 2018	Realisatie	Verschil	Begroting 2018	Huidig	Begroting 2018	Huidig	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>								
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	3	3	0	120	90			1
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	33	0	- 33	536	537			2
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	16	0	- 16	50	5			3
Afronding			0					
<b>Begroting (IF 14.03)</b>	<b>52</b>	<b>3</b>	<b>- 49</b>	<b>706</b>	<b>632</b>			
LMCA Spoor: spoordriehoek-Sporendriehoek Noord-Nederland <sup>1</sup>	13	3	- 10	140				
<b>Totale rijksbijdrage Noord-Nederland</b>	<b>65</b>	<b>6</b>	<b>- 59</b>	<b>846</b>	<b>632</b>			

<sup>1</sup> Het project LMCA Spoor is onderdeel van het project Sporendriehoek Noord-Nederland dat wordt verantwoord op artikel 13.03.01. Dit betreft het Pakket Noorden.

##### Toelichting:

- Ad 1) Concrete Bereikbaarheidsprojecten. Het opdrachtgeverschap van het project ESGL is overgedragen aan de Provincie Friesland. In 2018 heeft om die reden een storting in het Provinciefonds plaatsgevonden. Het resterende budget zal de komende jaren eveneens via het Provinciefonds beschikbaar worden gesteld.
- Ad 2) Regionaal Mobiliteitsfonds. De voor 2018 en latere jaren geplande uitgaven zijn, gelet op de voortgang van de in uitvoering zijnde projecten, op verzoek van de Regio deels al in 2017 uitbetaald.
- Ad 3) Ruimtelijk economisch programma. De voor 2018 en latere jaren geplande uitgaven zijn, gelet op de voortgang van de in uitvoering

zijnde projecten, op verzoek van de Regio deels al in 2017 uitbetaald.

## Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

### Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2018 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004–2005, 29 644, nr. 6). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting van Hoofdstuk XII.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018	
<b>Verplichtingen</b>	<b>468.336</b>	<b>1.660.126</b>	<b>1.392.685</b>	<b>1.632.806</b>	<b>724.468</b>	<b>863.989</b>	<b>- 139.521</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>894.465</b>	<b>871.615</b>	<b>861.930</b>	<b>899.296</b>	<b>845.570</b>	<b>964.746</b>	<b>- 119.176</b>	
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	<b>13.986</b>	<b>7.545</b>	<b>8.428</b>	<b>8.525</b>	<b>8.655</b>	<b>8.525</b>	<b>130</b>	
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	13.986	7.545	8.428	8.525	8.655	8.525	130	
<b>15.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>363.939</b>	<b>401.328</b>	<b>410.159</b>	<b>322.961</b>	<b>334.496</b>	<b>376.866</b>	<b>- 42.370</b>	
<b>15.02.01 Beheer en onderhoud</b>	<b>202.742</b>	<b>208.340</b>	<b>310.851</b>	<b>287.799</b>	<b>288.844</b>	<b>269.466</b>	<b>19.378</b>	<b>2</b>
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	197.713	204.205	307.117	282.128	283.007	264.728	18.279	
<b>15.02.04 Vervanging</b>	<b>161.197</b>	<b>192.988</b>	<b>99.308</b>	<b>35.162</b>	<b>45.652</b>	<b>107.400</b>	<b>- 61.748</b>	<b>3</b>
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	94.437	80.140	25.080	0	0	0	0	
<b>15.03 Aanleg</b>	<b>269.264</b>	<b>210.556</b>	<b>124.309</b>	<b>218.819</b>	<b>159.164</b>	<b>227.570</b>	<b>- 68.406</b>	
<b>15.03.01 Realisatieprogramma</b>	<b>264.018</b>	<b>196.320</b>	<b>119.948</b>	<b>199.287</b>	<b>157.949</b>	<b>218.362</b>	<b>- 60.413</b>	<b>4</b>
<b>15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</b>	<b>5.246</b>	<b>14.236</b>	<b>4.361</b>	<b>19.532</b>	<b>1.215</b>	<b>9.208</b>	<b>- 7.993</b>	<b>5</b>
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	5.202	14.236	4.361	1.609	444	379	65	
<b>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>0</b>	<b>679</b>	<b>11.565</b>	<b>39.105</b>	<b>28.867</b>	<b>44.839</b>	<b>- 15.972</b>	<b>6</b>
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</b>	<b>247.276</b>	<b>251.507</b>	<b>307.469</b>	<b>309.886</b>	<b>314.388</b>	<b>306.946</b>	<b>7.442</b>	
<b>15.06.01 Apparaatskosten RWS</b>	<b>233.811</b>	<b>225.493</b>	<b>278.244</b>	<b>281.666</b>	<b>285.741</b>	<b>278.254</b>	<b>7.487</b>	<b>7</b>
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	233.811	225.493	278.244	281.666	285.741	278.254	7.487	
<b>15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</b>	<b>13.465</b>	<b>26.014</b>	<b>29.225</b>	<b>28.220</b>	<b>28.647</b>	<b>28.692</b>	<b>- 45</b>	
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	13.465	26.014	29.225	28.220	28.647	28.692	- 45	
<b>15.07 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>15.09 Ontvangsten</b>	<b>48.344</b>	<b>213.179</b>	<b>94.081</b>	<b>97.115</b>	<b>81.365</b>	<b>131.197</b>	<b>- 49.832</b>	<b>8</b>

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

Ad 1) In 2018 zijn per saldo lagere verplichtingen gerealiseerd. Onderstaand wordt bij onderdeel A een toelichting gegeven op de projecten waarbij sprake is van een lagere verplichtingen realisatie. Bij onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de projecten waarbij sprake is van een hogere verplichtingen realisatie.

- A. Bij de volgende projecten is sprake van een lagere verplichtingenrealisatie:
- Programma Vervanging en Renovatie (– € 153,6 miljoen): op de reservering voor VenR is € 81,1 miljoen aan verplichtingen niet nodig gebleken in 2018. In de uitvoering van het programma VenR is € 72,5 miljoen minder verplicht, dit wordt met name veroorzaakt door de projecten 1) Groot Onderhoud Stuwen; betreft een vertraging doordat de areaal gegevens geactualiseerd dienen te worden en 2) Modernisering Object Bediening Zeeland; betreft een vertraging doordat gebleken is dat de huidige installaties niet voldoen aan de eisen ten behoeve van het nieuwe bedienconcept.
  - Nieuwe Sluis Terneuzen (– € 8,0 miljoen): Als gevolg van het aantreffen van onverwachte verontreiniging, zijn de werkzaamheden naar achter verschoven en worden deze verplichtingen niet in 2018 maar in 2019 aangegaan.
  - Averijhavendepot IJmuiden (– € 4,8 miljoen): er zijn minder verplichtingen aangegaan voor de voorbereidende werkzaamheden Averijhavendepot IJmuiden (zie ad 5).
  - Havenimpuls Caribisch Nederland (€ 2,6 miljoen): zijn de geplande havenverbeteringen uit de havenimpuls-gelden voor Caribisch Nederland vertraagd, waardoor er in 2018 minder verplichtingen zijn aangegaan (zie ad 5).
- B. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:
- 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis (€ 8,1 miljoen). De hogere verplichting wordt veroorzaakt door een contractwijziging voor het verstellen van de rol- en geleidewielen van de sluisdeuren en door de prijsbijstelling 2018.
  - Sluis Eefde (€ 6,0 miljoen): Door scopewijzigingen voor wacht- en opstelplaatsen en drijvend remmingwerk.
  - Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgavenverplichtingen (per saldo € 15,4 miljoen).

Ad 2) Dit betreft voornamelijk de extra uitgaven aan het herstellen van schadegevallen en bergingswerkzaamheden (€ 14,4 miljoen). Tevens zijn er diverse relatief kleine mutaties van per saldo € 5,0 miljoen.

Ad 3) De lagere uitgaven worden met name veroorzaakt door vertraging bij de projecten binnen het Programma Vervanging en Renovatie (– € 47,3 miljoen). Het betreft met name de projecten:

- Renovatie Waalbrug; als gevolg van de resultaten uit het Chroom-VI onderzoek, is gebleken dat de complexiteit voor het aanbrengen van de conservering groter is dan verwacht. Hierdoor verschuiven geplande uitgaven naar 2019.

