
Vergaderjaar 2019–2020

35 470 A

Jaarverslag en Slotwet Infrastructuurfonds 2019

Nr. 1

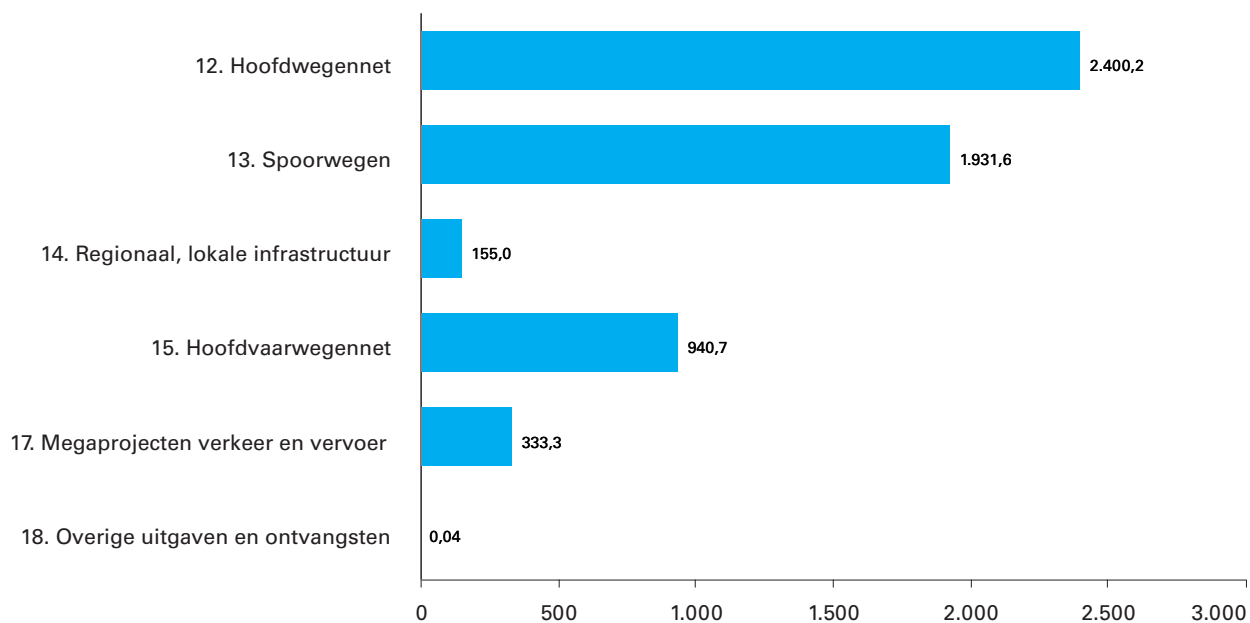
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)
Ontvangen 20 mei 2020

INHOUDSOPGAVE

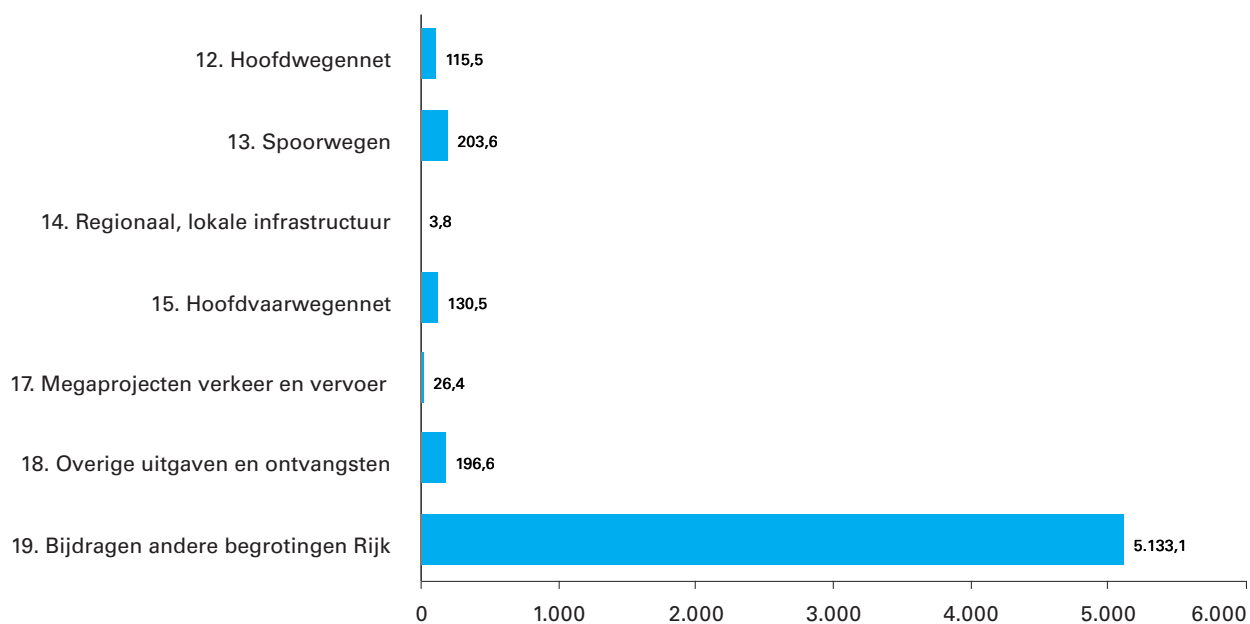
1	GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN	3
2	ALGEMEEN	4
2.1	Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
2.2	Leeswijzer	8
3	BELEIDSVERSLAG	11
3.1	Infrastructuurfondsverslag 2019	11
3.2	Productartikelen	13
3.3	Bedrijfsvoeringsparagraaf	79
4	JAARREKENING	80
4.1	Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds	80
4.2	Saldibalans	81
5	BIJLAGEN	86
5.1	Bijlage 1: Spoorwegen	87
5.2	Bijlage 2: Instandhouding	90
5.3	Bijlage 3: Lijst van afkortingen	103

1 GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsterreinen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 5.760.760.000,-



Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsterreinen (bedragen x €1 miljoen). Totaal € 5.809.341.000,-



2 ALGEMEEN

2.1 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 2019 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2019 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 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

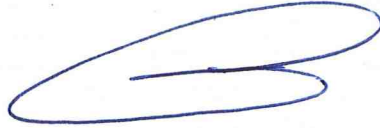
- a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiele bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
- b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
- c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- d. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2019;
- 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 2019 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2019, alsmede over de saldibalans over 2019 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a smaller loop below it.

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

2.1.1 Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 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 2.40](#), derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 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 der Staten-Generaal.

2.1.2 Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 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 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2.2 Leeswijzer

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

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.

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.

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

2.2.2 Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
2. Het beleidsverslag 2019 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit:
 - Het Infrastructuurverslag 2019, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2019;
 - De productartikelen van het Infrastructuurfonds;
 - De bedrijfsvoeringparagraaf.
3. De Jaarrekening 2019 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
4. De volgende drie bijlagen:
 1. artikel 13 Spoorwegen;
 2. Instandhouding;
 3. lijst van afkortingen.

Ad 1. 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.

Ad 2. In aanvulling op de aparte bijlage spoor is in dit jaarverslag tevens een afzonderlijke bijlage over de instandhouding van de netwerken van lenW opgenomen. Zie tevens de toelichting bij de groeiparagraaf.

Ad 3. Dit betreft de lijst van de gehanteerde afkortingen.

2.2.3 Normering jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van de uitvoering'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen 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 <1000	5*	5*
=>1000	5*	5*

* 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 en de realisatieprogramma's

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

In aanvulling op de toelichting op de budgettaire tabel, worden bij de projectoverzichten van het realisatieprogramma wijzigingen van het kasbudget op projectniveau toegelicht conform de staffel «Norm bij te verklaren verschillen» behorende bij de budgettaire tabel.

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

2.2.4 Groeiparagraaf

Focusonderwerp

Voor de verantwoording 2019 heeft de Tweede Kamer verzocht om «de onderbouwing van de ramingen» voort te zetten als focusonderwerp en daarbij specifiek aandacht te besteden aan "de onderschrijvingen ten opzichte van het geraamde uitgavenkader". De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat in het Financieel Jaarverslag Rijk 2019 hier invulling aan gegeven zal worden (Kamerstukken II 2018/19, [31865, nr. 151](#)).

De verantwoordingsstaat (onderdeel 4.1 van dit jaarverslag) geeft een totaaloverzicht van de verschillen tussen de vastgestelde begroting van het Infrastructuurfonds en de realisatie per productartikel. Bij de afzonderlijk productartikelen is conform de toegepaste normering (zie onderdeel 2.2.3) een gedetailleerde toelichting op de verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie opgenomen.

Bijlage instandhouding

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds wordt voor het eerst in de verantwoording 2019 conform de motie Ziengs, Schonis en Amhaouch (*Kamerstukken II*, 2018-2019, 35 200-XII, nr.11) in een afzonderlijke bijlage een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

Regeerakkoord Rutte III

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 ontwerpbegroting 2019 (*Kamerstukken II*, 2018-2019, 35 000-A, nr. 2) en de MIRT-brief 2019 (*Kamerstukken II*, 2019-2020, 35 300-A, nr. 57) geïnformeerd. In deze MIRT-brief is tevens, op verzoek van uw Kamer, een verduidelijking opgenomen op de in de ontwerpbegroting 2020 doorgevoerde kasschuif van € 1,55 miljard voor het jaar 2019.

Doorwerking wijzigingen Rijksbegrotingsvoorschriften 2020

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Rijksbegrotingsvoorschriften 2020 zijn een aantal [wijzigingen](#) doorgevoerd die doorwerken in het jaarverslag op het gebied van de bedrijfsvoeringsparagraaf en de saldibalans.

3 BELEIDSVERSLAG

3.1 Infrastructuurfondsverslag 2019

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2019 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2019 is gestart.

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2019 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Beheer, onderhoud en vervanging	
Netwerk	Project
Hoofdwegen	Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs bij incidenten, het inwinnen en leveren van betrouwbare reis en route-informatie en het realiseren van maatregelen op het gebied van smart mobility. Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken, onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen en maatregelen om te voldoen aan de geldende Geluidsproductieplafonds. Uitvoering van het programma Vervangingen en Renovaties.
Hoofdvaarwegen	Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering. Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren. Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.
Spoorwegen	Verkeersleiding en capaciteitsmanagement. Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations. Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen. Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.

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 2020](#).

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2019 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Aanleg mijlpalen Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)
Start realisatie	A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Bahoevedorp – Holendrecht)

Aanleg mijlpalen Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1 Wilhelminakanaal Tilburg
Start realisatie	Niet van toepassing

Aanleg mijlpalen Spoorwegen en OV

Mijlpaal	Project
Openstelling	Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fietsparkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen, Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen).
Start realisatie	PHS Rijswijk – Rotterdam
	PHS Havenpakket Amsterdam: aanpassingen Westhaven
	Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fietsparkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen, Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen).

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 2020](#).

3.2 Productartikelen

3.2.1 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.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 12 (bedragen x € 1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	2.108.154	2.998.493	3.607.433	3.615.382	3.149.433	3.144.096	5.337	1
Uitgaven	2.393.669	2.089.020	2.231.569	2.472.330	2.400.171	3.114.638	- 714.467	
12.01 Verkeersmanagement	14.510	10.502	4.498	3.736	3.812	3.737	75	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.510	10.502	4.498	3.736	3.812	3.737	75	
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	662.460	636.513	595.154	717.007	638.953	675.177	- 36.224	
12.02.01 Beheer en onderhoud	433.574	512.618	543.124	669.477	577.089	539.748	37.341	2
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	433.574	512.618	543.124	669.477	577.089	539.748	37.341	
12.02.04 Vervanging	228.886	123.895	52.030	47.530	61.864	135.429	- 73.565	3
12.03 Aanleg	618.288	528.355	429.918	558.823	551.171	1.481.966	- 930.795	
12.03.01 Realisatie	600.289	475.612	415.269	537.107	509.012	935.841	- 426.829	4
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	31.907	36.012	30.750	32.508	15.399	20.647	- 5.248	
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	17.999	52.743	14.649	21.716	42.159	546.125	- 503.966	5
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	12.317	10.016	10.301	17.670	18.013	19.800	- 1.787	
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	655.822	333.509	638.739	605.036	544.906	371.112	173.794	6
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	442.589	580.141	563.260	587.728	661.329	582.646	78.683	
12.06.01 Apparaatskosten RWS	345.456	459.269	454.675	459.254	492.731	469.022	23.709	7
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	345.456	459.269	454.675	459.254	492.731	469.022	23.709	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	97.133	120.872	108.585	128.474	168.598	113.624	54.974	8
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	97.133	105.072	94.385	122.474	159.998	105.024	54.974	
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
12.09 Ontvangsten	592.926	71.523	150.898	110.467	115.453	73.126	42.327	
12.09.01 Ontvangsten	592.926	71.523	150.898	110.467	115.453	73.126	42.327	9
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0	

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.

1. In 2019 zijn per saldo hogere verplichtingen aangegaan dan begroot. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:
 - A15 Maasvlakte Vaanplein (€ 33,6 miljoen). Door contractwijzigingen met betrekking op de afbouw van de Botlekbrug zijn er meer verplichtingen aangegaan dan verwacht.
 - A12/A15 Ressen - Oudbroeken (€ 27,4 miljoen). Er zijn in 2019 hogere verplichtingen aangegaan voor met name vastgoedaankopen die voorzien waren voor 2020.
 - A27 Houten-Hoopolder (€ 21,2 miljoen). Er zijn met name meer verplichtingen aangegaan voor de wegverbreding naar 3 rijstroken en een extra fietsverbinding op de Hagesteinse brug.
 - A16 Rotterdam (€ 14,2 miljoen). Dit wordt veroorzaakt door de contract-close van het project. Als gevolg van de contract-close verandert de verdeling van de financieringslasten over de looptijd van het project. Waardoor er een hogere verplichtingenbudget ontstaat in 2019.
 - Realisaties Zuidas (€ 11,7 miljoen). In de Kamerbrieven van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [32 668, nr. 13](#)) en 30 oktober (Kamerstukken II 2019-2020, [32 668, nr. 14](#)) jl. is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.
 - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A6 Almere (€ 8,4 miljoen). De hogere verplichting is veroorzaakt door de versnelde uitvoering van werkzaamheden. Hiervoor is er verplichtingenbudget verschoven van 2020 naar 2019.

Lagere verplichtingen zijn aangegaan bij de projecten:

- N18 Varsseveld (- € 42,0 miljoen). De lagere verplichtingen worden met name veroorzaakt doordat werkzaamheden al in 2018 zijn afgerond.
- Groot Variabel Onderhoud Stalen kunstwerken (- € 13,1 miljoen). Betreft met name de verschuiving van werkzaamheden naar latere jaren van de projecten Suurhofbrug en de van Brienenoordbrug.
- A24 Blankenburgverbinding (- € 20,5 miljoen). Bij de inpassing van het DBFM contract zijn de verplichtingen geactualiseerd op het prijspeil.
- Meer Kwaliteit Leefomgeving (- € 17,5 miljoen). De lagere verplichting wordt veroorzaakt doordat er minder uitgaven nodig zijn geweest aan maatregelen voor natuurgebieden Herperduin en Kunderberg.
- A4-A44 Rijnlandroute (- € 17,1 miljoen). Dit betreft het BTW-deel van de subsidie. Hierover is nog overleg tussen provincie, de Belastingdienst en RWS. In afwachting op een akkoord schuift het bedrag door naar 2020.
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo lagere verplichtingen (- € 1 miljoen).

2. De hogere realisatie van de uitgaven betreffen voornamelijk de uitgaven voor de invoering van verbeterde areaalbeheersystemen en de prijsbijstelling 2019 (€ 28,9 miljoen). Daarnaast zijn er ook extra uitgaven geweest aan het herstellen van schadegevallen en bergingswerkzaamheden (€ 10,4 miljoen). Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die leiden tot lagere realisatie (- € 2 miljoen).

3. De per saldo lagere uitgaven worden met name veroorzaakt binnen het programma Groot Variabel Onderhoud Vervanging en Renovatie (- € 78,1 miljoen). Onder andere bij de projecten Suurhofbrug en van

Brienoordbrug, waarbij werkzaamheden naar latere jaren verschuiven door een langere doorlooptijd van de voorbereiding. Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 4,5 miljoen.

4. De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- A24 Blankenburgverbinding (- € 221,5 miljoen). De lagere realisatie dan begroot is veroorzaakt door overhevelingen niet DBFM naar Geïntegreerde contractvormen. Overheveling vond plaats naar ministerie van Financiën conform het inpassingsmodel.
- A4-A44 Rijnlandroute (- € 91,3 miljoen). De herberekening conform de nieuwe NRM norm (Nederlands Regionaal Model) resulteerde in wijzigingen in het ontwerp, hierdoor zijn werkzaamheden naar latere jaren verschoven.
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (- € 70,6 miljoen). Als gevolg van de aangepaste planning van de opdrachtnemer schuiven werkzaamheden naar latere jaren.
- Realisaties Zuidas (- € 57,2 miljoen). In de Kamerbrieven van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [32 668, nr. 13](#)) en 30 oktober (Kamerstukken II 2019-2020, [32 668, nr. 14](#)) jl. is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.
- Tot slot leiden diverse mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 13,8 miljoen, zie projecttoelichtingen onder 12.03.01, waaronder een overheveling van € 12,0 miljoen vanuit artikel 20 voor korte termijn aanpak files.

5. De lagere uitgaven zijn met name veroorzaakt door:

- De overgang van projecten van planuitwerking naar realisatiefase (€ 43,4 miljoen). Hierdoor neemt het budget op artikel 12.03.02 verkenningen en planuitwerkingen af. Dit bedrag is overgeboekt naar het realisatieartikel 12.03.01 en betreft de projecten A12/15 Ressen, A2 Vonderen en A1 Apeldoorn-Azelo en een aanvulling van het budget MJPG.
- Overboekingen naar decentrale overheden, onder andere via het gemeente- of provinciefonds (€ 80 miljoen). Dit betreft met name overboekingen naar de begroting hoofdstuk XII (€ 33 miljoen) voor onder andere Beter Benutten/ITS, vrachtwagenheffing, impuls Bonaire/Statia en diverse andere overboekingen. Daarnaast vinden overboekingen plaats ten behoeve van de brede doel uitkeringssystematie (€ 32,7 miljoen). Tot slot vinden in het kader van Beter Benutten, Snelfietroutes en Bermmaatregelen N-wegen overboekingen plaats naar het provinciefonds, gemeentefonds en BTW-compensatiefonds (€ 14 miljoen).
- De afronding van Beter Benutten heeft geleid tot vrijval van de beschikbare middelen (€ 40,5 miljoen).
- Door actualisatie van het realisatieprogramma zijn bij Ontwerpbegroting 2019 en 1e suppletoire begrotingswet 2019 schuiven uitgevoerd tussen onderdeel realisatie en het onderdeel planuitwerking en verkenning (€ 342,8 miljoen). De actualisaties zijn het gevolg van autonome veranderingen op de projecten en het toevoegen van de regeerakkoordmiddelen. Hierdoor is op het onderdeel planuitwerking en verkenning een kasoverschot ontstaan. Middels een generale kasschuif (€ 655 miljoen) is bij ontwerpbegroting 2020 dit kasoverschot verschoven naar latere jaren.
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 2,8 miljoen, zie projecttoelichtingen onder 12.03.02.

6. De hogere realisatie is met name veroorzaakt bij de projecten:
- A16 Rotterdam (€ 46,0 miljoen) en A24 Blankenburgverbinding (€ 47,0 miljoen). Betreft overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding.
 - A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A6 Almere (€ 47,2 miljoen). De hogere realisatie is veroorzaakt door de versnelde uitvoering van werkzaamheden.
 - A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 32 miljoen). Als gevolg van contractwijzigingen met betrekking op de afbouw van de Botlekbrug, zijn er meer werkzaamheden opgedragen dan verwacht.
 - Tot slot resteert het saldo van hogere en lagere uitgaven bij verschillende projecten (+ € 1,6 miljoen), zie projecttoelichtingen 12.04.01.

7. De hogere realisatie van € 23,7 miljoen betreft de loon- en prijsbijstelling 2019, waarvan € 8,8 miljoen een overheveling vanuit artikel 20 ten behoeve van de korte termijn aanpak files betreft.

8. De hogere realisatie van € 54,9 miljoen wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van middelen voor de Landelijke Tunnelregisseur (€ 37,3 miljoen). Daarnaast hebben diverse overboekingen vanuit de begroting XII plaatsgevonden (€ 10,8 miljoen) voor onder andere de opdracht Duurzaam voor Elkaar en een opdracht verstrekt in het kader van innovaties in de Grond- Weg- en Waterbouw. Tot slot leiden diverse kleine overboekingen vanuit meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 6,8 miljoen, zie verdere toelichting onder 12.06.

9. De in totaal hogere ontvangsten zijn het gevolg van diverse mutaties bij de volgende projecten:

- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A6 (€ 21,9 miljoen). Door de versnelde uitvoering van de werkzaamheden, zijn de geplande ontvangsten van de gemeente Almere in 2019 ontvangen in plaats van in 2020.
- A4/A9 Badhoevedorp (€ 19,6 miljoen). Mede als gevolg van de uitkomsten van het overleg met de provincie Noord-Holland en de vervoersregio over de indexatie van de bijdragen, zijn de ontvangsten doorgeschoven vanuit 2018 naar 2019.
- Tot slot resteert het saldo van hogere en lagere uitgaven op verschillende projecten (+ € 0,8 miljoen).

Toelichting op de instrumenten

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

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

- Verkeersgeleiding bij grote drukte, inclusief grootschalige evenementen en crisissituaties zoals bij een weeralarm.
- Hulpverlening, bevorderen doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

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

De activiteiten die door Rijkswaterstaat (RWS) centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. In bijlage 2 'Instandhouding' van dit Jaarverslag wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal						
Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Begroting 2019	Realisatie 2019	Toelichting
Verkeerssignalering op rijbanen	km rijbaan	2.777	2.781	2.803	2.829	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	321	319	307	310	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. De lengte verkeerssignalering is toegenomen doordat bij Schiphol/ Amsterdam/Almere deelproject A6 Almere verkeerssignalering is aangelegd op zowel de hoofd- als parallelrijbanen. Dit was in de begroting 2019 nog niet voorzien.
2. In de begroting 2019 is rekening gehouden met de gerealiseerde afname van de lengte spitsstroken, doordat de spitsstroken op de A1 Twello – Deventer Oost zijn opgewaardeerd tot permanente rijstroken in het project A1 Oost. Het opwaarderen van spitsstroken naar volledige rijstroken bij de projecten A10 Zuidasdok (Zuidbaan) en A15 Papendrecht – Sliedrecht duurt langer dan voorzien waardoor de afname minder snel gerealiseerd wordt dan begroot.

Indicatoren verkeersmanagement					
	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Streefwaarde 2019	Realisatie 2019	Toelichting
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders					
Beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-meetlocaties dat goed functioneert	93%	92%	90%	93 %	1
Actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	98%	99%	95%	97 %	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft en ze tijdig doorgeeft aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). De indicator kent twee aspecten, namelijk:

- de mate van beschikbaarheid van de RWS meetlocaties (aantal x tijd)
 - de mate waarin meetgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de NDW
1. In 2019 functioneerde 93% van alle meetlocaties goed. Deze score was ruim boven de toegestane (minimum) waarde van 90%.
 2. In 2019 was 97% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was ruim boven de toegestane (minimum) waarde van 95%.

12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

Producten

Het regulier beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken (zoals bruggen, tunnels en viaducten), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement (zoals signalering en verkeerscentrales). 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.

In bijlage 2 'Instandhouding netwerken Rijkswaterstaat' van dit Jaarverslag wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd.

12.02.01 Beheer en onderhoud

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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan.
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken.

- Uitgaven voor onderhoud aan DVM-systemen zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales.
- Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.
- Uitgaven voor geluidmaatregelen (landschap en milieu) als gevolg van naleving van geluidproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

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 2019 € 552 miljoen, daarvan was € 7 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2018 is het uitgestelde onderhoud met € 199 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 6 miljoen toegenomen.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x € 1 milioen)								
	2016		2017		2018		2019	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegen	226	15	314	3	353	1	552	7

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit Jaarverslag.

Meetbare gegevens

Areaal rijkswegen		Eenheid	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Begroting 2019	Realisatie 2019	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.804	5.867	5.837	5.843	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.677	1.723	1.703	1.745	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	77	77	77	
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15	15	15	
Groen areaal		km ²	181	182	181	182	

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. In de begroting 2019 is rekening gehouden met een afname van de lengte van de hoofdrijbaan, door de overdracht van het grootste deel van de oude N18 tussen Varsseveld en Enschede naar de betreffende provincies en gemeenten. Een deel van de overdracht heeft echter nog niet plaatsgevonden waardoor de afname minder is dan in de begroting werd voorzien.
2. De lengte verbindingswegen en op- en afritten is in 2019 onder andere toegenomen door de eerdere realisatie dan voorzien van de nieuwe aansluitingen op de A76 bij Nuth en een deel van de vernieuwing van de aansluiting A16/N3 Dordtse Kil. Deze waren gepland voor 2020 maar zijn in 2019 opgeleverd. Daarnaast is de rijbaan toegenomen als gevolg van een administratieve correctie. Langs de N59 ligt aan beide zijden

een ventweg die van RWS is, die eerder ten onrechte als gemeentelijke weg stond geregistreerd in het Nationale Wegenbestand. Deze correctie is nu met terugwerkende kracht doorgevoerd.

Omvang areaal							
	Areaal	Eenheid	Begroting 2019	Omvang 2019	Begroting	Realisatie	Toelichting
					x € 1.000	x € 1.000	
					2019	2019	
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek ¹	km ²	92	92	539.748	577.089	1
¹ Exclusief verzorgingsbanen							

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Indicatoren beheer en onderhoud					
	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Streefwaarde 2019	Realisatie 2019	Toelichting
1. Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud:					1
de verhouding Files door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van alle Files					
– t/m 2017 (in km.min).		4%			
– vanaf 2018 (in voertuigverliesuren)			10%	3%	
2. Technische Beschikbaarheid: deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg- of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	97%	99%	2
3. Veiligheid:					
- voldoen aan norm voor verhardingen (% oppervlak waar stroefheid en spoorvorming voldoen)	99,8%	99,8%	99,7%	99,8%	3
- voldoen aan norm gladheidsbestrijding (% van alle preventieve strooi beurten waarbij binnen 2 uur preventief is gestrooid).	99%	97%	95%	97%	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. In 2019 was 3% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (Werk in Uitvoering). Deze score was ruim onder de toegestane (maximum) waarde van 10%.
2. De technische beschikbaarheid van de weg was in 2019 99%. Deze score was ruim boven de toegestane (minimum) waarde van 90%.
3. In 2019 voldeed 99,8% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% voldaan.
4. In 2019 werden de preventieve strooi beurten in 97% van de situaties binnen de norm van 2 uur uitgevoerd. Daarmee werd aan de streefwaarde van 95% 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 2019 is gewerkt aan de realisatie van projecten uit de eerste drie tranches van het programma. De technisch meest urgente projecten binnen tranche 4 zijn geprioriteerd en worden met een gerealiseerd.

Het MIRT-projectenoverzicht 2020 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

In 2019 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd, die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

Realisatie Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A6 Almere)
Start realisatie	A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A9 Badhoevedorp – Holendrecht)

Ten opzichte van de begroting 2019 zijn er ten aanzien van start realisatie de volgende wijzigingen:

- Het project A9 Badhoevedorp – Holendrecht stond begroot in 2020. De definitieve gunning vond plaats in 2019.
- De definitieve gunning van het project A1 Apeldoorn – Azelo fase 1 heeft plaatsgevonden in 2018.
- Voor het project A15 Papendrecht-Sliedrecht is onlangs de aanbesteding gestart. Gunning zal in 2020 plaatsvinden.
- Het project A16 Rotterdam is in 2018 definitief gegund.
- Voor de N33 Zuidbroek – Appingedam stond start realisatie begroot in 2019, de participatietrajecten duren langer dan voorzien.

Overige maatregelen

Fileaanpak

Bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met de Kamerbrief van 17 maart (Kamerstukken II 2017–2018, [31 305, nr. 240](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eerste tranche van de inzet van de korte termijn aanpak. Gedurende het uitvoeringsjaar 2019 (zie begroting 2020) is door middel van twee tranches met maatregelenpakket in uitvoering gegeven van in totaal circa € 12 miljoen. Tranche 1 is voornamelijk gericht op de aanpak van files waaronder snellere berging na ongelukken, verbeteren van de doorstroming met inframaatregelen en het vaker en sneller openstellen van spitsstroken. Tranche 2 bevat kleine infrastructurele maatregelen zoals aanvullende filestaartwaarschuwingen en aanpassingen van op- en afritten, het omzetten van spits- en plusstroken van in ieder geval linkerrijstroken naar volwaardige stroken en incidentmanagement en handhaving.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), waarvan de laatste tranche maatregelen sinds 2016 in uitvoering is. Het programma is in 2018 grotendeels afgerond maar een aantal maatregelen loopt door tot in de periode 2019–2022, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurele projecten. Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/of projectafspraken gemaakt. Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een wildtunnel onder de (spoor)weg door. Hierdoor kunnen dieren zich weer bewegen tussen twee natuurgebieden die gescheiden zijn geraakt (versnipperd) door de aanleg van Rijksinfrastructuur. Tevens worden aanrijdingen met dieren beperkt. Halverwege 2019 is het jaarverslag MJPO 2018, dat uitgebreide informatie bevat over de voortgang en afronding van het MJPO, aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2018-2019, 35 000-A, nr. 91).

Meer veilig

Dit pakket bevat maatregelen om de verkeersveiligheid op het rijkswegennet te verbeteren. In het jaar 2019 betrof dit drie programma's: Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en aanpak veiligheid N-wegen.