- Damwanden Eemskanaal; In de voorbereiding zijn door het ingenieursbureau ontwerpfouten gemaakt in de damwandberekening. Deze worden hersteld, de planning is gewijzigd en geplande uitgaven schuiven naar 2019.
  - Bediening op Afstand Friesland; De ombouw van de Prinses Margrietsluis en brug zijn vertraagd, doordat de vergunning ten behoeve van de graafwerkzaamheden later is verkregen.
  - Modernisering Objecten Bediening Zeeland; betreft een vertraging doordat gebleken is dat de huidige installaties niet voldoen aan de eisen ten behoeve van het nieuwe bedienconcept.
  - Daarnaast is een reservering binnen het programma Vervanging en Renovatie niet tot realisatie gekomen, maar doorgeschoven naar de periode 2021–2028 (– € 9,4 miljoen).
  - Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot lagere uitgaven (– € 5,0 miljoen).
- Ad 4) De lagere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door de lagere realisaties bij de projecten:
- Verruiming Twentekanal fase 2 (– € 45,6 miljoen): Wordt veroorzaakt doordat er besloten is om de aanbesteding definitief niet te gunnen. De aangeboden oplossing was technisch niet maakbaar. De aanbesteding is opnieuw in gang gezet. Hierdoor zijn de geplande uitgaven verschoven naar latere jaren.
  - Maasroute, modernisering fase 2 (– € 10,8 miljoen): Door een verschil van mening over contractuele eisen, is er besloten om het huidige contract met de Odrachtnemer te ontbinden. Hierdoor verschuiven de werkzaamheden naar latere jaren.
  - Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek (– € 5,6 miljoen): Door de latere vaststelling van het bestemmingsplan en het ingediende bezwaar en beroep daartegen, is de start van de uitvoering vertraagd. De geplande uitgaven schuiven door naar 2019.
  - Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere realisaties (per saldo € 1,6 miljoen).
- Ad 5) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een opdracht voor de voorbereidende werkzaamheden Averijhavendepot IJmuiden. Deze wordt gebruikt voor de start van de aanbesteding met als scope het verwijderen van de baggerspecie uit het slibdepot (exclusief de staalslakken). Het budget is overgeboekt naar artikel 15.03.01, waar de uitgaven plaatsvinden. Daarnaast zijn door orkaanschade de geplande havenverbeteringen uit de havenimpulsgelden voor Caribisch Nederland vertraagd.
- Ad 6) De per saldo lagere realisatie is voornamelijk het gevolg van lagere realisaties op het project:
- Zeetoegang IJmond (– € 23,2 miljoen): Dit wordt met name veroorzaakt door de vertraging van het project, onder andere vanwege het toepassen van een andere bouwmethodiek voor de deuren van de sluis.
  - Kleine diverse mutaties bij meerdere projecten leiden tot een hogere realisatie van (per saldo € 7,2 miljoen).
- Ad 7) De hogere uitgave betreft met name de loon- en prijsbijstelling 2018.
- Ad 8) De in totaal lagere ontvangsten van € 50,2 miljoen is het gevolg van diverse mutaties.
- Lagere ontvangsten waren er voornamelijk bij de Nieuwe Sluis Terneuzen (– € 64,1 miljoen), als gevolg van de vertraging, vanwege het aantreffen van onverwachte verontreiniging, zijn

werkzaamheden en de daaraan gekoppelde ontvangsten vertraagd. De geplande ontvangsten worden in 2019 en verder verwacht.

- Hogere ontvangsten werden met name gerealiseerd bij:
  - het Verkeersbegeleidingstarief (€ 4,5 miljoen),
  - het programma Vervanging en Renovatie op het hoofdvaarwegennet (€ 4,0 miljoen)
  - het Impuls Dynamische Verkeersmanagement Vaarwegen (€ 2,3 miljoen).
  - Daarnaast waren er diverse kleine mutaties bij meerdere projecten van per saldo € 3,1 miljoen.

### 15.01 Verkeersmanagement

#### Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren. Er zijn met RWS ten behoeve van het verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

#### Producten

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt die in 2014 zijn uitgewerkt en, waar nodig, in overleg met de sector aangepast. De doelstelling van het nieuwe bedienregime is om voor alle vaarwegen tot een optimale invulling van de taakstelling te komen. In het «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II 2015–2016, 34 300, nr. A56) is opgenomen hoe er op de middellange en lange termijn met bediening wordt omgegaan. Samenwerking met andere vaarwegbeheerders is hierin opgenomen. Het uitgangspunt is dat de belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, prioriteit blijven houden.

#### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	2016	2017	Begroot 2018	Realisatie 2018	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	1
Bediende objecten	stuks	244	245	242	242	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

#### Toelichting:

- Ad 1) Alleen de vaarwegen, die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend.
- Ad 2) De afname van het aantal bediende objecten in 2018 is het gevolg van zowel de vervanging van een schutsluis met twee kolken door

een keersluis bij Limmel als het overgaan van de Hooivaartbrug van nat beheer naar droog beheer.

## 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

### Motivering

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

### 15.02.01 Beheer en Onderhoud

#### *Uitgesteld en achterstallig onderhoud*

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was. Er is sprake van achterstallig onderhoud 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.

Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2018 € 414 miljoen, daarvan was € 37 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2017 is het uitgestelde onderhoud met € 64 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 1 miljoen toegenomen.

	2016		2017		2018	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdvaarwegen	244	24	350	36	414	37

Uitstel van onderhoud maakt onderdeel uit van de onderhoudsstrategie van Rijkswaterstaat. Het is een optimale keuze omdat er in veel gevallen mogelijkheden zijn om werkzaamheden te combineren met andere onderhouds- en aanlegmaatregelen. Dit leidt tot besparingen op de kosten en beperking van de hinder, omdat we maar één keer de vaarweg op moeten en maar één keer verkeersmaatregelen genomen hoeven te worden. Deze keuze tot uitstel van onderhoud wordt gebaseerd op informatie uit risicogestuurde inspecties waarmee de werkelijke staat van objecten wordt bijgehouden. Bij het wetgevingsoverleg over de begrotingen 2019 van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds<sup>4</sup> heb ik toegezegd u bij het jaarverslag 2018 nader te informeren over het uitgesteld onderhoud. Dat zal ik separaat doen.

Daarnaast is ook sprake van tegenvallers bij geprogrammeerde onderhoudsmaatregelen. Deze tegenvallers worden in de programmering ingepast waardoor oorspronkelijk geprogrammeerde maatregelen naar een later moment worden uitgesteld om binnen de beschikbare budgetten en capaciteit te kunnen blijven, waarbij achterstallig onderhoud zo veel mogelijk wordt voorkomen. Achterstallig onderhoud – waarbij niet meer aan deze normen en afspraken dreigt te worden voldaan – is uiteraard

<sup>4</sup> 31 oktober 2018



onwenselijk en wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van het hoofdwegennet.

## Producten

### Kustwacht

De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast. De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen, die (vrijwel) fulltime kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft de directeur trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van de Rijksrederij en schepen, vliegtuigen en helikopters van het Ministerie van Defensie.

De Minister van IenW is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van 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.

## Meetbare gegevens

Beheer en onderhoud kent het volgende areaal:

Areaal	Eenheid	2016	2017	Begroot 2018	Realisatie 2018	Toelichting
Vaarwegen	km	7.004	7.082	7.089	7.082	1

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

#### Toelichting:

Het totale areaal is een optelling van enerzijds hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.437 kilometer en anderzijds zee corridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.082 kilometer.

Ad 1) De lengte vaarwegen is in 2018 lager dan de begroting 2018. Dit komt doordat de volgende onvoorziene veranderingen hebben plaatsgevonden:

- Het laatste deel van de vaarweg van de gekanaliseerde Dieze is overgedragen naar de gemeente 's-Hertogenbosch;
- De wijze van registratie is verbeterd, waaronder een vaargeul door de Eems die nu gedeeltelijk niet meer als overige vaarweg maar als zee corridor is geregistreerd.

#### Indicatoren Beheer en Onderhoud

	2016	2017	Streefwaarde 2018	Realisatie 2018 (%)
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,5%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%

Bron: Rijkswaterstaat, 2018

#### 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. Voor de geplande stremmingen ligt de gerealiseerde score voor het gehele areaal met 0,8% op de streefwaarde. De ongeplande stremmingen liggen met 0,4% boven de streefwaarde. Door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe.

#### 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 Overzicht.

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. De projecten met een projectbudget van meer dan 10 miljoen zijn opgenomen in het MIRT Overzicht.

Het resterende deel van het programma Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV) is niet in het programma Vervanging en Renovatie opgenomen, maar is wel onderdeel van 15.02.04. In onderstaande tabel een overzicht van objecten NoMo AOV-onderdelen die nog niet zijn afgerond.

#### Overzicht objectenprogramma Vervangingen en renovaties

Vaarweg	Objecten/maatregel
Oost-Nederland	Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water

Bron: Rijkswaterstaat

#### 15.03 Aanleg

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

##### 15.03.01 Realisatie

#### Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2018 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Motivering

Producten

## Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	Sluis Limmel (naar de exploitatiefase) Toekomstvisie Waal (deelproject haven Haaften en haven Tuindorp)
Start realisatie	Nieuwe Sluis Terneuzen

*Bron: Rijkswaterstaat*

Ten opzichte van de begroting 2018 zijn er de volgende wijzigingen:

Openstellingen:

- Toekomstvisie Waal: de openstelling van de resterende deelprojecten zijn vooralsnog in 2019–2021 begroot.
- Maasroute: door een verschil van mening over contractuele eisen, is er een vertraging in de uitvoering ontstaan. De openstelling is verschoven naar 2023.

**Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Projecten Nationaal</b>								
Quick Wins Binnenhavens	0	0	0	61	61	2009–2017	2019	1
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	2	4	2	97	97	2015	2018	2
Walradarsystemen	1	2	1	25	26	2018	divers	3
Beter Benutten	3	0	- 3	18	18			
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	13	13	2019	2021	4
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
Nieuwe Sluis Terneuzen	99	114	15	1.010	1.025	2022	2022	5
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	6	0	- 6	13	13	2019	na 2020	6
Quick Wins Volkeraksluizen	0	0	0	3	3	2017	2017	
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>								
Wilhelminakanaal Tilburg	0	2	2	96	99	na 2017	na 2018	
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	2	2	430	430	2015	2015	
Maasroute, modernisering fase 2	28	17	- 11	629	630	2018	2023	7
<b>Projecten Oost-Nederland</b>								
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	1	1	0	65	65	2017	2017	
Verruiming Twentekanalen fase 2	47	1	- 46	93	95	2019	na 2019	8
Toekomstvisie Waal	13	7	- 6	132	134	2019–2021	2021	9
<b>Projecten Noord-Nederland</b>								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	7	4	- 3	284	284	2017	2019	10
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	5	1	- 4	30	39	2017	2017	11
<b>Overige projecten</b>								
Kleine projecten / Afronding projecten	0	0	0	2	2			
Afrondingen	- 1	1	2	0	0			
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>211</b>	<b>156</b>	<b>- 55</b>	<b>3.001</b>	<b>3.034</b>			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking	2	2	0					
<b>Programma Realisatie (IF 15.03.01)</b>	<b>213</b>	<b>158</b>	<b>- 55</b>					
<b>Budget Realisatie (IF 15.03.01)</b>	<b>219</b>	<b>158</b>	<b>- 61</b>					
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>6</b>		<b>- 6</b>					

Toelichting:

- Ad 1) Quick Wins Binnenhavens Impuls Dynamische Verkeersmanagement Vaarwegen: Alle projecten die met deze regeling zijn ondersteund zijn inmiddels, na hernieuwde vertraging tijdens de bouwfase, (financieel) afgerond met uitzondering van de projecten in Venray/Wanssum, Oss en Waalwijk die later zijn gestart en door de desbetreffende gemeenten de komende periode zullen worden opgeleverd. De evaluatie zal begin 2019 richting de Tweede Kamer worden verzonden.
- Ad 2) Impuls Dynamisch Verkeersmanagement: de vertraging wordt met name veroorzaakt doordat er extra veiligheidsmaatregelen genomen worden op het scheepvaartvolgsysteem IVS-Next. De oplevering verschuift naar 2019.
- Ad 3) Walradarsystemen: dit is een doorlopend realisatieprogramma met diverse openstellingsdata, zoals in het MIRT-overzicht is toegelicht
- Ad 4) De Zaan (Wilhelminasluis): het project heeft vertraging opgelopen door de complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden en een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over het ontwerp. Inmiddels is het project hervat en wordt de openstelling verwacht in 2020.
- Ad 5) Nieuwe Sluis Terneuzen: Vanwege het aantreffen van onverwachte verontreiniging, zijn er in 2018 extra uitgaven gedaan.
- Ad 6) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek: Door de latere vaststelling van het bestemmingsplan en het ingediende bezwaar en beroep daartegen, zijn de start uitvoering en openstelling van het project vertraagd.
- Ad 7) Maasroute, modernisering fase 2: Door een verschil van mening over contractuele eisen, is er besloten om het huidige contract met de opdrachtnemer te ontbinden. Hierdoor verschuiven de werkzaamheden naar latere jaren.
- Ad 8) Verruiming Twentekanalen fase 2: Wordt veroorzaakt doordat er besloten is om de aanbesteding definitief niet te gunnen (december 2017). De aangeboden oplossing was technisch niet maakbaar. De aanbesteding is opnieuw in gang gezet. Hierdoor zijn de geplande uitgaven verschoven naar latere jaren.
- Ad 9) Toekomstvisie Waal: De uitvoering van een aantal projecten die onderdeel zijn van de toekomstvisie Waal is vertraagd door onder andere de PAS regeling. De openstelling van het hele project blijft uiterlijk 2021.
- Ad 10) Vaarweg Lemmer-Delfzijl verbetering tot klasse Va: Oplevering is aangepast aan de planning van de brug Aduard, die bij de provincie Groningen in uitvoering is. Voor de nieuwe brug is verlegging van de weg nodig. Na grondverwerving door de provincie bleek het terrein verontreinigd. De noodzakelijke sanering zorgt voor een vertraging, waardoor de oude brug nog niet kan worden verwijderd. Openstelling vindt plaats in 2019.
- Ad 11) Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee: Het project is eind 2017 opengesteld. In 2018 zijn kosten gemaakt ten behoeve van de afhandeling van restpunten.

## 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

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

Projectomschrijving	Projectbudget				Planning		Toelichting
			TB		Openstelling		
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018		2018		2018		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 1	- 36			nvt		
<b>Projecten Nationaal</b>							
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	9	8					
Reservering voor LCC	205	230					1
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025-2027	2025-2027	
Lichter en buitenhaven IJmuiden	65	65	nbn		nbn	nbn	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36			2023	2023	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedede	20	20	2019	2018	2021	2021	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010	2016	2025-2027	2025-2027	
Capaciteit Volkeraksluizen	152	152			2024-2026	2024-2026	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36			2026-2028	2026-2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2018	2019	2021-2022	2021-2022	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2017	2017	2023-2025	2023-2025	
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	<b>357</b>	<b>462</b>					
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
Kreekraksluizen					2026-2028	2026-2028	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
Verkenning IJssel fase 2					2028	2028	
Reservering garantstelling Twentekanal					2018-2020	2018-2020	
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde risico's							
af rondingen							
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>1.025</b>	<b>1.119</b>					
<b>Begroting (IF 15.03.02)</b>	<b>1.025</b>	<b>1.118</b>					

Toelichting:

Ad 1) Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2032 en prijsbijstelling over 2018 is de reservering voor LCC met € 25 miljoen opgehoogd.

#### 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

##### Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen en huisvestingsprojecten boven de € 25 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM- (Design, Build, Finance en Maintain) contract meerwaarde kan opleveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM 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 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 vaarweg of sluis die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het vaarwegverkeer. Bij openstelling van de vaarweg of 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 vaarwegen / kunstwerken 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. Inmiddels is wel duidelijk dat mijlpalen rond tijdige beschikbaarheid bij deze projecten meestal gehaald worden, en ook de hoeveelheid meerwerk gedurende de bouwfase in de meeste gevallen beperkt is gebleven. In de DBFM(O)-Voortgangsrapportage 2016–2017 zijn indicatoren opgenomen om deze prestaties te monitoren. 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 beheersen.

##### Producten

In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende projecten in ondergebracht zijn: keersluis Limmel, 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoeegang IJmond. Het contract voor de Sluis Limmel is het eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma en is in

2014 afgesloten. Dit project is in 2018 opengesteld en overgegaan naar de exploitatiefase.

Het DBFM-contract voor de Zeetoegang IJmond is in september 2015 getekend, en dat voor de 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis en sluis Eefde in 2016. Deze projecten verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2018			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	4	6	2	409	415	2019	2019	1
Zeetoegang IJmond	32	9	- 23	927	940	2019	2022	2
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>								
Keersluis Limmel	6	10	4	90	91	2018	2018	
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	3	5	2	153	155	2020	2020	
Afrondingen		- 1						
<b>Totaal</b>	<b>45</b>	<b>29</b>	<b>- 15</b>	<b>1.579</b>	<b>1.601</b>			

Toelichting:

Ad 1): De toegenomen projectbudgetten zijn het gevolg van de prijsbijstelling 2018.

Ad 2) Zeetoegang IJmond: Dit wordt met name veroorzaakt door de vertraging van het project, onder andere vanwege het toepassen van een andere bouwmethodiek voor de deuren van de sluis (Kamerstukken II 2018–2019, 35 000 A, nr. 28). Geplande uitgaven schuiven door naar latere jaren.

**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 verantwoord. 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.