- In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn inmiddels 43 maatregelen gerealiseerd, waarvan 11 in 2019. De laatste 9 maatregelen worden in 2020 en 2021 uitgevoerd veelal gecombineerd met reeds gepland onderhoud.
- Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. In 2019 is gestart met de tweede tranche maatregelen (€ 15 miljoen). Met de uitvoering van de derde tranche maatregelen (€ 15 miljoen) wordt gestart in 2020.
- Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 miljoen beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 miljoen voor maatregelen op Provinciale N-wegen. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (Kamerstukken II 2017-2018, 34 775, nr. 64). De financiële middelen voor N-wegen in beheer van het Rijk (€ 25 miljoen) zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. De maatregelen die binnen dit programma zullen worden uitgevoerd zijn nog in onderzoek.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019			2019		2019		
Projecten nationaal								
Kleine projecten / Afronding projecten	2	2	0	36	43	nvt	nvt	
Programma 130 km	1	0	– 1	45	45	nvt	nvt	
Programma aansluitingen	26	32	6	116	117	nvt	nvt	1
Quick Wins Wegen	1	0	– 1	12	12	nvt	nvt	
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	2	1	– 1	1.490	1.488	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland								
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken				20	20	2015	2015	

	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	109	124	15	2.094	2.133	2025-2027	2024-2026	2
A10 Amsterdam praktijkproef FES	5	4	- 1	51	54	2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	63	6	- 57	305	309	2028	2028	3
A2 Holendrecht-Oudenrijn		1	1	1.210	1.210	2012	2012	
A28 Knooppunt Hoevelaken	26	22	- 4	774	785	2023-2025	2023-2025	4
A7/A8 Purmerend - Zaandam - Koenplein				21		2015	2015	
A9 Badhoevedorp	2	0	- 2	328	321	2021	2021	
N50 Ens-Emmeloord	1	0	- 1	20	20	2016	2016	
Projecten Zuidwest-Nederland								
A16 Rotterdam	26			998		2022-2024	2022-2024	5
A24 Blankenburgtunnel (excl. tologpave)	222			789		2022-2024	2022-2024	6
A4 Burgerveen - Leiden				548	548	2015	2015	
A4 Delft - Schiedam		1	1	639	641	2015	2015	
A4 Vlietland / N14				16	16	2020-2022	2020-2022	
A4-A44 Rijnlandroute	124	33	- 91	566	575	regio	regio	7
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	5	0	- 5	11	12	2020	2020	8
N61 Hoek-Schoondijke		2	2	111	111	2015	2015	
Projecten Zuid-Nederland								
A2 Passage Maastricht	1	3	2	679	680	2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom		1	1	258	259	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth				59	59	Regio	Regio	
Projecten Oost-Nederland								
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a		85	85		256	2022	2022	9
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen				32	32	2017	2017	
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (excl. tolobbrengsten) (Via15)		32	32		576	2022-2024	2022-2024	10
A50 Ewijk - Valburg				271	269	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal				319	319	2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	8	1	- 7	15	19	2018	2018	11
N35 Zwolle - Wijthmen	3	2	- 1	54	54			
Projecten Noord-Nederland								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	142	74	- 68	689	700	2021-2023	2021-2023	12
N31 Leeuwarden (De Haak)	1	1	0	219	219	2014	2014	
Overige maatregelen								
Fileaanpak		12	12		54			13
Meer kwaliteit leefomgeving	21	3	- 18	178	145			
Meer veilig				49	50			
Afrondingen	- 1	1						
Totaal uitvoeringsprogramma	790	443	- 101	13.022	12.151			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	146	66	- 49					
Programma realisatie	936							
Budget realisatie (IF 12.03.01)	936	509	- 427					
Overprogrammering (-)	0							

Toelichting

1. Programma aansluitingen: Als gevolg van vertraging bij zowel project A15-N3 (onder andere door extra benodigde afstemming met ProRail) als bij A16-N3 (onder andere door extra tijd benodigd in verband met bestemmingsplan procedures en Raad van State) zijn werkzaamheden uit 2018 doorgeschoven naar 2019 en verder.
2. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Betalingen die in 2018 waren voorzien hebben pas in 2019 plaatsgevonden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd ten behoeve van de brandwerendheid van de tunnels.
3. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas): In de Kamerbrieven van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [32 668, nr. 13](#)) en 30 oktober (Kamerstukken II 2019-2020, [32 668, nr. 14](#)) jl. is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.
4. A28 Knooppunt Hoevelaken: De grondverwerving in 2018 verliep sneller dan verwacht, uitgaven zijn daardoor al in 2018 in plaats van 2019 gerealiseerd. Daarnaast is het projectbudget in 2019 verhoogd ten behoeve van het aanbrengen van gevelisolatie.
5. A16 Rotterdam: Bij de DBFM inpassing zijn budgetten overgeheveld van artikel 12.03.01 naar 12.04.01.
6. A24 Blankenburgtunnelverbinding (excl. tologgave): Bij de DBFM inpassing zijn budgetten overgeheveld van artikel 12.03.01 naar 12.04.01.
7. A4/A44 Rijnlandroute: De herberekening conform de nieuwe NRM norm (Nederlands Regionaal Model) resulteerde in wijzigingen in het ontwerp, hierdoor zijn werkzaamheden naar latere jaren verschoven.
8. N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid): De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat de gunning van het hoofdcontract niet in 2019 heeft plaatsgevonden. De gunning is verschoven naar 2020.
9. A1 Apeldoorn-Azelo fase 1 en 2a: Betreft de budgetoverheveling van artikel 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen naar 12.03.01 Realisatie naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit.
10. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15): Betreft de budgetoverheveling van artikel 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen naar 12.03.01 Realisatie naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit.
11. N35 Wijthmen – Nijverdal: Er is minder gerealiseerd dan begroot doordat de bestemmingsplanprocedure en grondverwerving langer duurde dan verwacht. Het projectbudget is gestegen doordat de kosten voor de grondverwerving is toegenomen.
12. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2: Als gevolg van de aangepaste planning van de opdrachtnemer schuiven werkzaamheden naar latere jaren. Hiermee verschuift mijlpaal openstelling naar eind 2024. Het projectbudget is toegenomen als gevolg van extra verplichtingen aan het verleggen van kabels en leidingen en de meerjarige indexering.
13. Overige maatregelen: De hogere realisatie wordt veroorzaakt doordat er opdrachtverlening voor een tweede tranche korte termijn fileaanpak is verleend in 2019. De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat er minder uitgaven nodig zijn geweest aan de maatregelen voor natuurgebieden Herperduin en Kunderberg.

12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

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

Projectomschrijving	Projectbudget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019		2019		

	Projectbudget		Oplevering/openstelling		Toelichting
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 380	- 470			
Projecten Nationaal					
Beter Benutten	322	116			1
Geluidsaneringprogramma - weg	263	267			
Kosten voorbereiding tol	29	14	nvt	nvt	2
Lucht - weg (NSL Hoofdwegennet)	201	195	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	298	306	nvt	nvt	
Snelfietsroutes	34	29	nvt	nvt	3
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	109	112	nvt	nvt	
Vervolgprogramma Meer Veilig	80	55	nvt	nvt	4
Voorbereiding vrachtheffing	4	25	nvt	nvt	5
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	185	185	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland					
A12/A27 Ring Utrecht	1.171	1.206		2027-2028	6
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	300	305	2024-2026	2024-2026	
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Aansluiting A6	13	0			7
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	52	53		2023	
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	171	179	2021-2023	regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	27	27	regio	regio	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A15 Papendrecht - Sliedrecht	16	16		2020-2021	
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	178	165	2026	2023-2026	8
A4 Knooppunt Burgerveen - N14	50	133			9
A4 Haaglanden - N14	460	467			
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	23	0	2026-2028	nvt	10
N59 Verkeersveiligheid	5	10	nvt	nvt	11
Projecten Zuid-Nederland					
A2 't Vonderen - Kerensheide	269	273	2025-2027	2025-2027	
A27 Houten - Hoopolder	1.345	1.447	2027-2030	Zuid: 2027-2029 Noord: 2028 - 2030	12
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	4	2022	2021-2022	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	26	26		regio	
N65 Vught - Haaren	99	113		2024-2026	13
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	154	157	2023		
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	412	430		2024-2026	14
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	31	31	2022-2024	nvt	
Reservering N65		4			
SmartWayZ.NL programmaorganisatie		2			
Projecten Oost-Nederland					
A1 Apeldoorn - Azelo	440	191	Fase1: 2020-2022 Fase2: 2026-2028	Fase2b: 2020-2022	15
A1/A30 Barneveld	10	42			16
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	554		2022-2024	2022-2024	17
N35 Nijverdal - Wierden	107	122	2022-2024	2022-2024	18
N35 Raalte	13	13	2022-2024	2022-2024	
N50 Kampen - Kampen Zuid	5	5		regio	
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn - Azelo	29	30	2022-2024	nvt	
Projecten Noord-Nederland					
N33 Zuidbroek-Appingedam	99	100	2021-2023	2022-2024	
Overige projecten en reserveringen					
Projecten in voorbereiding	120	263			
Projecten Nationaal					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Programma DUMO					

	Projectbudget	Oplevering/openstelling	Toelichting
Programma Fiets			
Strategisch plan Verkeersveiligheid			
Afrondingen	- 2		
Totaal programma planuitwerking en verkenning	7.327	6.648	
Begroting (IF 12.03.02)	7.327	6.648	

Toelichting

1. Beter Benutten: De verlaging van het programma Beter Benutten van € 206 miljoen bestaat voornamelijk uit de terugboeking van het restant-budget van € 171 miljoen, dat via de gebruikelijke verdeelsleutel is teruggeboekt naar de investeringsruimte van verschillende modaliteiten. Voor het onderdeel Intelligente Transport Systemen is € 14 miljoen overgeboekt naar hoofdstuk XII vanuit de verantwoordingsredenen. Daarnaast zijn overboekingen gedaan aan de jaarlijkse Brede Doeluitkeringen (BDU) aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (€ 11,4 miljoen). Een ander deel van € 8,4 miljoen wordt verklaard door overboekingen naar het gemeente-, provincie en BTW compensatiefonds op basis van goedgekeurde Plannen van Aanpak.
2. Kosten voorbereiding tol: De faseovergang van de voorbereidings- naar de realisatiefase in 2018 is aangehouden in verband met de aansluiting op de openstellingen van beide projecten. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie was voorzien in de periode 2019-2024. De start is gekoppeld aan de openstellingen van de Blankenburgverbinding en de ViA15 deze is nu voorzien in eind 2024 en daardoor is de start van de voorbereiding TOL een jaar naar achter geschoven.
3. Snelfietsroutes: Voor Snelfietsroutes is in het kader van het amendement Hoogland een overboeking gedaan aan de jaarlijkse Brede Doeluitkeringen (BDU) aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en een decentralisatieuitkering aan de provincies Zuid-Holland en Gelderland plaatsgevonden. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 zijn met alle landsdelen concrete afspraken gemaakt voor snelfietsroutes en fietsenstallingen bij stations. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat Rijk en Regio meekoppelingen inventariseren voor fietsinfrastructuur bij lopende Rijksprogramma's en grote infrastructuurprojecten. Dit heeft al geleid tot een extra investering in de snelfietsroute Zaltbommel-Den Bosch. Het streven is om op korte termijn meer afspraken te maken met de regio op basis van de meekoppelingen.
4. Vervolgprogramma Meer Veilig: In het kader van verkeersveiligheid N-wegen is er conform het regeerakkoord € 25 miljoen beschikbaar gesteld aan provincies in de vorm van een cofinanciering. In 2019 is hiervan € 18,5 miljoen reeds benut. Het resterende budget zal worden ingezet voor de tweede tranche van verkeersveiligheid Provinciale N-wegen.
5. Voorbereiding Vrachtwagenheffing: In het regeerakkoord is opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De inkomsten uit de heffing worden in overleg met de sector naar de vervoerssector teruggesluisd. Om dit mogelijk te maken is er additioneel € 24 miljoen gereserveerd voor voorbereidings- en onderzoekskosten in 2019 en 2020. Daarnaast heeft er in 2019 overboeking plaatsgevonden voor personele kosten, inhuur en detachering (€ 2,5 miljoen). Voor de uitvoering is er €0,4 miljoen overgeheveld naar hoofdstuk XII en € 1,0 miljoen naar RWS (inclusief BOA).
6. A27/A12 Ring Utrecht: In het kader van het programma Vervanging en Renovatie worden de opleggingen en voegovergangen van de Galecopperbrug vervangen. Om dubbele hinder voor de gebruiker te voorkomen

- worden deze werkzaamheden meegenomen in het project Ring Utrecht. Het hiervoor benodigde V&R-budget van € 18 miljoen is aan het project-budget Ring Utrecht toegevoegd.
7. Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport: Aansluiting A6. Conform de afspraken met de regio in de Bestuursovereenkomst is er € 14 miljoen overgeboekt naar de provincie ten behoeve van de uitvoering van het project.
 8. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – knooppunt Gouwe. Naar aanleiding van het vaststellen van de Voorkeursbeslissing is het projectbudget naar beneden bijgesteld. Het restant is toegevoegd aan de investeringsruimte.
 9. A4 knooppunt Burgerveen – N14. Het taakstellend budget is verhoogd voor de vervanging van het Ringvaartaquaduct en de verbreding van de A4, die niet overal in de middenberm mogelijk blijkt.
 10. Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Conform de Bestuursovereenkomst met de regio van 24 september 2015 en de motie Kuiken (Kamerstukken II 2012-2013, 33 400-A, nr. 30) is er een bedrag van € 23 miljoen beschikbaar gesteld aan de regio voor de uitvoering van het kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Hiermee is de overeengekomen bijdrage volledig overgemaakt.
 11. N59 Verkeersveiligheid: Ten behoeve van de korte termijn file aanpak is er € 5 miljoen extra budget beschikbaar gesteld uit artikel 20.02.01 korte termijn mobiliteitsmaatregelen.
 12. A27 Houten – Hooipolder: Het taakstellend budget is bij het opstellen van het Tracébesluit gelijkgesteld met de nieuwe raming van het project en opgehoogd met € 65 miljoen. Vanuit de regio wordt 15 mln bijgedragen voor een fietsbrug en het Hooipolder plusplan.
 13. N65 Vught – Haaren: In het BO MIRT 2018 is het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project N65 Vught – Haaren zal worden uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant. Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12 miljoen bijdragen en de regio € 25 miljoen.
 14. Programma SmartwayZ.NL: InnovA58: Het taakstellend budget is opgehoogd als gevolg van de prijsbijstelling voor 2019 (IBOI).
 15. A1 Apeldoorn – Azelo: Fase 1 en 2a zijn met het realisatiebudget van € 256 miljoen overgegaan naar het realisatieprogramma op artikel 12.03.01.
 16. A1/A30 Barneveld: Conform de afspraken uit het BO MIRT 2018 en het Regeerakkoord zijn er additionele middelen beschikbaar gesteld voor de verkenning A1/A30 Barneveld. Het Rijk heeft een bijdrage € 22,4 miljoen gereserveerd en de provincie draagt € 8,5 miljoen bij aan het project.
 17. A12/A15 Ressen – Oudbroeken (exclusief tolopbrengsten) (ViA15): Betreft de budgetoverheveling van artikel 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen naar 12.03.01 Realisatie naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit.
 18. N35 Nijverdal – Wierden. Er is door de provincie Noord-Brabant een bijdrage van € 7 miljoen beschikbaar gesteld voor het project. Daarnaast is vanuit het MJPO € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van een ecodeuct over de weg.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale

onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen.

Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht.

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

Producten

Bij de projecten N18 Varsseveld – Enschede, N31 Leeuwarden-Drachten, N33 Assen-Zuidbroek, 2e Coentunnel, A12 Lunetten-Veenendaal, A12 Veenendaal – Ede – Grijsoord, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A1/A6 Diemen-Almere Havendreef A27/A1 Utrecht Noord-Eemnes-Bunschoten, en A6 Almere, is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert; in de bijlage 4 instandhouding is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A9 Gaasperdammerweg, A9 Badhoevedorp - Holendrecht, A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

De aanbesteding van het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) wordt in 2020 afgerond. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na de «financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting 2019	Realisatie	Verschil	Begroting 2019	Huidig	Begroting 2019	Huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	62	63	1	1.798	1.822	2019	2019	1
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	9	48	39	381	388	2020	2020	2
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	52	57	5	1.122	1.138	2020	2021	3
A10 Tweede Coentunnel	53	53	0	2.162	2.152	2013	2013	4
A12 Lunetten-Veenendaal	25	25	0	677	684	2012	2012	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	29	27	- 2	354	360	2018-2020	2018-2020	
Aflossing tunnels	47	45	- 2	944	950	-	-	
Projecten Zuidwest-Nederland								
A15 Maasvlakte-Vaanplein	56	88	32	2.230	2.252	2015	2015	5
A16 Rotterdam		46	46		1.498	2024	2024	6
A24 Blankenburgtunnelverbinding (excl. tologgave)		47	47		1.800	2024	2024	7
Projecten Zuid-Nederland								
A59 Rosmalen-Geffen	1	1	0	277	272	2005	2005	
Projecten Oost-Nederland								
A12 Ede-Grijsoord	9	9	0	171	184	2016	2016	8
N18 Varsseveld-Enschede	8	15	7	450	456	2018	2018	9
Projecten Noord-Nederland								
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	0	167	168	2007	2007	
N33 Assen-Zuidbroek	14	14	0	335	340	2014	2014	
Afrondingen		1	1					
Tolgefinancierd								
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)				293	460			10
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel				234	5			11
Totaal uitvoeringsprogramma	371	545	174	11.595	14.929	12099	12100	
Budget GIV (IF 12.04)	371	545	174					

Toelichting

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6): De verhoging van de projectbudgetten wordt veroorzaakt door indexatie.
2. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere): De hogere realisatie is veroorzaakt door de versnelde uitvoering van werkzaamheden. Hiervoor is er budget verschoven van 2020 naar 2019.
3. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg): De hogere realisatie en projectbudget is met name veroorzaakt door uitgaven aan extra mobiliteitsmaatregelen.
4. A10 Tweede Coentunnel: Het projectbudget is verlaagd als gevolg van een meevaller tijdens de realisatie, er zijn minder risico's opgetreden dan verwacht.

5. A15 Maasvlakte-Vaanplein: Als gevolg van de latere afbouw van de Botlekbrug in 2018, zijn realisatiekosten doorgeschoven naar 2019.
6. A16 Rotterdam: Dit betreft overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding.
7. A24 Blankenburgverbinding: Dit betreft overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding.
8. A12 Ede-Grijsoord: De verhoging van het projectbudget wordt enerzijds veroorzaakt door een bijdrage van de Gemeente Ede op basis van de bestuursovereenkomst Poortwachter en anderzijds door de prijsbijstelling 2019.
9. N18 Varsseveld-Enschede: Door een structurele versnelling van werkzaamheden is er budget van 2020 naar 2019 verschoven. Daarnaast zijn er extra kosten geweest voor het verleggen van kabels en leidingen.
10. Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15): De afwijking in het projectbudget betreft de extrapolatie van de doorlopende verplichtingen naar de jaren 2034-2050.
11. A24 Blankenburgtunnel: De afwijking in het projectbudget betreft de extrapolatie van de doorlopende verplichtingen naar de jaren 2034-2050.

12.06 Netwerkgebonden kosten hoofdwegennet

Motivering

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

12.07 Investeringsruimte

Motivering

Bij de ontwerpbegroting 2019 is het eindsaldo op dit artikelonderdeel overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdwegennet (artikelonderdeel 20.05.01). Daar wordt de voor het Hoofdwegennet beschikbare investeringsruimte verantwoord.

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

Totaal geraamde inkomsten tol

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) tol

geheven kan worden. De toekomstige tolontvangsten zijn geraamd op artikel 12.09. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologgave op een wegdeel eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing op dat wegdeel worden beëindigd en vice versa.

3.2.2 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 2019 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van uitvoering productartikel 13 (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	2.727.356	1.842.244	1.810.157	1.436.876	1.849.882	1.610.625	239.257	1
Uitgaven	1.999.985	2.074.004	2.154.280	2.123.334	1.931.571	2.009.388	- 77.817	
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.225.522	1.214.109	1.372.035	1.514.397	1.457.826	1.379.109	78.717	2
13.03 Aanleg	625.037	708.115	604.096	457.267	319.486	460.265	- 140.779	
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	540.437	540.172	534.509	382.065	280.745	352.049	- 71.304	3
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	57.291	21.073	28.178	57.867	17.486	41.301	- 23.815	4
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	22.441	29.841	38.142	16.652	20.952	58.991	- 38.039	5
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	4.868	117.029	3.267	683	303	7.924	- 7.621	6
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	132.285	134.760	161.552	141.680	144.269	160.024	- 15.755	7
13.07 Rente en aflossing	17.141	17.020	16.597	9.990	9.990	9.990	0	
13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
13.08.01 Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0	
13.08.03 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
13.09 Ontvangsten	240.852	348.132	242.727	222.780	203.626	195.388	8.238	8

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.

1. De hogere realisatie op de aangegane verplichtingen heeft voornamelijk betrekking op de verstrekte subsidies (2019 en 2020) aan ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging en worden veroorzaakt door de toevoeging van prijsbijstelling (€ 58 miljoen), de dekking van de meerkosten uit de investeringsruimte (€ 69 miljoen) (zie ook de instandhoudingsbijlage bij de ontwerpbegroting 2020), overboekingen uit het aanlegprogramma voor onderhoud nieuwe infra (€12 miljoen) en een kasschuif in verband met het effect van de versnelling in de uitgaven voor vervangingsinvesteringen (€ 60 miljoen).
2. De hogere realisatie ad € 79 miljoen heeft betrekking op de toevoeging van de prijsbijstelling (€ 29 miljoen), de dekking meerkosten uit investeringsruimte (€ 27 miljoen, zie ook de instandhoudingsbijlage bij de ontwerpbegroting 2020), overboekingen uit het aanlegprogramma € 7 miljoen, een kasschuif van per saldo € 8 miljoen en de vaststelling van de subsidie 2018 (€ 8 miljoen).

3. Realisatieprogramma personenvervoer: in 2019 is minder subsidie verleend aan ProRail dan oorspronkelijk was begroot (€ - 71,3 miljoen). Voor een nadere toelichting van dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel.
4. Realisatieprogramma goederenvervoer 13.03.02 (- € 23,8 miljoen), de realisatie op de realisatie- en planstudieprogramma's personenvervoer is lager dan begroot. De specifieke redenen verschillen per project. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
5. Verkenningen en planuitwerkingen personenvervoer 13.03.04 (- € 38,0 miljoen), de realisatie op de verkenningen en planuitwerkingen personenvervoer vallen lager uit dan begroot. Als gevolg van vertragingen binnen de verkenningen en planuitwerkingen is er middels een generale kasschuif op dit artikelonderdeel het kasoverschot van € 62,2 miljoen uit 2019 verschoven naar latere jaren. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
6. Verkennen en planuitwerkingen goederenvervoer, 13.03.05 (- € 7,6 miljoen), de realisatie op de verkenningen en planuitwerkingen goederenvervoer vallen lager uit dan begroot. De specifieke redenen verschillen per project. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij deze artikelonderdelen.
7. De lagere realisatie met € 16 miljoen heeft betrekking op diverse afrekeningen tussen de Staat en de Infraprovider die zijn doorgeschoven naar 2020 (€ 11 miljoen), lagere bijstellingen voor rente en belastingtarieven (€ 7 miljoen) en hogere indexatie van de beschikbaarheidsvergoeding (€ 2 miljoen).
8. De ontvangsten vallen per saldo € 9 miljoen hoger uit dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de verantwoording van de afrekening van het voorschot op de subsidies aan ProRail voor Beheer Onderhoud en Vervanging en aanlegprojecten over het jaar 2018 (+ € 43 miljoen), de verrekening met NS van de compensaties voor de treindienst naar België voor de jaren 2015-2018 (- € 19 miljoen), het doorschuiven naar latere jaren van een deel van de HSL-heffing 2018 omdat het tarief nog niet definitief kan worden vastgesteld (- € 9 miljoen) en het doorschuiven naar latere jaren van een deel van de bijdragen van derden (- € 6 miljoen).

Toelichting op de instrumenten

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 beheerplan

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

Producten

Verleende subsidie aan ProRail

In 2019 is € 79 miljoen (inclusief BTW) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2019 (€ 29 miljoen), meerkosten gedekt uit de investeringsruimte (€ 27 miljoen), meerkosten gedekt uit het PHS-budget (intensiteit, € 5 miljoen), meerkosten gedekt uit het programma suïcidepreventie (hekwerken, € 2 miljoen), een versnelling van uitgaven (€ 8 miljoen) en de vaststelling van de subsidie 2018. Afrekening van de subsidie 2019 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

In onderstaand overzicht zijn de mutaties tussen begroting en realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over de betalingen door IenW aan ProRail.

Overzicht mutaties tussen begroting en realisatie (bedragen x € 1 miljoen)									
	Ontwerpbe- grotng 2019	Prijsbij- stelling	Dekking meerkosten	Overboeking PHS	Overboeking prog. suicide	Kasschuif en saldo	Vaststelling 2018	Realisatie 2019	
Subsidie exclusief btw	1.080		22	22	4	2	6	6	1.142
Compensatie btw subsidie	227		5	5	1	0	1	2	241
Compensatie btw gebr. verg.	72		2				1		75
Totaal artikel 13.02	1.379		29	27	5	2	8	8	1.458
Subsidie exclusief btw	8								8
Compensatie btw subsidie	2								2
Totaal artikel 13.07	10		0	0	0	0	0	0	10
Totaal-Generaal	1.389		29	27	5	2	8	8	1.468

Ook door ProRail is in de afgelopen jaren een deel van het werk uitgesteld. Dit is onder andere het gevolg van marktspanning. Deze uitgestelde werkzaamheden zijn weer in de meerjarenplanning opgenomen en door ProRail verwerkt in de nieuw opgebouwde financiële meerjarenreeksen, die momenteel extern worden geauditeerd. Het is voor ProRail niet mogelijk een volume te presenteren van het uitgestelde onderhoud, omdat dit niet uit de systemen is te halen. Bij de externe audit zal het uitgestelde onderhoud bij ProRail nader worden geïdentificeerd, zodat eventueel benodigde maatregelen meegenomen kunnen worden bij de vaststelling van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervangingen. Er is bij ProRail geen sprake van achterstallig onderhoud.

13.03 Aanleg

Motivering

IenW 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:

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

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2019	realisatie	verschil	begroting 2019	huidig	begroting 2019	huidig	
Projecten Nationaal								
Benutten, betrouwbaarheid en capaciteit								
Be- en bijsturing toekomst	4	1	-3	15	15	2019	2019	
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	1	1	0	9	7	2015	2015	
Geluidsanering Spoorwegen	42	12	-30	600	609	divers	divers	1
Programma Behandelen en Opstellen	11	6	-5	196	157	divers	divers	2
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	0	0	0	30	27	divers	divers	
Verbeteraanpak stations	4	1	-3	12	12	2020	2020	
Verbeteraanpak trein	3	7	4	50	51	2018/2019	2018/2019	
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	6	0	-6	44	45	divers	divers	3
Stations en stationsaanpassingen								
Cameratoezicht op stations	1	0	-1	13	14	2017	2017	
Kleine stations	6	0	-6	17	18	divers	divers	4
Toegankelijkheid stations	40	31	-9	493	496	divers	divers	5
Overige projecten/lijdelen etc.								
Aanleg ATBvv	13	6	-7	68	69	divers	divers	6
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	1	0	-1	18	17	2017	2017	
Booggeluid	0	0	0	4	3	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	30	32	2	341	348	divers	divers	
Kleine projecten personenvervoer	5	1	-4	28	27	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	3	4	1	14	24	divers	divers	
Overwegenaanpak	47	22	-25	683	728	divers	divers	7
Ontsnippering	11	11	0	80	80	divers	divers	
Programma aanpak suicidepreventie	4	4	0	15	10	2021	2021	
Programma kleine functiewijzigingen	25	18	-7	460	450	divers	divers	8
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	3	2	-1	180	176	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland								
Stations en stationsaanpassingen								
Amsterdam CS, Cuypershal	3	0	-3	26	26	2020	2020	
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	5	7	2	413	413	2016	2016	
Overige projecten/lijdelen etc.								
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	0	0	0		176			
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	19	5	-14	911	898	divers	divers	9
Projecten Zuidwest-Nederland								
Stations en stationsaanpassingen								
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	1	1	0	39	65	2023-2025	2023-2025	
Overige projecten/lijdelen etc.								
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	6	7	1	607	607	2017	2017	
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost (perronverbreding)	0	0	0	0	18			
Traject Oost uitv. convenant DMB	25	27	2	237	239	divers	divers	

Regionale lijnen Gelderland	0	0	0	15	15	divers	divers	
Zwolle - Herfte	42	51	9	208	212	2021	2021	10
Projecten Noord Nederland								
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	0	0	0	50	26	2020	2020	
Sporendriehoek Noord-Nederland	14	1	- 13	136	131	divers	divers	11
Afrondingen	3		- 3					
Totaal uitvoeringsprogramma	378	258	- 120	6.173	6.584			
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	- 6	- 4	2					
Afrekening voorschotten		27	27					
Programma Realisatie	372	281	- 91					
Budget Realisatie (IF 13.03.01)	352	281	- 71					
Overprogrammering (-)	- 20							

Toelichting

1. Geluidsanering Spoorwegen: In 2018 is gestart met een herziene planontwikkeling, gebaseerd op de nieuwe doelmatigheidscriteria en het beschikbare budget. Realisatie van de sanering zal hierdoor grotendeels later plaatsvinden waardoor de uitgaven verschuiven van 2019 naar latere jaren. Saneringsmaatregelen bij lopende spoorprojecten waar de plaatselijke saneringsopgave gelijktijdig wordt uitgevoerd zorgt wel voor een beperkte realisatie.
2. Programma Behandelen en Opstellen: De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat de uitvoering van het project Watergraafsmeer (Amsterdam) technisch complexer bleek dan verwacht. Daarnaast heeft het overleg over de uitvoering van het project Amersfoort meer tijd in beslag genomen dan gepland waardoor later is gestart met de werkzaamheden.
3. Vervolgfase Beter en Meer: Medio 2019 is dit programma verder uitgewerkt en is een eerste beschikking afgegeven voor de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen. De kasreeks is daarop aangepast.
4. Kleine stations: Het voorziene station Grubbenvorst is komen te vervallen en project Maastricht Noord, deel 2 kende enige vertraging in de planstudie waardoor de rijksbijdrage nog niet kon worden verleend. Ten aanzien van station Hoogkerk zijn afspraken gemaakt met de provincie Groningen over het in 2020 beschikbaar stellen van de bijdrage voor dit station. Door deze zaken zijn in 2019 geen middelen verplicht of gerealiseerd op de begroting van het Infrastructuurfonds.
5. Toegankelijkheid Stations: De lagere realisatie in 2019 is het gevolg van een herijking van het programma ten aanzien van scope en planning.
6. Aanleg Automatische Treinbeveiliging-Verbeterde versie (ATB-Vv): Momenteel wordt de zogenaamde tranche 5 van de ATB-Vv-realisatie uitgevoerd. Het betreft hier ATB-Vv-installaties bij brugseinen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze zal in 2020 worden afgerond. Eventuele vervolginvesteringen in ATB-Vv, dus na afronding van de huidige tranche 5, moeten in samenhang gezien worden met de verdere implementatie van ERTMS en met andere investeringen in de spoorveiligheid. Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer over spoorveiligheid van 5 december 2019 (kamerstuk [29893](#), nr. 241) wordt momenteel samen met de spoorsector gewerkt aan het opstellen van de Beleidsagenda Spoorveiligheid voor de periode 2020-2025. Daarin zal ook beschreven worden in hoeverre na afronding van tranche 5 nog verder geïnvesteerd zal worden in ATB-Vv. Om zorgvuldigheidsredenen zijn er, vooruitlopend op de vaststelling van deze Beleidsagenda

- Spoorveiligheid (voorzien begin 2020 aan Tweede Kamer), geen nieuwe investeringen in ATB-Vv gedaan. Dit heeft geleid tot lagere uitgaven dan destijds geraamd.
7. Overwegenaanpak: De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat bij de diverse projecten de afstemming met de omgeving en stakeholders meer tijd vergt dan verwacht. Daarnaast is er bij de planuitwerking van de landelijke uitrol Aftellers sprake van een langere doorlooptijd dan voorzien waardoor de realisatiefase later start en de hiervoor geplande uitgaven verschuiven naar latere jaren.
 8. Programma Kleine functiewijzigingen: De lagere realisatie wordt met name verklaard door het verwerpen van het bestemmingsplan voor de plaatsing van een onderstation in Lunteren, het realiseren van een aanbestedingsresultaat bij het deelproject Watergraafmeer (Amsterdam) aanpassen infrasporen en het later uitvoeren van een aantal deelprojecten zodat deze gelijktijdig met andere projecten in de omgeving uitgevoerd kunnen worden.
 9. Vleuten-Geldermalsen: Naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken bij BO Mirt najaar 2018 zijn de voor de regio beschikbare middelen binnen dit budget zijn overgeboekt naar IF 20.03 Stedelijk OV Utrecht. Dit verklaart de lagere realisatie.
 10. Zwolle - Herfte: Dit project is volop in realisatie. De hogere realisatie wordt veroorzaakt doordat de uitgavenplanning is aangepast op het actuele betalingschema van de aannemer.
 11. Sporendriehoek Noord Nederland: De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat bij het project spoorboog Hoogeveen de voorbereidende werkzaamheden zijn vertraagd in afwachting van besluitvorming over financiering bij BO MIRT najaar 2019. Daarnaast is er ten behoeve van project Spoorknop Groningen € 4,7 miljoen naar de Regio overgemaakt via de post RSP regionale mobiliteit op Art. 14 van het Infrastructuurfonds.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2019	realisatie	verschil	begroting 2019	huidig	begroting 2019	huidig	
ProRail Projecten								
Projecten Nationaal								
Kleine projecten goederenvervoer	0	2	2	1	1	divers	divers	
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	2	2	0	169	170	divers	divers	
PAGE risico reductie	1	1	0	19	19	divers	divers	
Programma Emplacementen op orde	14	4	-10	59	60	divers	divers	1
Projecten Zuidwest-Nederland								
Calandbrug	0	0	0	160	161	2020/2021	2020/2021	
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	3	1	-2	27	27	divers	divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	7	0	-7	222	225	divers	divers	2
Projecten Zuid-Nederland								
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	15	5	-10	140	136	divers	divers	3
Overige projecten								
Nazorg gereedgekomen projecten	0	0	0	1	2	divers	divers	
Afrondingen	0	-2	0					

	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling	Toelichting
Totaal uitvoeringsprogramma	42	13	- 27	798	801		
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. IF 13.03.05	- 1		1				
Afrekening voorschotten	0	4	0				
Programma Realisatie	41	17	- 24				
Budget Realisatie (IF 13.03.02)	41	17	- 24				
Overprogrammering (-)	0	0	0				

Toelichting

1. Programma emplacementen op Orde: De planuitwerking van het programma heeft meer tijd gekost dan gepland. Daarnaast moest de aanbesteding opnieuw worden opgestart omdat door «internationaal belang» alsnog de Europese procedure doorlopen moest worden in plaats van de geplande «nationale procedure». Door genoemde oorzaken verschuift een aanzienlijk deel van de geplande uitgaven van 2019 naar 2020/2021.
2. Spoor aansluiting 2^e Maasvlakte: De planning van de planuitwerking van emplacement waalhaven is verlengd, omdat het ontwerp door nieuwe ontwikkelingen onvoldoende voldeed aan de ontwerpeisen. Hiervoor worden waar nodig aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd. Hierbij is naast ProRail en IenW ook het Havenbedrijf Rotterdam betrokken.
3. Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV): De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat de bestemmingsplanprocedure van het deelproject onderdoorgang Elst is vertraagd, waardoor de eerder geplande buitendienststellingen voor 2019 verschuiven naar 2020. Daarnaast was gepland om de overwegmaatregelen bij Rheden tegelijkertijd uit te voeren met het project Arnhem Velperpoort. Dit project is echter vertraagd waardoor ook de werkzaamheden en bijbehorende kasuitgaven van het project Rheden verschuiven naar 2020.