**15.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2018 hebben geen mutaties plaatsgevonden.



## Artikel 17 Megaprojecten verkeer en Vervoer

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Openbaar Vervoer en Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

### Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (x € 1.000)

					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018	
<b>Verplichtingen</b>	<b>5.505</b>	<b>168.273</b>	<b>73.174</b>	<b>972.816</b>	<b>1.039.763</b>	<b>310.309</b>	<b>729.454</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>8.473</b>	<b>82.329</b>	<b>69.430</b>	<b>112.472</b>	<b>269.333</b>	<b>262.497</b>	<b>6.836</b>	
<b>17.01 Westerscheldetunnel</b>	<b>182</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>17.02 Betuweroute</b>	<b>1.709</b>	<b>778</b>	<b>1.689</b>	<b>1.289</b>	<b>1.599</b>	<b>4.942</b>	<b>- 3.343</b>	<b>2</b>
<b>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</b>	<b>751</b>	<b>383</b>	<b>416</b>	<b>154</b>	<b>80</b>	<b>8.894</b>	<b>- 8.814</b>	<b>3</b>
<b>17.03.01 Realisatie HSL-zuid</b>	<b>751</b>	<b>383</b>	<b>416</b>	<b>154</b>	<b>80</b>	<b>8.894</b>	<b>- 8.814</b>	
<b>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	<b>2.993</b>	<b>4.650</b>	<b>6.687</b>	<b>5.020</b>	<b>20.185</b>	<b>34.940</b>	<b>- 14.755</b>	<b>4</b>
<b>17.07 ERTMS</b>	<b>2.838</b>	<b>18.921</b>	<b>26.755</b>	<b>19.585</b>	<b>50.733</b>	<b>98.823</b>	<b>- 48.090</b>	<b>5</b>
<b>17.08 ZuidasDok</b>	<b>0</b>	<b>57.597</b>	<b>33.883</b>	<b>86.424</b>	<b>78.938</b>	<b>114.898</b>	<b>- 35.960</b>	<b>6</b>
<b>17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>					<b>117.798</b>	<b>0</b>	<b>117.798</b>	<b>7</b>
<b>17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma</b>					<b>90.826</b>	<b>0</b>	<b>90.826</b>	<b>8</b>
<b>17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking</b>					<b>26.972</b>	<b>0</b>	<b>26.972</b>	<b>9</b>
<b>17.09 Ontvangsten</b>	<b>9.719</b>	<b>32.932</b>	<b>40.124</b>	<b>35.935</b>	<b>37.373</b>	<b>30.436</b>	<b>6.937</b>	<b>10</b>

### Financiële toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

- Ad 1) De hogere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt doordat het programma PHS is overgeboekt van artikel 13 naar artikel 17 in verband met de Status groot project.
- Ad 2) De realisatie is € 3 miljoen minder dan begroot omdat de uitvoering van het deelproject «plasbrand verkleinende maatregelen» is doorgeschoven naar latere jaren.

- Ad 3) De realisatie voor het HSL-Zuid project is € 9 miljoen lager dan begroot. Hiervan heeft € 3 miljoen betrekking op de overboeking naar artikel 13.04 voor de zettingsproblematiek en € 2 miljoen op de overboeking naar artikel 13.03 voor de planuitwerking geluidsmaatregelen. De resterende € 4 miljoen is doorgeschoven naar latere jaren.
- Ad 4,5) voor een toelichting op de verschillen (per object) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
- Ad 7) Tijdens de herijkingsfase is gebleken dat het project meer voorbereidingstijd vraagt dan vooraf werd ingeschat. De herijkingsfase is bedoeld om te komen tot een integraal uitvoeringsontwerp en duurt hierdoor langer, waardoor er in 2018 minder is uitgegeven dan verwacht.
- Ad 6, 8, 9) Voor een toelichting op de verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
- Ad 10) De hogere realisatie op ontvangsten wordt veroorzaakt door een afrekening van voorschotten met ProRail met betrekking tot de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

### 17.02 Betuweroute

#### Motivering

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

#### Producten

Projectoverzicht Betuweroute (17.02) (bedragen x € 1 miljoen)								
	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2007	2007	
<b>Betuweroute</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>- 3</b>	<b>4.895</b>	<b>4.895</b>	<b>2007</b>	<b>2007</b>	<b>1</b>
<b>Begroting (IF 17.02)</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>- 3</b>	<b>4.895</b>	<b>4.895</b>			

#### Toelichting:

Ad 1) Voor de afwikkeling van de restpunten is aan ProRail de nazorgbeschikking afgegeven. Hierop is in 2018 € 1 miljoen gerealiseerd. Dit is € 4 miljoen minder dan begroot omdat de uitvoering van het deelproject «plasbrand verkleinende maatregelen» is doorgeschoven naar latere jaren.

### 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

#### Motivering

Met het vaststellen van de Planologische Kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De HSL-Zuid bewerkstelligt een milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer. In 2018 is de status van Groot Project nog van kracht. De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017

besloten de grootprojectstatus voor het HSL-Zuid project te handhaven, maar de informatieafspraken te wijzigen door voortaan één voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee en bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (betonkwaliteit, zettingen, geluidsreductie en de afhandeling van schades en grondzaken). In het najaar van 2018 is de 41e Voortgangsrapportage ([Kamerstukken II 2018–2019, 22 026, nr. 505](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

## Producten

Projectoverzicht HSL-Zuid (17.03) (bedragen x € 1 mln.)								
	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	9	0	-9	6.225	6.154	2009	2009	1
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)				115	115			
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)				1.012	1.012			
<b>Totaal</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>7.352</b>	<b>7.281</b>			
Begroting (IF 17.03)	9	0	-9					

### Toelichting:

Ad 1) De realisatie voor het HSL-Zuid project is € 9 miljoen lager dan begroot. Hiervan heeft € 3 miljoen betrekking op de overboeking naar artikel 13.04 voor de zettingsproblematiek en € 2 miljoen op de overboeking naar artikel 13.03 voor de planuitwerking geluidsmaatregelen. De resterende € 4 miljoen is doorgeschoven naar latere jaren.

De afname van het projectbudget met € 71 miljoen wordt veroorzaakt door de overboeking van het budget voor geluidsmaatregelen naar artikel 13.03 (€ 71 miljoen), de toevoeging van budget uit de investeringsruimte voor zettingsproblematiek (€ 6 miljoen), de toevoeging van prijscompensatie (€ 1 miljoen), de overboeking van budget voor zettingsproblematiek naar artikel 13.04 (€ 7 miljoen) en diverse kleinere mutaties.

### 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

## Motivering

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

## Producten

Projectoverzicht Project Mainportontwikkeling Rotterdam (17.06) (bedragen x € 1 miljoen)								
	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>								
Uitvoeringsorganisatie	0	0	0	24	24	n nb	n nb	
750 ha				30	30	n nb	n nb	
Groene verbinding				31	31	2011	2011	
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)						2021	2021	
<b>Landaanwinning</b>								
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma				2	2	2007	2007	
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	3	2	- 1	114	115	n nb	n nb	
Landaanwinning				742	742	2013	2013	
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013	
Onvoorzien	32	18	- 14	78	80	n nb	n nb	1
Afrondingsverschillen			0	1	0			
<b>Programma</b>	<b>35</b>	<b>20</b>	<b>- 15</b>	<b>1.160</b>	<b>1.162</b>			
<b>Begroting (IF 17.06)</b>	<b>35</b>	<b>20</b>	<b>- 15</b>					

### Toelichting:

Ad 1) De voorziene uitgaven op de post onvoorzien betreft de uitgaven voor het project verdieping Nieuwe Waterweg. Vanwege een vertraging in de uitvoering verschuift € 14 miljoen budget naar 2019.

### 17.07 ERTMS

## Motivering

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

Op 11 april 2014 heeft de Kamer ingestemd met de voorkeursbeslissing ERTMS ([Kamerstukken II 2013–2014, 33 652, nr. 14](#)). Sindsdien werkt het programma ERTMS, conform MIRT-systematiek, aan de zogenoemde programmabeslissing. Het programma ERTMS heeft een grootproject-status, wat met zich meebrengt dat de Kamer twee keer per jaar een voortgangsrapportage ontvangt. In 2018 zijn de achtste ([Kamerstukken II 2017/18, 33 652, nr. 62](#)) en de negende ([Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, 33 652, nr. 63](#)) voortgangsrapportage aan de Kamer aangeboden.

Het jaar 2018 stond in het teken van het toetsen, het finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol van ERTMS. In navolging op de aanbevelingen van Boston Consulting Group (BCG) zijn drie belangrijke keuzes heroverwogen. De infrastructuur wordt in één perceel aanbesteed in plaats van twee percelen, er komt een proefbaanvak op de Hanzelijn en de uitrolvolgorde is aangepast. Door één leverancier zal vanuit twee locaties (Kijfhoek-Roosendaal en OV-SAAL) naar elkaar worden toegewerkt. Middels de interne toetsen, het CIO-oordeel en de gate review zijn de programmabeslissingsdocumenten door experts getoetst. De belangrijkste aanbevelingen hadden betrekking op het verder uitwerken en aanscherpen van de governance structuur en het explicieter maken van de scope en de opdracht aan het programma. De beslisinformatie is vervolgens verder aangescherpt ter voorbereiding op de toets van het Bureau ICT Toetsing (BIT). Deze BIT-toets is in oktober 2018 aangevangen en zal in februari 2019 worden afgerond. Gelijktijdig is een internetconsultatie gestart om alle stakeholders uit te nodigen hun zienswijze te geven op de voorgenomen programmabeslissing. Parallel aan de afronding van de planuitwerkingsfase zijn stappen gezet om de realisatiefase zo goed mogelijk voor te bereiden. De kwartiermakers bij ProRail en NS hebben hun implementatieteams ingericht en ProRail heeft tevens een programmadirectie ERTMS ingericht om uitvoering te geven aan de coördinatie van het Programma ERTMS. Voor een soepele overgang naar de realisatiefase is aan de vervoerders en aan ProRail gevraagd de aanbesteding van de ombouw van de infrastructuur en de aanpassingen aan de bedrijfsvoering voor te bereiden, maar geen onomkeerbare stappen te zetten.