13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Realisatieprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)					
Projectomschrijving	Budget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019		2019		
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.01	0	0			
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	26	14	divers	divers	1
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	60	60	divers	divers	
Kleine projecten Personenvervoer	4	2	divers	divers	
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	200	0	divers	divers	
Reizigersfonds	3	3	nvt	nvt	
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	72	69	divers	divers	
Prestatieverbetering HSL-Zuid	61	62	divers	divers	
Regionale Knelpunten		10			
Projecten Zuid-Nederland					
Maaslijn		10			
Projecten Zuidwest-Nederland					
Sporen Schiedam-Rotterdam	25	1	divers	divers	2
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	20	21	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	256	261	divers	divers	
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	28	32			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	755	545			
Begroting (IF 13.03.04)	755	545			

Toelichting

1. Beter Benutten Decentraal Spoor: Vanuit het programma Beter Benutten Decentraal Spoor wordt via de decentralisatie uitkering bijgedragen aan (decentrale spoor)projecten van provincies en gemeenten. Er is bij € 5,712 miljoen overgeheveld naar het Provinciefonds en het btw-compensatiefonds. Tevens is er vanuit dit programma is € 1 miljoen overgeboekt naar het programma Behandelen en Opstellen als aanvullende bijdrage aan de scope Opstellen station Leeuwarden (o.a. nodig voor de instelling van de kwartierdienst op Sneek-Leeuwarden, één van de maatregelen in het programma Beter Benutten).
2. Sporen Schiedam-Rotterdam: Op basis van de begin 2019 afgesloten bestuursovereenkomst is de rijksbijdrage voor dit project vastgesteld en is besloten de scope uit te voeren onder het PHS project Rijswijk Schiedam. Om die reden is de € 14,5 miljoen overgeboekt naar het projectbudget PHS Rijswijk Schiedam (artikelonderdeel 17.10). De kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (deel lenW) voor de periode 2024–2033 bedragen € 1,6 miljoen. Dit bedrag is vooralsnog overgeboekt naar het planuitwerkingsbudget PHS (artikelonderdeel 17.10) en wordt te zijner tijd overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging. Het resterende niet benodigde budget ad € 8 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer

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

Projectomschrijving	Budget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019		2019		
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	45	32			
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	17	26	divers	divers	1
Overige projecten en reserveringen					
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde Risico's					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	62	58			
Begroting (IF 13.03.05)	62	58			

Toelichting

1. Kleine projecten goederenvervoer: De zuidzijde van het emplacement Moerdijk is uitgebreid met een werkspoor en een opstelspoor. Het hiervoor benodigde budget (€ 7 miljoen) is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen deel Regeerakkoordmiddelen Rutte III (artikelonderdeel 20.05). Daarnaast wil de provincie Gelderland een Railterminal Gelderland (RTG) in Valburg realiseren bij het huidige Container Uitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute. Initiatiefnemers willen een opstappunt maken voor het overslaan van containers tussen weg en spoor. De rijksbijdrage ad € 12 miljoen is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen deel Regeerakkoordmiddelen Rutte III (artikelonderdeel 20.05). € 5 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05), omdat de provincie Limburg niet langer van plan is een spooraansluiting bij VDL NedCar te Born te realiseren (Kamerstukken II 2018/19, 29 984, nr. 858). Tot slot zijn de binnen het programma spoorgoederenvervoer gereserveerde middelen voor onderzoek en verkenning (€ 2,6 miljoen) toegevoegd aan het Studie- en innovatie budget binnen het planuitwerkingsprogramma personenvervoer (artikelonderdeel 13.03.04).

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 IenW.

Producten

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen/PPS (13.04) (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Contractduur		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	start	eind	
	2019			2019				
Beschikbaarheidsvergoeding	153	155	2	3.632	3.636	2006	2031	
Rente- en belastingaanpassingen	- 12	- 19	- 7	- 139	- 126			
Diverse verwachte afrekeningen	19	8	- 11	91	83			
Totaal (IF 13.04)	160	144	- 16	3.584	3.593			

De rente wordt halfjaarlijks verrekend op basis van de werkelijke Euriborstand. De belastingaanpassing is een technische, voor de Staat budgettair 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

De subsidie aan ProRail voor rentekosten bedroeg € 10 miljoen, conform begroting. Zie ook toelichting bij 13.02. Het uitstaand saldo van de leningen per eind 2019 bedraagt € 148 miljoen. Hiervan moet ProRail in 2020 € 75 miljoen aflossen en in 2027 € 73 miljoen.

13.08 Investeringsruimte

Motivering

Bij de ontwerpbegroting 2019 is het eindsaldo op dit artikelonderdeel overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05.02). Daar wordt de voor het Spoor beschikbare investeringsruimte verantwoord.

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 2019		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Concessievergoedingen NS	188	160	- 28
Afrekeningen ProRail	0	43	43
Bijdragen van derden	7	1	- 6
Totaal	195	204	9

Toelichting

De ontvangsten vallen per saldo € 9 miljoen hoger uit dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de verantwoording van de afrekening van het voorschot op de subsidies aan ProRail voor Beheer Onderhoud en Vervanging en aanlegprojecten over het jaar 2018 (+ € 43 miljoen), de verrekening met NS van de compensaties voor de treindienst naar België voor de jaren 2015-2018 (- € 19 miljoen), het doorschuiven naar latere jaren van een deel van de HSL-heffing 2018 omdat het tarief nog niet definitief kan worden vastgesteld (- € 9 miljoen) en het doorschuiven naar latere jaren van een deel van de bijdragen van derden (- € 6 miljoen).

3.2.3 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 2019 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 14 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Vershil 2019
Verplichtingen	2.994	113.677	107.860	8.201	56.127	54.809	1.318
Uitgaven	134.964	141.544	236.352	97.268	154.962	192.762	- 37.800
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	128.658	100.603	148.786	94.429	103.974	151.807	- 47.833
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	25	0	0	253	0	1.605	- 1.605
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	128.633	100.603	148.786	94.176	103.974	150.202	- 46.228
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	6.306	40.941	87.566	2.839	50.988	40.955	10.033
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten	6.306	4.891	5.526	2.839	1.254	40.955	- 39.701
14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen	0	36.050	82.040	0	49.734	0	49.734
14.03.03 RSP-ZZL: REP	0	0	0	0	0	0	0
14.09 Ontvangsten	844	175	0	2.219	3.778	0	3.778

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.

1. 14.01.03 Realisatieprogramma Reg/Lok. Het verschil ad € 46 miljoen wordt veroorzaakt door onder andere het HOV net en de Rotterdamsebaan. Door de baanstabieleitsproblematiek bij het HOV net (Kamerstukken II 2018-2019 [34 775 A, nr. 76](#)) kan de 'versnelde intercity'-variant niet op korte termijn worden ingevoerd. Daarom is de realisatie over 2019 lager dan gepland. Voor het project Rotterdamse baan is in 2019 € 13 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds. De uitgaven worden om die reden niet meer verantwoord op het Infrastructuurfonds. Voor de overige mutaties wordt verwezen naar de toelichtingen bij de tabellen per artikel.
2. De op artikelonderdeel 14.03.01 geraamde middelen ten behoeve van het project partiele spoorverdubbeling Groningen Leeuwarden (€ 40 miljoen) zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 14.03.02.
3. De hogere realisatie wordt onder andere veroorzaakt door bovengenoemde overboeking. Daarnaast zijn de middelen voor de reactivering Veendam-Stadskanaal (€ 5 miljoen) overgeboekt van de

- investeringsruimte Spoor naar 14.03.02 en de bijdrage aan de spoorknoop Groningen (€ 4,7 miljoen) overgeboekt van artikel 13.03.01 naar artikel 14.03.02. Vervolgens is de totale bijdrage aan Noord-Nederland (€ 49 miljoen) beschikbaar gesteld via een specifieke uitkering.
4. De hogere ontvangsten (€ 3,8 miljoen), bestaan uit twee onderdelen. € 2,7 miljoen komt van de Provincie Gelderland in verband met de vaststelling van het Mobiliteitsfonds. Subsidie ProRail (€ 1,1 miljoen), de hogere ontvangsten spoor worden veroorzaakt door de afrekening van het voorschot van de subsidie aan ProRail over vorig jaar.

Toelichting op de instrumenten

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma regionaal/lokaal

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

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

Projectomschrijving	Budget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019		2019		
Overige projecten en reserveringen	49	49	nvt		
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	49	49			
Begroting (IF 14.01.02)	49	49			

14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	realisatie	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019			2019		2019		
Projecten Noordwest-Nederland								
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	0	0	0	1.187	1.185	2018	2018	
Amstelveenlijn	25	26	1	79	80	2020	2020	
Utrecht, tram naar De Uithof	0	0	0	112	112	2018	2018	
Projecten Zuidwest-Nederland								
HOV-NET Zuid-Holland Noord	34	3	- 31	208	211	2021-2023	2021-2023	1
Rotterdamsebaan	91	75	- 16	302	285	regio	regio	2
Afrondingen	0		0					
Totaal	150	104	- 46	1.888	1.873			
Begroting (IF 14.01.03)	150	104						

Toelichting:

1. HOV net Zuid-Holland noord: Door onder andere baanstabieleitsproblematiek (Kamerstukken II 2018-2019 [34 775 A, nr. 76](#)) kan de 'versnelde intercity'-variant niet op korte termijn worden ingevoerd, daarom is de realisatie over 2019 lager dan gepland. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over het bestuderen van andere oplossingen met onderscheid tussen de korte en langere termijn.
2. Rotterdamsebaan: Voor dit project is in 2019 € 13 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds. De uitgaven worden om die reden niet meer verantwoord op het Infrastructuurfonds.

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 2019 zijn conform de begroting geen uitgaven gedaan op dit artikelonderdeel.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

Producten

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	realisatie	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019			2019		2019		
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	41	0	- 41	121	73			1
14.03.02 Regionale Mobiliteitsprojecten	0	50	50	537	587			1
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	0	0	0	5	5			
Afronding	0		0					
Totaal	41	50	9	663	665			
Afrekening voorschotten		1						
Begroting (IF 14.03)	41	51	9	663	665			

Toelichting:

1. De op artikelonderdeel 14.03.01 geraamde middelen voor het project partiële spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden, de bijdrage aan de reactivering van het spoor Veendam-Stadskanaal en de bijdrage aan de spoorknoop Groningen zijn in 2019 via de post RSP Regionale Mobiliteit (Art. 14.03.02 Infrastructuurfonds) voor in totaal € 50 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincies Groningen en Friesland. Hiervoor is € 41 miljoen overgeheveld uit artikel 14.03.01 en € 4,7 miljoen van artikel 13.03 voor de bodemsanering Groningen en € 5 miljoen uit de investeringsruimte spoor (artikel 20.05.02) voor de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal.

3.2.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2019 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.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 15 (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	1.660.126	1.392.685	1.632.806	724.468	821.049	777.657	43.392	1
Uitgaven	871.615	861.930	899.296	845.570	940.693	1.291.388	- 350.695	
15.01 Verkeersmanagement	7.545	8.428	8.525	8.655	8.830	8.655	175	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	7.545	8.428	8.525	8.655	8.830	8.655	175	
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	401.328	410.159	322.961	334.496	353.574	363.039	- 9.465	
15.02.01 Beheer en onderhoud	208.340	310.851	287.799	288.844	313.815	291.313	22.502	2
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	204.205	307.117	282.128	283.007	309.713	268.426	41.287	
15.02.04 Vervanging	192.988	99.308	35.162	45.652	39.759	71.726	- 31.967	3
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	80.140	25.080	0	0	0	0	0	
15.03 Aanleg	210.556	124.309	218.819	159.164	195.446	364.110	- 168.664	
15.03.01 Realisatieprogramma	196.320	119.948	199.287	157.949	194.340	305.894	- 111.554	4
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	14.236	4.361	19.532	1.215	1.106	58.216	- 57.110	5
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.236	4.361	1.609	444	343	336	7	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	679	11.565	39.105	28.867	51.994	240.431	- 188.437	6
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	251.507	307.469	309.886	314.388	330.849	315.153	15.696	
15.06.01 Apparaatskosten RWS	225.493	278.244	281.666	285.741	297.755	287.004	10.751	7
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	225.493	278.244	281.666	285.741	297.755	287.004	10.751	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	26.014	29.225	28.220	28.647	33.094	28.149	4.945	8
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	26.014	29.225	28.220	28.647	33.094	28.149	4.945	
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
15.09 Ontvangsten	213.179	94.081	97.115	81.365	130.509	105.584	24.925	9

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.

1. In 2019 zijn per saldo meer verplichtingen aangegaan dan begroot. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:
 - Verruiming Twentekanalen (€ 5,8 miljoen). Het verplichtingenbudget werd in 2019 verhoogd omdat er een aantal onderzoeken naar voren zijn gehaald. Deze onderzoeksresultaten zijn noodzakelijk voor de aanbesteding van het project. Daarnaast worden er hydrologische- en bodemonderzoeken gedaan in verband met de PFAS problematiek.
 - Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 23,1 miljoen). Het verplichtingenbudget 2019 van het project is opgehoogd met € 19,1 miljoen ten behoeve van de sanering van de verontreiniging op de locatie Schependijk (Kamerstukken II, 2019/20, 35 300-A, nr. 57). Daarnaast zijn meer verplichtingen aangegaan als gevolg van de aanpassingen aan de dienstenbrug en dienstensteiger (€ 4,1 miljoen).
 - Zeetoegang IJmond (€ 10,6 miljoen). Door contractwijzigingen, met name voor het aanpassen van eisen aan de geleidewerken, het doorvoeren van verbeteringen in bediening en besturing, aanscherping van de eisen aan corrosiebestendigheid en doorvoeren van wijzigingen in wet- en regelgeving.
 - Programma Vervanging en Renovatie (€ 10,3 miljoen). Voor het project Waalbrug zijn er in 2019 meer verplichtingen aangegaan voor het verwijderen van Chroom VI.
 - 3^e Kolk Beatrixsluis (€ 7,4 miljoen). Het contract is geïndexeerd en er is een extra verplichting aangegaan voor het herstellen van rol- en geleidewielen.
 - Sluis Eefde (€ 7,1 miljoen). Er zijn verschillende werkzaamheden uit 2018 doorgeschoven naar 2019.
 - Beheer en onderhoud (€ 39,8 miljoen). Dit betreft een intensivering van het RWS Service Level Agreement wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgeul en hogere ICT-uitgaven. Dit betreffen ook werkzaamheden ten behoeve van de fysieke en digitale bescherming van objecten. Daarnaast zijn er hogere verplichtingen dan voorzien, doordat Rijkswaterstaat in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat data gaat verzamelen over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee.
 - Lemmer Delfzijl fase 2 (€ 11 miljoen). Op het project zijn meer verplichtingen aangegaan voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

Minder verplichtingen zijn aangegaan bij de projecten:

- Toekomstvisie Waal (- € 33,8 miljoen). De start van de uitvoering is vertraagd in verband met de vertraging en onzekerheden rondom het onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan, door de PAS problematiek.
- Overdracht Brox-Nat (- € 11,8 miljoen). De overdracht van de Haven Oudeschild en wegen en paden Texel vindt plaats in 2020 in plaats van 2019.
- Lemmer-Delfzijl fase 2 (- € 11,0 miljoen). De realisatie gaat later van start, als gevolg van een nieuw uitgevoerde planstudie. Hierdoor verschuift een deel van de verplichtingenbudget naar 2020.

- Realisatie Energiehaven: het convenant voor de overdracht van de Energiehaven wordt later dan voorzien afgerond. Daarom is er dit jaar geen betaling (- € 20,1 miljoen).
- Reservering garantie Twentekanaal (- € 2,0 miljoen): de reservering is niet nodig gebleken in 2019.

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo hogere verplichtingen (€ 6,9 miljoen).

2. De hogere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door:
- de uitvoering van de Maritiem Informatievoorziening Servicepunten om data te verzamelen bij diverse windparken op zee (€ 10,6 miljoen).
 - het aanvullend in beheer genomen areaal Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (€ 4,7 miljoen), extra kosten ten behoeve van meer te onderhouden areaal.
 - intensivering van de RWS Service Level Agreement (€ 19,7 miljoen), wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgaol en hogere ICT-uitgaven. Ook betreft dit Beveiligd Werken RWS (BWR), voor de bescherming van onze objecten tegen fysieke en digitale inbraken.

Er zijn daar tegenover minder uitgaven gerealiseerd voor de Overdracht Brox Nat (- € 18 miljoen). De overdracht van de haven Oudeschild en de overdracht van de wegen en paden op Texel heeft niet meer in 2019 plaats gevonden.

Tot slot leiden de verwerking van de prijsbijstelling (€ 6 miljoen) en diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 5,5 miljoen.

3. De lagere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door werkzaamheden die later worden uitgevoerd dan verwacht bij projecten binnen het programma Vervanging en Renovatie (- € 51,5 miljoen). Dit gaat met name om vertragingen bij de volgende VenR projecten.
- Renovatie Waalbrug: er is vertraging opgelopen als gevolg van problematiek rondom aanwezigheid van Chroom VI.
 - Groot Onderhoud Stuwen Maas: als gevolg van een langere doorlooptijd in de voorbereidingsfase, is de uitvoering van het project vertraagd.

Daar tegenover zijn er ook meer kosten gemaakt voor de aanpak van Chroom VI bij het project Renovatie Waalbrug Nijmegen (€ 10,8 miljoen). Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 8,7 miljoen

4. De lagere realisatie dan begroot is voornamelijk veroorzaakt door de volgende projecten:
- Nieuwe Sluis Terneuzen (- € 57,2 miljoen). Als gevolg van het aantreffen van onverwachte verontreiniging op locatie Schependijk, die van belang is om ruimte te maken voor de bouw van de nieuwe sluis, zijn werkzaamheden verschoven naar 2020 (*Kamerstukken II*, 2019/20, 35 300-A, nr. 57).
 - Twentekanaal fase 2 (- € 14,1 miljoen). De nieuwe aanbesteding is in voorbereiding en de verwachte definitieve gunning is verschoven naar 2020.

- Toekomstvisie Waal (- € 12,8 miljoen). De start van de uitvoering is vertraagd in verband met de vertraging en onzekerheden rondom het onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan, door de PAS problematiek.
- Maasroute 2^e fase (- € 10,4 miljoen). Als gevolg van contractproblematiek bij het project Verbreding Julianakanaal, zijn werkzaamheden verschoven naar latere jaren.
- Lemmer-Delfzijl fase 2 (- € 9,1 miljoen). De realisatie gaat later van start, als gevolg van een nieuw uitgevoerde planstudie.

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot lagere uitgaven van per saldo € 8,0 miljoen.

5. De lagere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- Realisatie Energiehaven: het convenant voor de overdracht van de Energiehaven wordt later dan voorzien afgerond. Daarom is er dit jaar geen betaling (- € 20,1 miljoen).
- Reservering garantie Twentekanaal (- € 2,0 miljoen): de reservering is niet nodig gebleken in 2019.
- Door actualisatie van het realisatieprogramma zijn bij Ontwerpbegroting 2019 en 1^e suppletore begrotingswet 2019 schuiven uitgevoerd tussen onderdeel realisatie en het onderdeel planuitwerking en verkenning. De actualisaties zijn het gevolg van autonome vertragingen op de projecten en het toevoegen van de regeerakkoordmiddelen. Hierdoor is op het onderdeel planuitwerking en verkenning een kasoverschot ontstaan. Middels een generale kasschuif is bij ontwerpbegroting 2020 dit kasoverschot verschoven naar latere jaren (- € 33 miljoen).

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot lagere uitgaven van per saldo € 2,0 miljoen.

6. De per saldo lagere realisatie is voornamelijk het gevolg van lagere realisaties op het project Zeetoegang IJmond (- € 192,8 miljoen). Wegens een noodzakelijke aanpassing van het ontwerp is de openstelling van de Zeesluis vertraagd (*Kamerstukken II, 2017/18, 34 775-A, nr. 74*). Verder is ook de betaling van een aantal contractwijzigingen verschoven van 2019 naar 2020.

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 4,4 miljoen.

7. De hogere uitgave betreft met name de loon- en prijsbijstelling 2019.

8. De hogere uitgave betreft met name de programmamiddelen en apparaatsmiddelen die beschikbaar worden gesteld voor de uitvoering van de opdracht Duurzaam voor Elkaar (€ 2,2 miljoen). Daarnaast zijn er extra kosten gemaakt voor de beschikbaarheid van basis ICT (€ 2,3 miljoen). Tot slot leiden diverse kleine mutaties tot hogere uitgaven van per saldo € 0,4 miljoen.

9. De hogere ontvangsten betreffen:

- Nieuwe Sluis Terneuzen: een deel van de Connecting Europe Facility (CEF) subsidie is in 2019 ontvangen in plaats van 2020 (€ 15,3 miljoen). Tevens is er een aanvullende bijdrage van Vlaanderen ten behoeve van de risicoreservering in het project ontvangen (€ 8,0 miljoen).
- Hogere ontvangsten voor de verkeersbegeleiding (€ 4,6 miljoen).

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot lagere ontvangsten van per saldo € 3,3 miljoen.

Toelichting op de instrumenten

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

15.01.01 Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

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

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

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten.

Vanaf 2014 wordt in overleg met de sector gewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluisen en beweegbare bruggen tegen de achtergrond van taakstellingen. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop RWS en haar collega vaarwegbeheerders dit vormgeven, via het stuk «vergezicht bediening sluisen en bruggen» (Kamerstukken II 2015-2016, [34 300 A, nr. 56](#)). Dit vergezicht wordt gebruikt om nadere maatwerkafspraken te maken of bestaande afspraken waar nodig en mogelijk te optimaliseren.

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

Waar mogelijk en zinvol wordt samen met de andere overheden naar centrale bediening op vaarroutes overgeschakeld. Vanzelfsprekend wordt getracht om de bediening zodanig in te richten, dat wachttijden en

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

Voor zover de activiteiten centraal vanuit RWS worden ingezet, worden de kosten centraal gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten. In bijlage 1 'Instandhouding' van dit Jaarverslag wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal						
Areaalomschrijving	Eenheid	2017	2018	Begroot 2019	Realisatie 2019	toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	1
Bediende objecten	stuks	245	242	243	242	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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.
2. Zoals in de begroting was voorzien, is in 2019 de derde kolksluis bij de Beatrixsluis gerealiseerd. In 2018 is het beweegbare deel van de Paddepoelsterbrug aangevaren. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten de brug nu niet terug te plaatsen, omdat het risico op nog een aanvaring te hoog is (*Kamerstukken II*, 2018/19, nr. 3128). Aan de hand van een planstudie wordt de nieuwe situatie bepaald. Hierdoor blijft het totaal aantal bediende objecten in 2019 gelijk aan 2018.

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.

Producten

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

Vervanging en renovatie (VenR) betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en vaarsewegen waarbij het einde van de levensduur nadert. Voornamelijk in de eerste helft van de vorige eeuw zijn

er kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

In bijlage 2 'Instandhouding netwerken RWS' van dit Jaarverslag wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd.

15.02.01 Beheer en onderhoud

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen.

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeeroverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd; zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma en/of het hoofdwatersysteem. Zowel het preventief als het correctief onderhoud vallen onder 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 Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2019 € 493 miljoen, daarvan was € 3 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2018 is het uitgestelde onderhoud met € 79 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 34 miljoen afgenomen.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)								
	2016		2017		2018		2019	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdvaarwegen	244	24	350	36	414	37	493	3

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit Jaarverslag.

Kustwacht

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

De minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht.

Overdracht Brokx-Nat

De overdracht van de Haven Oudeschild en wegen en paden Texel vindt plaats in 2020 in plaats van 2019. Dit heeft langer geduurd dan verwacht vanwege onduidelijkheid over bekostiging beheer en onderhoud.

Meetbare gegevens

Areaal beheer en onderhoud						
	Eenheid	2017	2018	Begroot 2019	Realisatie 2019	Toelichting
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.082	7.082	1

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. Het totale areaal is een optelling van zowel hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.437 kilometer als zeecorridors en zeetoegangseulen van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.082 kilometer.

Indicatoren Beheer en onderhoud				
	2017	2018	Streefwaarde 2019	Realisatie 2019 (%)
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,5%	0,8%	0,8%	Niet beschikbaar
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,4%	0,2%	Niet beschikbaar

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

In 2019 zijn door de overgang naar een nieuw scheepvaartinformatiesysteem en onderzoek naar de datakwaliteit een aantal problemen geconstateerd omtrent aanlevering en kwaliteit van stremmingsgegevens. Hierdoor is het niet mogelijk om valide stremmingsgegevens over 2019 te rapporteren. In 2019 zijn de benodigde acties ingezet om de geconstateerde problemen op te lossen, waardoor de levering van stremmingsgegevens naar verwachting in 2020 wordt hersteld.

Ten aanzien van deze prestatie-indicator heeft de Algemene Rekenkamer heeft in het verantwoordingsonderzoek 2018 opgemerkt dat gedeeltelijke beperking van een sluis niet wordt meegenomen in de indicator. De huidige indicator vertoont de stremmingen van de maatgevende kolk van het betreffende complex. De indicator laat daarmee niet alle gebruiksbeperkingen zien, maar alleen de beperkingen indien de maatgevende kolk niet beschikbaar is. Om de informatievoorziening van de prestatie-indicator te verbeteren, wordt er op dit moment een nieuwe prestatie-indicator ontwikkeld die is gericht op de reistijd. Hier zullen alle capaciteitsbeperkingen in worden meegenomen, inclusief de capaciteitsbeperking ten gevolge van stremming van de maatgevende kolk. De nieuwe prestatie-indicator zal worden opgenomen in de nieuwe Service Level Agreement (SLA) per 2022.

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 eerste helft van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT Overzicht¹. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken zijn 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.

15.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

In 2019 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Mijlpaal	Project
Openstelling	Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1 Wilhelminakanaal Tilburg

Start realisatie N.v.t.

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Ten opzichte van de begroting 2019 zijn er op Start realisatie de volgende wijzigingen:

- Het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek is al in 2018 overgegaan naar de realisatiefase.
- De start van het deelproject overnachtingshaven Spijk van het project Toekomstvisie Waal is vertraagd, als gevolg van PAS problematiek.

15.03.01 Realisatie

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting 2019	Realisatie	Verschil	Begroting 2019	Huidig	Begroting 2019	Huidig	
Projecten Nationaal								
Beter Benutten	0	0	0	18	18	-	-	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement		1	1	97	101	2018	2018	
Quick Wins Binnenhavens	0	0	0	61	61	2009-2017	2009-2019	
Vaarwegen								
Walradarsystemen	1	1	0	26	26	2021	2021	
Projecten Noordwest-Nederland								
De Zaan (Wilhelminasluis)	3	0	-3	13	13	2020	2022	1
Projecten Zuidwest-Nederland								

¹ Zie het programma <https://www.mirtoverzicht.nl>

	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	6	0	- 6	13	13	2019	2023	2
Capaciteitsuitbreiding overnachtingshavens Merweddes		0			20		2021	3
Nieuwe Sluis Terneuzen	227	170	- 57	1.025	955	2022	2022	4
Projecten Zuid-Nederland								
Maasroute modernisering fase 2	20	10	- 10	630	641	2018	2023	5
Wilhelminakanaal Tilburg	1	2	1	96	102	na 2017	2019	6
Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal		1			6		2023	7
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	0	0	430	431	2015	2015	
Projecten Oost-Nederland								
Toekomstvisie Waal	16	3	- 13	134	133	2021	2022-2024	8
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	0	2	2	65	65	2017	2017	
Verruiming Twentekanalen fase 2	18	4	- 14	95	169	2019	2023	9
Projecten Noord-Nederland								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	0	0	0	284	284	2019	2019	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	0	0	0	39	39	2017	2017	
Overig								
Kleine projecten / Afronding projecten	0	0	0	2	2			
afrondingen	- 1		1					
Totaal uitvoeringsprogramma	291	194	- 98	3.028	3.077			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking	15	0	- 13					
Budget realisatie (15.03.01)	306	194	- 111	3.028	3.077			

Toelichting

1. Door uitstel in de start van de aanbesteding, het tussentijdse verhogen van het plafondbedrag en het verzoek van marktpartijen om verlenging van de uitvoeringstermijn zal de openstelling van het project Zaan, bestaande uit meerdere infrastructurele projecten, in 2022 plaatsvinden.
2. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek: er is vertraging opgelopen als gevolg van een vertraagd bestemmingsplan. Hierdoor zijn werkzaamheden verschoven naar 2020 en verder.
3. Uitbreiding overnachtingshavens Merweddes: dit project is overgeheveld van de verkenning en planuitwerking (15.03.02) naar realisatie (15.03.01).
4. Nieuwe Sluis Terneuzen: Het projectbudget is verlaagd als gevolg van het Nederlandse deel van aanbestedingsmeevaller (€ 37,5 miljoen). Door deze aanbestedingsmeevaller is ook de bijdragen van Vlaanderen met € 47 miljoen verlaagd.
5. Maasroute modernisering fase 2: de stijging van het projectbudget wordt met name veroorzaakt door contractproblematiek bij de Verbreding Julianakanaal. Dit betreft extra kosten voor de nieuwe aanbesteding (Hemelbeekduiker, Berghaven en Haven Stein), inhuur en uitbesteding. Hierdoor vertraagt tevens de openstelling van het project.
6. Wilhelminakanaal Tilburg: het project is in 2019 opgeleverd.

7. Herbouw Sluis II: De huidige Sluis II Wilhelminakanaal is niet geschikt voor binnenvaartschepen klasse IV. Om aan de opgave te voldoen zal de huidige Sluis II gesloopt worden en daarna herbouwd worden tot klasse IV.
8. Toekomstvisie Waal: er is vertraging opgelopen in verband met de vertraging en onzekerheden rondom het onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan, door de PAS problematiek.
9. Verruiming Twentekanalen fase 2: de verhoging van het projectbudget wordt met name veroorzaakt door het doorzetten van de initiële scope voor de verruiming van de zij- en hoofdtak van de Twentekanalen naar klasse Va. Hiervoor is aanvullend taakstellend budget van € 72 miljoen toegevoegd (*Kamerstukken II*, 2018/19, 35 000-A, nr. 87).