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

	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering	Toelichting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting		Huidig
	2018			2018		2018		
<b>ERTMS</b>								
<b>Realisatiefase (17.07.01)</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>- 9</b>	<b>113</b>	<b>123</b>	<b>divers</b>	<b>1</b>	
<b>Planuitwerkingsfase (17.07.02)</b>	<b>57</b>	<b>18</b>	<b>- 39</b>	<b>2.259</b>	<b>2.278</b>	<b>divers</b>	<b>2</b>	
Studiekosten	14		- 14	80				
Pilotkosten			0	0				
Overige planuitwerking OV-SAAL			0	229				
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)	42		- 42	1.949				
Afrondingsverschillen	1		- 1	1				
<b>Programma</b>	<b>99</b>	<b>51</b>	<b>- 48</b>	<b>2.372</b>	<b>2.401</b>			
<b>Afrekening voorschotten</b>								
<b>Begroting (IF 17.07)</b>	<b>99</b>	<b>51</b>	<b>- 48</b>					

Toelichting:

- Ad 1) Door het verschuiven van de programmabeslissing naar 2019 vindt de uitvoering en betaling van bepaalde activiteiten/projecten, zoals bijvoorbeeld projecten als GSM-R en STM ATB-2 later plaats.
- Ad 2) Een groot deel van het budget betreft realisatiebudget dat gealloceerd stond op het begrotingsartikel Planuitwerkingsfase en pas in de realisatiefase wordt aangewend. Door het verschuiven van de programmabeslissing naar 2019 vindt de uitvoering en betaling van bepaalde activiteiten en projecten later plaats.

**17.08 ZuidasDok**

Motivering

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

Producten

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

Het integrale project Zuidasdok is te onderscheiden in verschillende projectonderdelen.

### Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting 2018	Realisatie 2018	Afwijking
Bijdrage lenW	86	54	- 32
Bijdrage Provincie Noord-Holland	0	0	0
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	12	11	- 1
Bijdrage gemeente Amsterdam	17	14	- 3
Derden	0	0	0
EU-ontvangsten	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>115</b>	<b>79</b>	<b>- 36</b>

#### Toelichting:

De bijdragen van Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam worden berekend op basis van de afspraken in de Bestuursovereenkomst van juli 2012. De in 2018 ontvangen bijdragen bestaan zowel uit een voorschot op de bijdrage over 2018 als uit een afrekening tot en met 2017 op basis van de werkelijke kasrealisatie van 2017. De bijdrage van lenW wordt via de begroting beschikbaar gesteld en vormt de sluitpost voor het totaal aan bijdragen.

De lagere realisatie in 2018 wordt hieronder toegelicht:

### Projectoverzicht ZuidasDok (17.08) (bedragen x € 1 miljoen)

	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018	2028	
<b>ZuidasDok</b>						2028	2028	
Projectorganisatie en voorbereiding	18	14	- 4	270	278			1
OVT incl. keerspoor	17	19	2	362	382			2
Tunnel en A10	49	20	- 29	797	808			3
Generiek en ruimtelijke inrichting	31	26	- 5	179	175			4
Afrondingsverschillen			0	- 1	1			
<b>Programma</b>	<b>115</b>	<b>79</b>	<b>- 36</b>	<b>1.607</b>	<b>1.644</b>			
<b>Begroting (IF 17.08)</b>	<b>115</b>	<b>79</b>	<b>- 36</b>					

#### Toelichting:

Ad 1/3/4) Tijdens de herijkingsfase is gebleken dat het project meer voorbereidingstijd vraagt dan vooraf werd ingeschat. De herijkingsfase is bedoeld om te komen tot een integraal uitvoeringsontwerp en duurt langer, waardoor er in 2018 minder is uitgegeven dan verwacht

Ad 2) De hogere uitgave in 2018 is het gevolg van de voorbereidende werkzaamheden voor de voorinvestering voor 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor. Het projectbudget is met name toegenomen door uitbreiding van de scope voor aanpassingen aan station Amsterdam Zuid (€ 15 miljoen). Dit betreft:

- extra waterberging;
- uitbreiding van commerciële voorzieningen en fietsparkeer-voorziening;
- funderingen en kolommen als voorinvestering voor 5e en 6e spoor.

De overige mutatie in het projectbudget is veroorzaakt door prijsbijstelling met IBOI 2018.

### 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Projectoverzicht Programma Hoogfrequent Spoor (17.10) (bedragen x € 1 miljoen)								
	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018 <sup>1</sup>			2018		2018		
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>								
<b>Realisatiefase (17.10.01)</b>	<b>105</b>	<b>81</b>	<b>- 24</b>	<b>1.234</b>	<b>1.621</b>			
PHS: Doorstroomstation Utrecht	16	21	5	315	317		2017	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	36	7	- 29	133	135		2021	2
PHS: Meteren-Boxtel	0	5	5	10	52		2026-2028	3
PHS: Rijswijk-Rotterdam	0	5	5	10	318		2023-2025	4
PHS OV-SAAL Korte termijn	38	31	- 7	688	690		2016	5
PHS OV-SAAL middellange termijn	12	7	- 5	24	45		2026-2028	6
PHS: Projecten < € 50 miljoen	3	5	2	54	64		divers	7
Afrondingen								
<b>Planuitwerkingsfase (17.10.02)</b>		<b>27</b>		<b>2.432</b>	<b>2.570</b>			
Afrondingsverschillen		- 1			- 1			
<b>Programma</b>	<b>0</b>	<b>107</b>		<b>0</b>	<b>4.190</b>			
<b>Afrekening voorschotten</b>		<b>11</b>						
<b>Begroting (IF 17.10)</b>	<b>0</b>	<b>118</b>						

<sup>1</sup> gedurende het jaar zijn de budgetten voor PHS van artikel 13 naar artikel 17 overgeboekt. Het begrote kasbudget en projectbudget zijn daarom opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds 2018 op artikel 13.03.01 en de realisatie 2018 is opgenomen in bovenstaande tabel. Voor het overzicht is de begrotingsstand op projectniveau opgenomen in deze tabel.

Toelichting:

Ad 2) PHS Spooromgeving Geldermalsen. Er is gewacht met gunning tot de beroepen op het Tracébesluit en de status van de grondverwerving bekend en geanalyseerd was. Daarnaast zal de (minnelijke) grondverwerving van een groot deel van de benodigde gronden in 2019 plaatsvinden in plaats van in 2018. De gunning van het Alliantiecontract is vanwege het ontbreken van de zekerheid omtrent de eigendom van de gronden verplaatst van eind 2017 naar medio 2018. Dit resulteert in een kasschuif van 2018 naar 2019. Vooral nog leidt dit niet tot vertraging in de oplevering van het project.



- Ad 3) PHS Meteren–Boxtel. De aankoop van woningen verliep in 2017 minder voorspoedig dan verwacht. Hierdoor is een deel van de voor 2017 geplande uitgaven verschoven naar 2018.
- Ad 4) PHS Rijswijk–Rotterdam. Ten tijde van het opstellen van de begroting 2018 waren de uitgaven 2018 nog opgenomen in het planuitwerkingsbudget. Bij Slotwet 2017 is het realisatiebudget overgeboekt van planuitwerking naar de realisatiefase.
- Ad 5) OV SAAL korte termijn. De lagere realisatie in 2018 is vanwege positieve afrekeningen met aannemers en minder gebruik van project onvoorzien.
- Ad 6) PHS-project OV SAAL Naarden Bussum maakt onderdeel uit van het artikelonderdeel PHS OV-SAAL middellange termijn. Dit project heeft een langere doorlooptijd aangezien een langere aaneengesloten buitendienststelling nodig bleek en het inplannen hiervan complex was. Dit heeft geleid tot een herziene kasreeks.
- Ad 7) PHS-projecten met een projectbudget onder € 50 miljoen zijn samengevoegd op dit artikelonderdeel. Het verschil wordt met name veroorzaakt door het project PHS-Klompersteeg. Om de hinder op het baanvak voor 2019 te verminderen is een deel van de voor 2019 geplande werkzaamheden al in 2018 uitgevoerd.

### 17.09 Ontvangsten

#### Motivering

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

#### Producten

Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)				
	Begroting 2018	Realisatie 2018	Verschil	Toe- lich- ting
Project Mainport Rotterdam	1	0	- 1	
ERTMS	0	1	1	
PHS	0	0	0	1
Zuidasdok	29	25	- 4	
Afrekening voorschotten	0	11	11	2
<b>Totaal</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	

- Ad 1) Ontvangst PHS Meteren–Boxtel (onderdeel Vught). Met de Provincie en de gemeente zijn in het kader van het PHS-project Meteren-Boxtel afspraken gemaakt over de bijdragen aan de verdiepte ligging Vught. Gepland was om deze bijdragen nog in 2018 te ontvangen. Het is echter niet gelukt om deze ontvangsten nog in 2018 te realiseren waardoor deze doorschuiven naar 2019. Deze ontvangsten zijn begroot op artikel 13.09 voor de overgang van PHS naar groot project status.
- Ad 2) Afrekening voorschotten. De gemaakte kosten van ProRail voor aanlegprojecten in 2017 op artikel 17 vallen lager uit dan het voorschot. De afrekening hiervan vond plaats in 2018.

## Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

### Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 18 Scheepvaart en havens (Intermodaal vervoer), 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) en 13 Ruimtelijke ontwikkeling (Reservering Omgevingswet) van het jaarverslag Hoofdstuk XII.

### Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (x € 1.000)							
18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Vershil
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018
<b>Verplichtingen</b>	<b>219.465</b>	<b>227.281</b>	<b>833</b>	<b>2.116</b>	<b>1.666</b>	<b>1.094</b>	<b>572</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>231.754</b>	<b>235.889</b>	<b>1.677</b>	<b>2.113</b>	<b>1.729</b>	<b>1.094</b>	<b>635</b>
18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0
18.02 Beter Benutten	0	0	0	0	0	0	0
18.03 Intermodaal vervoer	1.437	1.272	192	0	0	0	0
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	118	1	0	0	0	0	0
18.06 Externe veiligheid	186	1.085	1.485	2.113	1.729	1.016	713
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	230.013	233.531	0	0	0	0	0
18.08.01 Apparaatskosten RWS	205.329	212.266	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	24.684	21.265	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	-	-	-	0	0	0	0
18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
18.12 Nader toe te wijzen BenO	0	0	0	0	0	0	0
18.13 Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
18.14 Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0
18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0
18.15.01 Ramingsbijstelling	0	0	0	0	0	0	0
18.15.02 Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0
18.16 Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	78	- 78
18.17 Verkenningen nieuwe stijl	-	-	-	-	0	0	0
18.09 Ontvangsten	0	0	0	32.511	12.381	0	12.381
18.09.01 Ontvangsten	0	0	0	0	12.381	0	12.381
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0

18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018	
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>- 12.260</b>	<b>24.166</b>	<b>207.606</b>	<b>550.804</b>	<b>78.728</b>	<b>0</b>	<b>78.728</b>	<b>2</b>

#### Financiële toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

Ad 1) De maximale omvang van het eigen vermogen is in 2017 door Rijkswaterstaat met € 12,4 miljoen overschreden. Conform de regeling agentschappen is het surplus aan eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW).

Ad 2) De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2017 een voordelig saldo van circa € 78,7 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo is ten gunste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

#### 18.03 Intermodaal vervoer

#### Motivering

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

#### Producten

RSC Maasvlakte (Rail Service Center Rotterdam)

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

#### Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen x € 1 miljoen)

	Kasbudget 2018			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2018			2018		2018		
<b>Multi- en modaalvervoer</b>								
RSC Maasvlakte	0	0	0	0	0	2016		
<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Begroting (IF 18.03)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					

### **18.06 Externe veiligheid**

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

### **18.11 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de investeringsruimte die nog niet concreet is toebedeeld aan modaliteiten verantwoord. Binnen de investeringsruimte wordt onderscheid gemaakt tussen programmaruimte en beleidsruimte. In beginsel is alle investeringsruimte aangemerkt als programmaruimte, tenzij wordt besloten om (delen van) de investeringsruimte als beleidsruimte aan te merken. De programmaruimte betreft ruimte die reeds in de huidige kabinetsperiode ingezet kan worden voor ambities en risico's. De beleidsruimte betreft ruimte waarover de besluitvorming wordt overgelaten aan een volgend kabinet.

### **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).

### **18.16 Reservering Omgevingswet**

Motivering

Voor de eerste investeringen ten behoeve van het Digitale Stelsel Omgevingswet als onderdeel van het programma Omgevingswet zijn middelen vrijgemaakt uit de investeringsruimten van alle modaliteiten op de investeringsfondsen. Op dit artikelonderdeel is de reservering opgenomen voor de implementatie van de Omgevingswet, naar aanleiding van het ondertekenen van het Hoofdlijnenakkoord financiële afspraken stelselherziening omgevingsrecht door de Minister van IenW en de koepels VNG, IPO en UvW op 21 april 2016. Deze reservering is bestemd voor de eenmalige kosten waaronder de investeringen voor het digitale stelsel en de invoeringsondersteuning voor de Omgevingswet. Deze reservering is niet tot uitbetaling tot realisatie gekomen.

## Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

### Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2018.

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

### Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering van artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (x € 1.000)

					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018	
<b>Ontvangsten</b>	<b>5.834.916</b>	<b>4.821.159</b>	<b>5.026.766</b>	<b>4.604.822</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.675.020</b>	<b>- 215.264</b>	
<b>19.09 Ten laste van begroting lenW</b>	<b>5.834.916</b>	<b>4.821.159</b>	<b>5.026.766</b>	<b>4.604.822</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.675.020</b>	<b>- 215.264</b>	<b>1</b>

### Financiële toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2018.

- Toevoegen van de aanvullende post infrastructuur (€ 542,5 miljoen)
- Kasschuif infrastructuurfonds (- € 700 miljoen)
- Voordelig saldo (- € 195 miljoen)
- Extra snelle trein Groningen en Friesland (- € 32 miljoen)
- Afrekening ProRail derde tertaal 2017 (€ 41 miljoen)
- Herverkaveling Omgevingswet (- € 23 miljoen)
- Overige oorzaken (€ 151,2 miljoen)

## 5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

### **Scope**

In de bedrijfsvoeringparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Waterstaat (HXII) wordt gerapporteerd over het financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de Rijksbrede bedrijfsvoeringonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering. Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Infrastructuurfonds

### **Rechtmatigheid**

Bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2018 is geen sprake van overschrijdingen van door de Rijksbegrotingsvoor-  
schriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

### **Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie**

De niet-financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Indien de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie tekortkomingen vertoont, worden deze tekortkomingen hieronder expliciet vermeld.

De informatie over spoor is verwerkt in de beleidsartikelen 14 en 16. De bedrijfsvoering van ProRail wordt in het jaarverslag ProRail verantwoord op de aandeelhoudersvergadering. Ik zal u dit jaarverslag ter informatie aanbieden zodra het daar is vastgesteld.

Over de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie zijn verder geen bijzonderheden te melden.

## C. JAARREKENING

### 6. VERANTWOORDINGSSTAAT 2018 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Art.	Omschrijving	(1)				(2)			(3) = (2)-(1)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting				Realisatie <sup>1</sup>				
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten		
12	Hoofdwegenet	3.255.485	2.575.982	90.402	3.615.382	2.472.330	110.467	359.897	-103.652	20.065
13	Spoorwegen	2.527.321	2.190.386	314.250	1.436.876	2.123.334	222.780	-1.090.445	-67.052	-91.470
14	Regionaal, lokale infrastructuur	59.087	246.600	0	8.201	97.268	2.219	-50.886	-149.332	2.219
15	Hoofdvaarwegennet	863.989	964.746	131.197	724.468	845.570	81.365	-139.521	-119.176	-49.832
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	310.309	262.497	30.436	1.039.763	269.333	37.373	729.454	6.836	6.937
18 <sup>2</sup>	Overige uitgaven en ontvangsten	1.094	1.094	0	1.666	1.729	12.381	572	635	12.381
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			5.675.020			5.459.756			-215.264
	<b>Subtotaal</b>	<b>7.017.285</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.826.356</b>	<b>5.809.564</b>	<b>5.926.341</b>	<b>-190.929</b>	<b>-431.741</b>	<b>-314.964</b>
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar	0	0	0	0	0	78.728	0	0	78.728
	<b>Subtotaal</b>	<b>7.017.285</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.826.356</b>	<b>5.809.564</b>	<b>6.005.069</b>	<b>-190.929</b>	<b>-431.741</b>	<b>-236.236</b>
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar	0	0	0	0	0	-195.505	0	0	-195.505
	<b>Totaal</b>	<b>7.017.285</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.241.305</b>	<b>6.826.356</b>	<b>5.809.564</b>	<b>5.809.564</b>	<b>-190.929</b>	<b>-431.741</b>	<b>-431.741</b>

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)

<sup>2</sup> Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

## 7. SALDIBALANS

Saldibalans per 31 december 2018 van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

Activa:		31-12-2018	31-12-2017	Passiva:		31-12-2018	31-12-2017		
<b>Intra-comptabele posten</b>									
1) Uitgaven ten laste van de begroting	€	5.809.561	€	5.636.081	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	€	6.005.066	€	5.714.810
3) Liquide middelen	-	0	-	0					
4) Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	-	195.506	-	78.729	4a) Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	-	0	-	0
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	-	0	-	0	5a) Begrotingsreserves	-	0	-	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	-	0	-	0	7) Schulden buiten begrotingsverband	-	0	-	0
8) Kas-transverschillen	-	0	-	0					
Afrondingsverschil	-	0	-	0	Afrondingsverschil	-	1	-	0
subtotaal intra-comptabel	€	6.005.067	€	5.714.810	subtotaal intra-comptabel	€	6.005.067	€	5.714.810
<b>Extra-comptabele posten</b>									
9) Openstaande rechten	-	0	-	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	-	0	-	0
10) Vorderingen	-	306.273	-	220.859	10a) Tegenrekening vorderingen	-	306.273	-	220.859
11a) Tegenrekening schulden	-	0	-	0	11) Schulden	-	0	-	0
12) Voorschotten	-	1.197.662	-	1.386.475	12a) Tegenrekening voorschotten	-	1.197.662	-	1.386.475
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	-	237.605	-	294.336	13) Garantieverplichtingen	-	237.605	-	294.336
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	-	20.165.215	-	19.148.421	14) Andere verplichtingen	-	20.165.215	-	19.148.421
15) Deelnemingen	-	1.714.477	-	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	-	1.714.477	-	1.714.477
subtotaal extra-comptabel	€	23.621.232	€	22.764.568	subtotaal extra-comptabel	€	23.621.232	€	22.764.568
Overall Totaal	€	29.626.299	€	28.479.378	Overall Totaal	€	29.626.299	€	28.479.378

### Toelichting samenstelling saldibalans

Als een Minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

#### 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2018. Dit is nu niet het geval omdat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboek-



houding onderhoudt voor begroting Hoofdstuk XII gecombineerd met het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en niet voor de beide begrotingsfondsen afzonderlijk.