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)							
	Projectbudget		TB		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
Projectomschrijving	2019		2019		2019		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 36	- 30			nvt		
Projecten Nationaal							
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	8	12					
Reservering voor LCC	230	250					1
Projecten Noordwest-Nederland							
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	
Projecten Zuidwest-Nederland							
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2016	2025-2027	2025-2027	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingshavens Merwedens	20		2018		2021		2
Capaciteit Volkeraksluizen	152	151			2024-2026	2024-2026	
Projecten Oost-Nederland							
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36			2026-2028	2026-2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	27	2019	2020	2021-2022	2021-2022	
Projecten Noord-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2017	2017	2023-2025	2023-2025	
Overige projecten en reserveringen	462	560					3
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
Projecten Noordwest-Nederland							
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)							
Projecten Zuidwest-Nederland							
Kreekraksluizen					2026-2028	2026-2028	
Projecten Oost-Nederland							
Verkenning IJssel fase 2					2028	2028	
Reservering garantstelling Twentekanalen					2018-2020	2018-2020	
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde risico's afrondingen	- 1						
Totaal programma planuitwerking en verkenning	1.118	1.225					

	Projectbudget	TB	Openstelling	Toelichting
Begroting (IF 15.03.02)	1.118	1.225		

Toelichting:

1. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2033 en prijsbijstelling over 2019 is de reservering voor LCC met € 20 miljoen opgehoogd
2. Uitbreiding overnachtingshavens Merwedens: dit project is overgeheveld van de verkenning en planuitwerking (15.03.02) naar realisatie (15.03.01).
3. Overige projecten en reserveringen:
 - Verbreding sluis en bruggen Kornwerderzand: Het kabinet heeft aanvullend € 40 miljoen beschikbaar gesteld aan IenW ten behoeve van de verbreding van de sluis en bruggen bij Kornwerderzand. Dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget op de Verkenning en Planuitwerking. Tevens is er € 15 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen toegevoegd aan de reservering voor dit project.
 - De aanbestedingsmeevaller op het project Nieuwe Sluis Terneuzen van € 37,5 miljoen is gereserveerd op 15.03.02 ten behoeve van mogelijke toekomstige risico's

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging). Pas aan het einde van

de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven.

Producten

In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende DBFM projecten in ondergebracht zijn: Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoeegang IJmond. De Sluis Limmel is in 2018 opengesteld en de 3e Kolk Beatrixsluis in 2019. De andere projecten verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand project-overzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 15.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Vershil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019			2019		2019		
Projecten Noordwest-Nederland								
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	23	24	1	415	422	2019	2019	
Zeetoeegang IJmond	211	18	- 193	940	1021	2022	2022	1
Projecten Zuid-Nederland								
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	4	7	3	155	157	2020	2020	
Keersluis Limmel	3	3	0	91	87	2018	2018	
Afrondingen	- 1		1					
Totaal uitvoeringsprogramma	240	52	- 188	1.601	1.687			
Begroting (IF 15.04)	240	52						

Toelichting:

1. Het projectbudget is toegenomen met € 81 miljoen. Dit wordt deels verklaard door een ophoging van het taakstellend budget met € 64 miljoen. Hierover is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, Nr. 28). Wegens een noodzakelijke aanpassing van het ontwerp, is de opening van de Zeesluis vertraagd.

15.06 Netwerkgebonden kosten hoofdwegennet

Motivering

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

15.07 Investeringsruimte

Motivering

Bij de ontwerpbegroting 2019 is het eindsaldo op dit artikelonderdeel overgeboekt naar het nieuwe begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (artikelonderdeel 20.05.03). Daar wordt de voor het Hoofdvaarwegennet beschikbare investeringsruimte verantwoord.

15.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

3.2.5 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 17 (bedragen x € 1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	168.273	73.174	972.816	1.039.763	256.308	1.107.469	- 851.161	1
Uitgaven	82.329	69.430	112.472	269.333	333.324	692.068	- 358.744	
17.02 Betuweroute	778	1.689	1.289	1.599	1.094	4.807	- 3.713	2
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	383	416	154	80	54	2.188	- 2.134	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	383	416	154	80	54	2.188	- 2.134	3
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	4.650	6.687	5.020	20.185	16.186	17.475	- 1.289	
17.07 ERTMS	18.921	26.755	19.585	50.733	63.243	217.960	- 154.717	
17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS	0	0	0	0	49.628	29.511	20.117	4
17.07.02 Planuitwerking ERTMS	0	0	0	0	13.615	188.449	- 174.834	5
17.08 ZuidasDok	57.597	33.883	86.424	78.938	90.791	187.941	- 97.150	6
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer				117.798	161.956	261.697	- 99.741	
17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma				90.826	129.514	110.870	18.644	7
17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking				26.972	32.442	150.827	- 118.385	8
17.09 Ontvangsten	32.932	40.124	35.935	37.373	26.381	72.020	- 45.639	9

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.

1. De verlaging is het gevolg van lagere verplichtingenrealisatie op de volgende projecten:
 - Betuweroute (- 9,3 miljoen), dit is het gevolg van het overboeken van de resterende middelen op het project Betuweroute naar nazorg op artikel 13;
 - HSL Zuid (- € 2,1 miljoen), het verplichtingenbudget is verlaagd als gevolg van de overboeking naar het Infrasppeedcontract op artikel 13;
 - PMR (+ € 0,2 miljoen);
 - ERTMS (- € 236,2 miljoen), de lagere realisatie is het gevolg van de uitgestelde programmabeslissing ERTMS;
 - ZuidasDok (+ € 75,5 miljoen), de hogere realisatie is het gevolg van de herijkingsfase zoals bekend gemaakt in de Kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [32 668, nr. 13](#));
 - Programma Hoogfrequent Spoor (- € 679,2 miljoen), de verlaging van het verplichtingenbudget is het gevolg van een verplichtingschuif naar achter.
2. Het project 'Nazorg Betuweroute' is in 2019 afgerond. Het resterend budget is deels toegevoegd aan de vrije investeringsruimte spoor en deels aan artikel 13.03 'Nazorg goederenvervoer' voor eventuele restpunten die mogelijk in de komende jaren nog moeten worden uitgevoerd.
3. De realisatie in 2019 valt € 2 miljoen lager uit dan begroot omdat een deel van de restwerkzaamheden (afhandeling grondverwerving en afhandeling schadeverzoeken) is doorgeschoven naar 2020.
4. Realisatieprogramma ERTMS (€ 20,1 miljoen): de hogere realisatie wordt verklaard door faseovergangen van planuitwerking naar de realisatiefase ERTMS (+ 61,8 miljoen) en een versnelling van € 17,5 miljoen. Daar tegenover staat een lagere realisatie doordat er voor het opvolgen van de aanbevelingen vanuit Bureau ICT Toetsing (de BIT-toets) meer tijd nodig was dan voorzien (- € 59,2 miljoen). Hierdoor is de programma-beslissing later genomen dan gepland en is later gestart met de aanbestedingen (infra en materieel), het uitkeren van de bijdragen aan de vervoerders en vindt de aan de realisatiefase verbonden activiteit van NS (materieelombouw) later plaats dan waarmee eerder rekening was gehouden.
5. Planuitwerking ERTMS (- € 175 miljoen): de lagere realisatie in 2019 wordt voornamelijk veroorzaakt door faseovergangen van planuitwerking naar de realisatiefase ERTMS (- 61,8 miljoen) en de verwerking van de kasschuif via ERTMS realisatieprogramma en het generale beeld (- € 125 miljoen). Daar tegenover staan hogere uitgaven als gevolg van de doorwerking van het saldo 2018 (€ 11,8 miljoen).
6. ZuidasDok: In de Kamerbrieven van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [32 668, nr. 13](#)) en 30 oktober (Kamerstukken II 2019-2020, [32 668, nr. 14](#)) jl. is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok en de lagere realisatie van € 97 miljoen.
7. Realisatieprogramma PHS (€ 18,6 miljoen): dit betreft voornamelijk een technische mutatie als gevolg van de afrekening voorschotten ProRail (€ 22 miljoen), de verwerking van de generale kasschuif (- € 10 miljoen), de overboeking naar artikel 13 voor de nazorg projecten (- € 15 miljoen), de verwerking van het saldo (€ 13,9 miljoen) en faseovergangen voor de projectonderdelen PHS projecten (€ 7,2 miljoen). Voor een toelichting per project wordt verwezen naar de toelichting bij het artikelonderdeel.

8. Planuitwerking PHS (- € 118,4 miljoen): dit betreft voornamelijk de verwerking van de generale kasschuif (- € 134,3 miljoen), de verwerking van het saldo (€ 13,6 miljoen), bijdragen van derden aan het project PHS Vught (€ 3,7 miljoen) en diverse faseovergangen voor PHS projecten (- € 7,2 miljoen). Voor een toelichting per project wordt verwezen naar de toelichting bij het artikelonderdeel.
9. Het verschil op de ontvangsten wordt met name veroorzaakt door het volgende:
 - Zuidasdok (- € 61 miljoen). Als gevolg van later uit te voeren werkzaamheden dan begroot, verschuiven ook de financiële bijdragen van derden naar latere jaren.
 - PHS: (+ € 13 miljoen). De hogere ontvangsten spoor zijn het gevolg van de afrekening van het voorschot van de subsidie aan ProRail over vorig jaar.
 - ERTMS: (+ € 2 miljoen). Een deel van de EU-bijdrage is eerder ontvangen dan begroot.

Toelichting op de instrumenten

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. De restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute waarvan de einddatum is vastgesteld op 2019.

Producten

Projectoverzicht Betuweroute (17.02) (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019			2019		2019		
Betuweroute	5	1	- 4	4.904	4.895	2007	2007	
Totaal (IF 17.02)	5	1	- 4	4.904	4.895			

De begrote middelen voor de Betuweroute zijn beschikbaar voor de restpunten. De resterende middelen zijn overgeboekt naar de post Nazorg goederenvervoer artikel 13.03.

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 2019 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 voorjaar van 2019 heeft de Tweede Kamer verzocht om een eindevaluatie te doen naar de grootprojectstatus van de HSL-Zuid, om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus in gang te zetten. In het najaar van 2019 is de 42e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2019–2020, [22 026, nr. 509](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Producten

Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 mln.)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	realisatie	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019			2019		2019		
HSL								
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	2	0	- 2	6.154	6.145	2009	2009	1
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	0		0	1.012	1.012			
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	0		0	115	115			
Begroting (IF 17.03)	2	0	- 2	7.281	7.272			

Toelichting

1. De realisatie in 2019 valt € 2 miljoen lager uit dan begroot omdat een deel van de restwerkzaamheden (afhandeling grondvererving en afhandeling schadeverzoeken) is doorgeschoven naar 2020.

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)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019			2019		2019		
Project mainportontwikkeling Rotterdam								
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	
Landaanwinning								

	Kasbudget 2019			Projectbudget		Oplevering		Toelichting
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma				2	2	2007	2007	
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	3	2	- 1	115	115	nnb	nnb	
Landaanwinning				742	742	2013	2013	
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013	
Onvoorzien	14	15	1	80	80	nnb	nnb	
Afrondingsverschillen			- 1	1	1			
Programma	17	16	- 1	1.162	1.162			
Begroting (IF 17.06)	17	16	- 1					

17.07 ERTMS

Motivering

Het hoofddoel van het Rijk in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) voor het spoorstelsel is de kwaliteit van het spoor als vervoersproduct te verbeteren zodat de reizigers en verladingsbedrijven de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gaan/blijven gebruiken. Om in Nederland een stap voorwaarts te kunnen zetten in de prestaties van het spoorstelsel, zal ERTMS ingezet worden als (onderdeel van) het verkeersmanagement-systeem. ERTMS is in de eerste plaats bedoeld ter vervanging van het beveiligingssysteem, de verhoging van de spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit. In de tweede plaats moet voldaan worden aan de Europese eisen ten aanzien van de invoering van ERTMS voor de EU-TEN-corridors.

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

- Verhogen van de veiligheid van het spoorstelsel;
- Verhogen van de interoperabiliteit van het spoorstelsel;
- Vergroten van de capaciteit van het spoorstelsel;
- Verhogen van de snelheid van de treinen;
- Verhogen van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel.

Producten

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daardoor twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de Staatssecretaris van IenW betreft de 11e voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2019/2020, [33 652, nr. 74](#)). Voor de zomer is met het afronden van de besluitvorming over de programmabeslissing ERTMS het programma ERTMS overgegaan van de planstudie naar de realisatie.

Projectoverzicht ERTMS (17.07) (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	realisatie	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
	2019			2019		2019		
ERTMS								
Realisatiefase	30	50	19	116	2.359	divers	divers	1
Planuitwerkingsfase	188	14	- 174	2.284	95	divers	divers	2
Afrondingsverschillen		- 1						
Programma	218	63	- 155	2.400	2.454			
Afrekening voorschotten				7				
Begroting (IF 17.07)	218	63						

Toelichting

1. De overschrijding ad € 19 miljoen op de realisatiefase wordt veroorzaakt doordat de betreffende begrotingsbedragen zijn verantwoord onder de planuitwerkingsfase.
2. In 2019 is een deel van de verwachte onderuitputting als gevolg van de toegekende aanvullende regeerakkoordmiddelen tijdelijk neergezet bij het programma ERTMS. Dit bedrag van € 125 miljoen is in het afgelopen jaar niet tot een uitgave gekomen. De Tweede Kamer is in 2019 in diverse brieven geïnformeerd over de uitputting van de Regeerakkoordmiddelen (o.a. Kamerstukken II 2019-2020, 35 300-A, nr. 72)
De lagere realisatie in 2019 wordt verder veroorzaakt doordat er voor het opvolgen van de aanbevelingen vanuit Bureau ICT Toetsing (de BIT-toets) meer tijd nodig was dan voorzien. Hierdoor is de programmabe-slissing later genomen dan gepland en is later gestart met de aanbestedingen (infra en materieel), het uitkeren van de bijdragen aan de vervoerders en vindt de aan de realisatiefase verbonden activiteit van NS (materieelombouw) later plaats dan waarmee eerder rekening was gehouden.

17.08 ZuidasDok

Motivering

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

Producten

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

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

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

Overzicht financiering Zuidasdok			
	Begroting 2019	Realisatie 2019	Afwijking
Bijdrage Rijk	120	91	– 29
Bijdrage Provincie Noord-Holland	27	0	– 27
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	17	3	– 14
Bijdrage gemeente Amsterdam	24	4	– 20
Derden	0	0	0
EU-ontvangsten	0	0	0

Toelichting

In de Kamerbrieven van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, 32 668, nr. 13) en 30 oktober (Kamerstukken II 2019-2020, 32 668, nr. 14) jl. is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.

Projectoverzicht ZuidasDok (17.08) (bedragen x € 1 miljoen)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2019			2019		2019		
ZuidasDok								
Projectorganisatie en voorbereiding	16	16	0	278	259	2028	2028	
Generieke en ruimtelijke inrichting	14	4	- 10	175	163	2028	2028	1
OVT incl. keerspoor	58	48	- 10	382	390			
Tunnel en A10	99	22	- 77	808	823	2028	2028	2
Afronding	1	1		1				
Totaal uitvoeringsprogramma	188	91	- 97	1.644	1.635			
Begroting (IF 17.08)	188	91						

Toelichting:

1. Voor de onderdelen A10, Tunnel, Generieke en ruimtelijke inrichting vindt verkenning plaats naar nut en noodzaak en naar mogelijke optimalisaties en versoeringen. Hierdoor verschuiven werkzaamheden naar latere jaren.
2. Idem.

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute extra te stimuleren.

Producten

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer e.d.). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend spoorwagennet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvrage per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt gerealiseerd door middel van diverse aanpassingen aan het spoor. In de begroting wordt inzicht geboden per corridor.