Om de consolidatie van het Financieel Jaarverslag Rijk niet te verstoren wordt desondanks in het jaarverslag van beide begrotingsfondsen gebruik gemaakt van de balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding. De drie balansposten Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds samen zijn gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2018.

Deze stelselwijziging is doorgevoerd vanaf 2018 en impliceert dat de balanspost Sluitrekening lenW vanaf verslagjaar 2018 is komen te vervallen. Het bedrag over het jaar 2017 van deze sluitrekening, die was vermeld in de saldibalans behorend tot het Jaarverslag 2017, is in het Jaarverslag 2018 in de ter vergelijking opgenomen cijfers dienovereenkomstig nu onder balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding verantwoord.

### **10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen**

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

<b>Opeisbaarheid</b>	
Direct opeisbaar	125.972
Op termijn opeisbaar	180.301
Geconditioneerd	0
<b>Totaal</b>	<b>306.273</b>

<b>Specificatie</b>	
Artikel 12 Hoofdwegennet	12.099
Artikel 13 Spoorwegen	293.960
Overig	214
<b>Totaal</b>	<b>306.273</b>

### **Toelichtingen**

#### **Artikel 13 Spoorwegen**

Op NS stond ultimo 2017 een vordering open van circa € 213,1 miljoen met betrekking tot HSA. In 2018 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2018 de openstaande vordering circa € 180,3 miljoen bedraagt. Daarnaast heeft NS in 2018 een rentebedrag betaald van € 6,5 miljoen over de openstaande vordering.

Een vordering van € 113,7 miljoen staat open op de provincie Noord-Brabant. In de bestuursovereenkomst PHS Vught zijn (financiële) afspraken vastgelegd voor de realisering van een verdiepte ligging van het spoor in de gemeente Vught. Als gevolg van deze afspraken vormt BTW een kostenpost voor de partijen.

Destijds, tussen 2015 en februari 2017, zijn twee mogelijke werkwijzen met betrekking tot de financiële afspraken verkend. De gekozen werkwijze bleek bij uitvoering in 2018 een onwettigheid in zich te hebben en dat betekent een wijziging in de financiële afspraken tussen de drie betrokken

partijen. Zodoende vindt nu overleg plaats om de destijds al onderkende tweede mogelijke werkwijze uit te werken.

Dit moet leiden tot een meer gebruikelijke gang van zaken bij medefinanciering van andere overheden aan rijks-spoorprojecten waarbij sprake is van een directe financiële relatie tussen ProRail en PNB en tussen ProRail en de gemeente Vught. Totdat de afspraken schriftelijk zijn vastgelegd blijft de vordering op de provincie Noord-Brabant zichtbaar in de administratie van IenW.

### **12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten**

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

Openstaand naar jaar van betaling	
Tot en met 2016	614.305
2017	315.383
2018	267.974
<b>Totaal</b>	<b>1.197.662</b>

Specificatie	
Artikel 12 Hoofdwegennet	10.760
Artikel 13 Spoorwegen	611.827
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	346.885
Artikel 15 Hoofdwarenwegennet	76.439
Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer	151.751
<b>Totaal</b>	<b>1.197.662</b>

### **Toelichtingen**

#### **Artikel 13 Spoorwegen**

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat eind 2018 nog voor een gezamenlijk bedrag van circa € 395 miljoen aan voorschotten open waarvan de afwikkeling in de jaren 2019 tot en met 2022 plaatsvindt. Aan een aantal gemeenten zijn in het kader van regeling spoorse doorsnijdingen voorschotten ten bedrage van circa € 129 miljoen verstrekt. Gemeenten geven in de SISA-verantwoording aan wanneer de subsidie kan worden vastgesteld.

Verder zijn voorschotten van circa € 47 miljoen aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï verstrekt voor de saneringen bij het spoor. Naar verwachting worden deze voorschotten in de periode 2019 tot en met 2025 afgewikkeld.

#### **Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur**

Er zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van Regionaal, lokale infrastructuur.

Zo zijn voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio aan het samenwerkingsverband Noord

Nederland gelden verstrekt, waarvan eind 2018 circa € 246 miljoen aan voorschotten openstaat. De afwikkeling wordt in 2021 verwacht. Ook staat circa € 82 miljoen nog open op de provincie Utrecht voor de tramlijn Utrecht Centraal naar de Uithof. Afwikkeling vindt vermoedelijk in 2020 plaats vanwege de financiële problematiek en politieke besluitvorming die bij de gemeente en provincie speelt.

Daarnaast is in het kader van onder andere het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) een pakket van maatregelen getroffen welke is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 8 miljoen. Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in de jaren 2019 tot en met 2021.

#### **Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Op de provincie Groningen staat circa € 40 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug, de Hoge wegbrug bij Zuidhorn en een brug bij Dorkwerd. De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen voor het project realisatie brug Burgum/ bochtafsnijding Prinses Margriet Kanaal. Ultimo 2018 staat nog € 26 miljoen open. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2019 plaats.

#### **Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer**

Ultimo 2018 staat op dit artikel voor circa € 152 miljoen aan voorschotten open die onder andere zijn verstrekt aan ProRail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (ruim € 107 miljoen) en voor het verrichten van planstudies European Rail Traffic Management System (ERTMS) (ruim € 29 miljoen) De afwikkeling wordt in 2019 verwacht.

Verloopoverzicht	
<b>Stand per 1 januari 2018</b>	<b>1.386.475</b>
In 2018 vastgelegde voorschotten	2.009.254
In 2018 afgerekende voorschotten	– 2.198.067
Verdeeld naar jaar van betaling:	
• 2016 en eerder	– 80.480
• 2017	– 376.539
• 2018	– 1.741.048
<b>Openstaand per 31 december 2018</b>	<b>1.197.662</b>

#### **13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen**

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

#### Verloopoverzicht

<b>Stand per 1 januari 2018</b>	<b>294.336</b>
Verstrekt in 2018	0,00
Afname risico 2018	- 56.731
<b>Openstaand per 31 december 2018</b>	<b>237.605</b>

#### Toelichtingen

In 2018 is het openstaande garantiebedrag aan de NS in het kader van de vervoersconcessie ten bedrage van € 56,7 miljoen volledig terugbetaald en daarmee is de garantiestelling komen te vervallen.

#### 14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

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

#### Verloopoverzicht

<b>Stand per 1 januari 2018</b>	<b>19.148.421</b>
Aangegaan in 2018	6.826.355
Tot betaling gekomen in 2018	- 5.809.561
<b>Openstaand per 31 december 2018</b>	<b>20.165.215</b>

#### Toelichtingen

De negatieve bijstellingen worden niet separaat in de toelichting op de saldibalans weergegeven. Daarentegen worden omvangrijke negatieve bijstellingen op de verplichtingen wel toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van de uitvoering van het artikel waar de negatieve bijstelling betrekking op heeft.

#### Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

In het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

In het kader van de NUBBBV zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

### **15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen**

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

<b>Specificatie</b>	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
<b>Openstaand per 31 december 2018</b>	<b>1.714.477</b>

#### **Toelichtingen**

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

## D. BIJLAGEN

### BIJLAGE 1. ARTIKEL 13 SPOORWEGEN

Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, [32 707, nr. 16](#)), waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Onderdeel van de kabinetsreactie<sup>5</sup> is dat het vastgestelde jaarverslag van ProRail BV aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

- Aansluiting<sup>6</sup> tussen de uitgaven op artikel 13 en artikel 17 van het Infrastructuurfonds (de betalingen door IenW aan ProRail) en de totale ontvangsten en uitgaven van ProRail.
- Een specificatie<sup>7</sup> van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail.

In de voorgaande jaren stond deze informatie behalve in het jaarverslag van ProRail ook in deze bijlage opgenomen, echter dan op basis van *voorlopige, niet vastgestelde jaarcijfers* van ProRail. De definitieve ProRail cijfers zijn ten tijde van het vaststellen van de verantwoording over het Infrastructuurfonds voor de Audit dienst Rijk (ADR) nog niet beschikbaar. De praktijk wijst uit dat de definitieve ProRail cijfers op onderdelen beperkt afwijken van de in deze bijlage opgenomen voorlopige, niet vastgestelde jaarcijfers.

Het hanteren van meerdere plekken van deze informatie, waarbij cijfers niet op elkaar aansluiten, kan voor de gebruikers van deze informatie onduidelijkheid geven over de cijfers. Daarnaast is het ook voor de ADR volgens de huidige controlevoorschriften niet mogelijk om, bij het hanteren van voorlopige, niet vastgestelde jaarcijfers in het jaarverslag van Infrastructuurfonds, de vereiste afweging te kunnen uitvoeren dat in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds geen materiële onjuistheden zijn opgenomen.

Om deze reden is de extra informatie gebaseerd op voorlopige, niet vastgestelde cijfers in de verantwoording van het Infrastructuurfonds achterwege gelaten. Deze extra informatie wordt voortaan op basis van de definitieve ProRail cijfers opnemen in de Spoorbijlage van de begroting van het Infrastructuurfonds. Hiermee is de opzet van voorliggende bijlage gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren.

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel<sup>8</sup> gepresenteerd waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Infrastructuurfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door IenW aan ProRail blijken.

<sup>5</sup> kabinetsreactie op aanbeveling 14

<sup>6</sup> kabinetsreactie op aanbeveling 14, zevende bullet

<sup>7</sup> kabinetsreactie op aanbeveling 14, zesde bullet

<sup>8</sup> kabinetsreactie op aanbeveling 15, laatste bullet.

## Onderdeel A – overzichtstabel begrotingsmutaties

Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1.000)							
	Beheer, onderhoud en vervanging	Aanlegprojecten	Geïntegreerde contractvormen	Rente en aflossing	Investeringsruimte	Ontvangsten	Spoorwegen
	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.08	IF 13.09	IF 13 Totaal
<b>Totaaloverzicht begrotingsmutaties 2018</b>							
<b>Ontwerpbegroting 2018</b>	<b>1.245</b>	<b>766</b>	<b>162</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>- 314</b>	<b>1.876</b>
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	31	30	1	- 7	- 11	- 44	0
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII	0	- 146	3		231	127	215
Kasschuiven en saldobboekingen	238	- 193	- 24		- 220	8	- 191
<b>Totaal begrotingsmutaties</b>	<b>269</b>	<b>- 309</b>	<b>- 20</b>	<b>- 7</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>24</b>
<b>Realisatie 2018</b>	<b>1.514</b>	<b>457</b>	<b>142</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>- 223</b>	<b>1.900</b>

In 2018 is er op artikel 13 per saldo € 24 miljoen meer uitgegeven dan oorspronkelijk was begroot. Hiervan heeft € 215 miljoen betrekking op overboekingen uit andere begrotingsartikelen en € 191 miljoen op doorgeschoven uitgaven.

De belangrijkste mutaties waren:

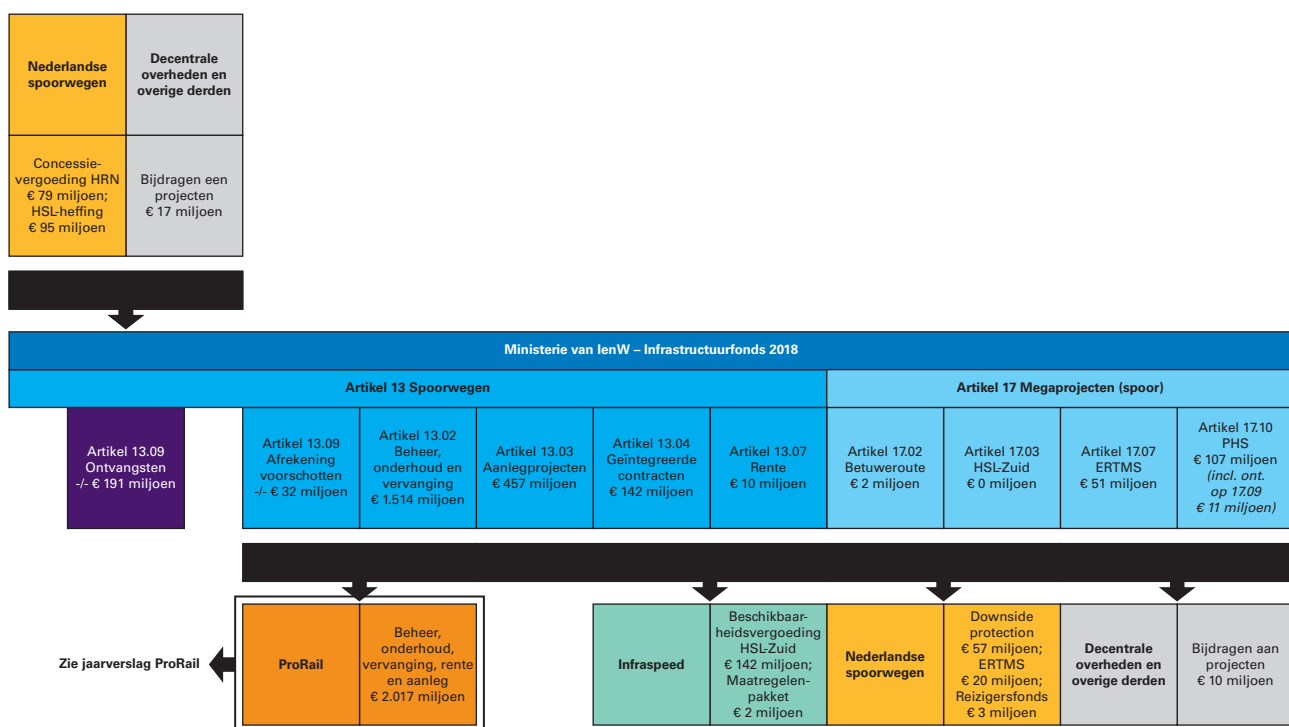
- de toevoeging van de aanvullende post uit het Regeerakkoord. Hiervan is in eerste instantie ruim € 200 miljoen in het jaar 2018 toegevoegd, maar dit is later doorgeschoven naar latere jaren.
- de overboeking van de uitgaven en ontvangsten met betrekking tot PHS naar artikel 17 in verband met het instellen van de grootprojectstatus.
- Het naar voren halen van ruim € 200 miljoen aan budget voor beheer, onderhoud en vervanging en het doorschuiven van bijna € 200 miljoen aan budget voor aanlegprojecten.

Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1.000):

	Beheer, onderhoud en vervanging	Aanleg- projecten	Geïnte- greerde contract- vormen	Rente en aflossing	Investerings- ruimte	Ontvangsten	Spoorwegen
Mutaties per begrotingsnota 2018	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.08	IF 13.09	IF 13 Totaal
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	- 1	49			- 4	- 44	0
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII		- 12	3		210		201
Kasschuiven en saldobboekingen	- 70	11	14		20	- 12	- 37
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2018</b>	<b>- 71</b>	<b>48</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>- 56</b>	<b>164</b>
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	33	- 6		- 7	- 7	- 13	0
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII		- 131			21	127	17
Kasschuiven en saldobboekingen	215	- 171	- 20		- 240		- 216
<b>Mutaties Miljoenennota 2019</b>	<b>248</b>	<b>- 308</b>	<b>- 20</b>	<b>- 7</b>	<b>- 226</b>	<b>114</b>	<b>- 199</b>
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel	- 1		1				0
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII		- 3					- 3
Kasschuiven en saldobboekingen	99	- 29	- 16			22	76
<b>Mutaties Najaarsnota 2018</b>	<b>98</b>	<b>- 32</b>	<b>- 15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>73</b>
Desalderingen en overboekingen binnen het artikel		- 13				13	0
Overboekingen van/naar andere artikelen IF en HXII							
Kasschuiven en saldobboekingen	- 6	- 4	- 2			- 2	- 14
<b>Mutaties Slotwet 2018</b>	<b>- 6</b>	<b>- 17</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>- 14</b>



## Onderdeel B kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief BTW)



## BIJLAGE 2 LIJST VAN AFKORTINGEN

AIS	Automatic Identification System
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
APB	Activiteitenplan en Begroting
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BCF	BTW-Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BOV	Beheer, Onderhoud en Vervanging
BR	Betuweroute
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
EVT	Eigen Veerdienst Terschelling
EZ	Ministerie van Economische Zaken
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GF	Gemeentefonds
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSM-R	GSM-Rail
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBOI	Index voor de Bruto Overheidsinvesteringen
IF	Infrastructuurfonds
IMPULS	Plan van aanpak Beheer en Onderhoud
IPO	Interprovinciaal Overleg
KPI	Kernprestatie indicatoren
LocoV	Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKS	Missiekritieke Systemen

MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-Private Samenwerking
PVVO	Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere
SLA	Service Level Agreement
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
TPN	Trade Port Noord
UvW	Unie van Waterschappen
V&R	Vervanging en Renovatie
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WenR	Ministerie van Wonen en Rijksdienst
ZZL	Zuiderzeelijn