Projectoverzicht Programma Hoogfrequent Spoor (17.10) (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2019	realisatie	Verschil	begroting 2019	huidig	begroting 2019	huidig	
PHS								
Realisatiefase	111	119	5	1.621	1.643			
PHS: Doorstroomstation Utrecht	7	7	0	317	281	2017	2017	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	12	28	12	135	138	2021	2021	1
PHS: Meteren - Boxtel	16	12	- 4	52	53	2026-2028	2026-2028	2
PHS: Rijswijk - Rotterdam	30	31	1	318	339	2023-2025	2023-2025	
PHS OV-SAAL korte termijn	17	1	- 16	690	630	2016	2016	3
PHS: OV-SAAL middellange termijn	18	19	1	45	63	2026-2028	2026-2028	
PHS: Projecten < € 50 miljoen	10	22	12	64	139			4
Afrondingen	1	- 1	- 1					
Planuitwerkingsfase				2.623	2623			5
Corridor Alkmaar– Amsterdam								
Corridor Amsterdam– Utrecht–Eindhoven								
Corridor Schiphol–Utrecht– Arnhem/Nijmegen								
Corridor Breda–Eindhoven								
Corridor Den Haag– Rotterdam								
Corridor OV SAAL middellange termijn								
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland								
Overige (planstudiekosten)								
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	111	119	8	4.244	4266			
afrekening voorschotten		11	11					
Begroting (IF 17.10)	111	130	19					

Toelichting

1. PHS Spooromgeving Geldermalsen: De in de begroting 2019 opgenomen indicatieve kasreeks is na het afsluiten van het contract aangepast aan de bij dit contract behorende betaalschema's.
2. PHS Meteren-Boxtel: De lagere realisatie in 2019 wordt veroorzaakt doordat de geplande uitgaven met betrekking tot grondverwerving te optimistisch ingeschat bleken.
3. PHS OV SAAL Korte Termijn: Op 1 januari 2019 heeft de subsidievaststelling voor Cluster A en C plaatsgevonden. De uitgaven worden vanaf dat moment verantwoord op het project Nazorg Personenvervoer (IF 13.03).
4. PHS projecten < 50 miljoen: De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van projecten (in verband met een faseovergang van planuitwerking naar realisatie) die in de begroting 2019 qua uitgaven nog waren geraamd binnen het planuitwerkingsbudget PHS.
5. PHS Planuitwerkingsfase: In 2019 is een deel van de verwachte onderuitputting als gevolg van de toegekende aanvullende regeerakkoordmiddelen tijdelijk neergezet bij PHS. Dit bedrag van € 125 is in het afgelopen jaar niet tot een uitgaven gekomen. De Tweede Kamer is in

2019 in diverse brieven geïnformeerd over de uitputting van de Regeerakkoordmiddelen. (o.a. Kamerstukken II 2019-2020, 35 300-A, nr. 72).

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 2019	Realisatie 2019	Verschil	Toelichting
Project Mainport Rotterdam	0	0	0	
ERTMS	0	2	2	1
PHS	4	17	13	2
Zuidasdok	68	7	- 61	3
Totaal	72	26	- 46	

1. Een deel van de EU-bijdrage is eerder ontvangen dan begroot.
2. De hogere ontvangsten spoor zijn het gevolg van de afrekening van het voorschot van de subsidie aan ProRail over vorig jaar.
3. Als gevolg van later uit te voeren werkzaamheden dan begroot, verschuiven ook de financiële bijdragen van derden naar latere jaren.

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 18 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019
Verplichtingen	227.281	833	2.116	1.666	36	1.028	- 992
Uitgaven	235.889	1.677	2.113	1.729	39	893	- 854
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	1.272	192	0	0	0	0	0
18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	1	0	0	0	0	0	0
18.06 Externe veiligheid	1.085	1.485	2.113	1.729	39	893	- 854
18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	233.531	0	0	0	0	0	0
18.08.01 Apparaatskosten RWS	212.266	0	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	21.265	0	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0	0	0	0
18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0	0
18.13 Tol gefinancierde uitgaven	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	0	0
18.17 Verkenningen nieuwe stijl	0	0	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	0	0	32.511	12.381	1.043	0	1.043
18.09.01 Ontvangsten	0	0	0	12.381	1.043	0	1.043
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	24.166	207.606	550.804	78.728	195.506	0	195.506

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.

1. De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2018 een voordelig saldo van circa € 195,5 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.

Toelichting op de instrumenten

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 havennetwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. Als vervolg hierop is in 2010 een beleidskader spoorgoederenknooppunten ontwikkeld. Op basis van dit beleidskader is in 2012–2013 een stimuleringsprogramma tot uitvoering gekomen, de subsidieregeling Bundeling van Goederenstromen voor vervoer over het Spoor (BGS).

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2019			Projectbudget		Oplevering	
	begroting	realisatie	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig
	2019			2019		2019	
Multi- en modaal vervoer	0	0	0	0	0		
RSC Maasvlakte	0	0	0	0	0	2016	
Totaal	0	0	0	0	0		
Begroting (IF 18.03)	0	0	0	0	0		

18.06 Externe veiligheid

Motivering

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

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel werd in de afgelopen begrotingen de investeringsruimte die nog niet concreet is toebedeeld aan modaliteiten verantwoord. Bij Ontwerpbegroting 2019 zijn de investeringsruimtes voor het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Spoor overgeheveld naar begrotingsartikel 20. Derhalve wordt de investeringsruimte op dat artikel verantwoord.

18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. 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

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

3.2.7 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 2019.

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 19 (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019
Ontvangsten	4.821.159	5.026.766	4.604.822	5.459.756	5.133.045	6.921.916	- 1.788.871
19.09 Ten laste van begroting lenW	4.821.159	5.026.766	4.604.822	5.459.756	5.133.045	6.921.916	- 1.788.871

Financiële toelichting

Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die op de raming in de begroting zijn aangebracht. De voornaamste oorzaken worden hieronder toegelicht. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletore begrotingswetten over 2019.

De voornaamste oorzaken zijn:

- Generale kasschuif: – € 1.544,3 miljoen;
- Overboekingen andere begrotingen en begrotingsfondsen:
 - € 46,4 miljoen;
 - Overboekingen naar Hoofdstuk XII: – € 85,4 miljoen;
 - Toevoeging loon- en prijsbijstelling: € 125,1 miljoen;
 - Inpassing DBFM-contracten A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding: – € 277,1 miljoen;
 - Toevoeging Kornwerderzand: € 40 miljoen.

3.2.8 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de SVIR «vlot, veilig en leefbaar».

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 20 (bedragen x € 1.000)								
	Realisatie				Vastgestelde begroting	Verschil		
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	–	–	–	–	0	66.897	– 66.897	1
Uitgaven	–	–	–	–	0	66.897	– 66.897	
20.01 Verkenningen	–	–	–	–	0	4.000	– 4.000	2
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	–	–	–	–	0	30.000	– 30.000	3
20.03 Reserveringen	–	–	–	–	0	25.000	– 25.000	4
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	–	–	–	–	0	7.897	– 7.897	
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet	–	–	–	–	0	0	0	
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen	–	–	–	–	0	7.897	– 7.897	5
20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegen	–	–	–	–	0	0	0	
20.09 Ontvangsten	–	–	–	–	0	0	0	

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.

Artikel 20 bevat de (plan)flexibele budgetten. Zodra er voor de reserveringen en investeringsruimten een investeringsbeslissing is genomen, worden de middelen naar het desbetreffende artikel overgeboekt. Bij verkenningen geldt dit na vaststelling van een voorkeursbeslissing. De uitgaven worden vervolgens gerealiseerd op het desbetreffende artikel. Zodoende heeft er op artikel 20 geen realisatie plaatsgevonden.

1. De verlaging van het verplichtingenbudget zijn gerelateerd aan de kasmutaties, zie hiervoor de toelichtingen bij 2 t/m 5.
2. In 2019 is er geen beroep gedaan op het verkenningsbudget voor de A2 Den Bosch-Deil, dit is voornamelijk veroorzaakt door een vertraging in de korte termijn maatregelen A2 Den Bosch-Deil (- € 4 miljoen).
3. Korte termijn aanpak files (- € 30 miljoen):

- De verlaging van het beschikbare budget heeft te maken met het overboeken van middelen ten behoeve van de korte termijn file aanpak (1^e en 2^e tranche) van totaal € 20,8 miljoen naar artikelonderdeel 12.03 en 12.06.
 - Daarnaast is als gevolg van het actualiseren van de programmering een kasschuif doorgevoerd van € 9,2 miljoen.
4. De verlaging van het beschikbare budget wordt met name verklaard door een overboeking naar de beleidsbegroting IenW (Hoofdstuk XII) voor de subsidieregeling in het kader van Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (€ 20 miljoen) en de uitname van de tranches 2018 en 2019 Beheer en Onderhoud Caribisch Nederland, welke als bijzondere uitkeringen zijn verstrekt (€ 5 miljoen).
 5. De verlaging van het beschikbare budget van € 7,9 miljoen bij de investeringsruimte Spoor wordt met name verklaard door de overboeking naar aanleiding van de subsidie Wandelnet en bijdrage voor Slimme en Duurzame mobiliteit. Daarnaast is een deel van het budget doorschoven naar latere jaren.

Toelichting op de instrumenten

20.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

Projectoverzicht behorende bij 20.01: Verkenningen (bedragen x € 1 mln.)			
Projectomschrijving	Budget		Planning Voorkeursbeslissing
	Begroting 2019	Huidig	
Projecten Noordwest-Nederland			
A9 Rottepolderplein	30	30	nbn
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	165	165	nbn
Projecten Zuidwest-Nederland			
A15 Papendrecht-Gorinchem	332	337	2020
Projecten Zuid-Nederland			
A2 Den Bosch-Deil	457	463	2020
A58 Breda-Tilburg	53	54	nbn
Totaal verkenningsprogramma	1.037	1.049	
Begroting (IF 20.01)	1.037	1.049	

Toelichting

Ten opzichte van de begroting hebben zich hier geen andere wijzigingen plaatsgevonden dan een indexatie naar prijspeil 2019 van de Verkenningen naar knelpunten op het Hoofdwegennet.

20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor planflexibele korte termijn mobiliteitsmaatregelen.

Producten

Bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met Kamerbrief van 17 maart (Kamerstukken II 2017–2018, 31 305, nr. 240) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eerste tranche van de inzet van de korte termijn aanpak.

Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	Toelichting
	Begroting 2019	Huidig	voorkeursbeslissing	
Projecten Nationaal				
Korte termijn aanpak files	100	10	Nvt	1
Totaal korte termijn maatregelen	100	10		
Begroting (IF 20.02)	100	10		

Toelichting

1. Gedurende het uitvoeringsjaar 2019 (zie begroting 2020) is door middel van twee tranches met maatregelenpakket in uitvoering gegeven van in totaal circa € 85 miljoen. Daarnaast is in het voorjaar van 2019 besloten om € 5,0 miljoen uit de korte termijn fileaanpak te halen voor EUROP- (veiligheids)maatregelen op de A57/A59.

20.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt bijvoorbeeld met een verkenning of andersoortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 20.

Producten

Gedurende 2019 is een aantal reserveringen gevormd c.q. gewijzigd vanuit uiteenlopende redenen die bij de toelichting zijn uitgewerkt.

Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 mln.)				
Projectomschrijving	Budget		Planning	Toelichting
	Begroting 2019	Huidig	Verschilvoorkeursbeslissing	
Gebiedsprogramma's				
Projecten Noordwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	170	0	nbn
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	0	23	23	Nvt
Projecten Zuidwest-Nederland			0	
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200	200	0	nbn
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	0	50	50	Nvt
Reserveringen			0	
BenO Caribisch Nederland	75	69	-6	Nvt
Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	70	0	-70	Nvt
ERTMS	0	300	300	Nvt

	Budget		Planning	Toelichting	
Kustwacht SAR/ETV	0	138	138	Nvt	6
Slimme en duurzame mobiliteit	0	60	60	Nvt	7
Schone Lucht Akkoord	0	50	50	Nvt	8
Afrondingen		- 1	- 1		
Totaal reserveringen	515	1.059	544		
Begroting (IF 20.03)	515	1.059	544		

Toelichting

1. Gebiedsprogramma Utrecht (€ 27 miljoen): bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een aantal no regret maatregelen vanuit het MIRT-onderzoek U-Ned. Dit is een eerste stap binnen het opgezette gebiedsprogramma Utrecht waarin vergelijkbaar met andere grote steden in brede samenhang gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen en stedelijke ontwikkeling.
2. Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag: bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over no regret maatregelen in Den Haag (CID/Binckhorst). Daarvoor zijn rijksmiddelen (€ 50 miljoen) toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).
3. BenO Caribisch Nederland: In het Regeerakkoord is opgenomen dat vanuit de aanvullende middelen voor het Infrastructuurfonds € 5 miljoen per jaar structureel beschikbaar wordt gesteld voor de (structurele) exploitatie van infrastructuur op de BES-eilanden. De reservering is met € 5 miljoen toegenomen voor het jaar 2033. De tranches 2018 en 2019 zijn inmiddels als bijzondere uitkering verstrekt aan de Eilanden.
4. Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer: In juni 2018 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer een maatregelenpakket voorgelegd om de ambitie voor het spoorgoederenvervoer in het regeerakkoord invulling te geven (Kamerstukken II 2017–2018, [29 984, nr. 782](#)). De implementatie van dit pakket wordt opgepakt, o.a. door het stimuleren van 740 meter treinen, verlagen van de kosten door middel van een subsidieregeling en verbetering van de samenwerking in de havenlogistiek. Tegelijkertijd streeft het maatregelenpakket naar een vermindering van de omgevingseffecten zoals trillingen, geluid en externe veiligheid. Voor de gedeeltelijke compensatie is een bedrag van maximaal € 70 miljoen beschikbaar voor een periode van vijf jaar. Dit bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hf XII).
5. Reservering ERTMS (€ 300 miljoen): Om ERTMS tot 2050 landelijk uit te rollen zijn aanvullende middelen nodig bovenop de middelen die nu beschikbaar zijn in de reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging en het huidige programma ERTMS. Vanaf 2031 wordt € 100 miljoen per jaar gereserveerd om de vervanging van ATB door ERTMS en het beheer en onderhoud ook na 2030 te bekostigen. De precieze omvang hiervan zal mede afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt.
6. Kustwacht SAR/ETV: Dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Search and Rescue-helikopters (SAR) en het Emergency Towing Vessels (ETV). De SAR-helikopters zijn bedoeld voor de wettelijke taak van het opsporen en redden van mensen in nood. Er is 24 uur per dag 7 dagen per week SAR-capaciteit beschikbaar voor het snel opsporen en effectief redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers op de Noordzee. Het ETV is bedoeld voor de wettelijke taak van het bestrijden van rampen en incidenten. Het biedt noodsliephulp

- en geeft daardoor de mogelijkheid om de driftrichting en snelheid van een schip in nood te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen.
7. Slimme en duurzame mobiliteit. (€ 66 miljoen): Tijdens het BO MIRT 2018 (Kamerstukken II 2018-2019 [35 000 A, nr. 78](#)) zijn afspraken gemaakt om invulling te geven aan de ambities uit het Regeerakkoord aangaande slimme en duurzame mobiliteit. Hiervoor wordt additioneel € 66 miljoen gereserveerd als toevoeging aan de lopende programma's.
 8. Schone Luchtakkoord (€ 50 miljoen): Voor de uitvoering van luchtkwaliteitsmaatregelen als onderdeel van het te sluiten Schone Lucht Akkoord is een reservering getroffen. Met het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Hiervoor is een maatregelpakket in ontwikkeling voor de jaren 2020-2024 van in totaal € 50 miljoen. Over de hoofdlijnen van dit te sluiten akkoord is deze zomer een Kamerbrief verstuurd (*Kamerstukken II, 2018-2019, [30 175, nr. 339](#)*).

20.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

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

Producten

Dit kabinet heeft het voornemen om het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. De middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een nieuw afweegkader en spelregels worden verdeeld.

20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar mobiliteit

Motivering

Op dit artikelonderdeel is investeringsruimte per modaliteit gereserveerd die beschikbaar is voor sectorspecifieke opgaven en risico's. Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Producten

De investeringsruimte op dit artikelonderdeel is onderverdeeld naar de modaliteiten Wegen, Spoor en Vaarwegen. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

20.05.01 Wegen

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

20.05.02 Spoor

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

20.05.03 Vaarwegen

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

3.3 Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

In de bedrijfsvoeringsparagraaf 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 2019 is geen sprake van overschrijdingen van door de Rijksbegrotingsvoorschriften 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. Het totstandkomingsproces niet-financiële informatie is ordelijk verlopen. De opzet van de procedure voor de totstandkoming van de niet-financiële informatie bevat voldoende waarborgen voor een ordelijk en controleerbaar proces. Bij de controle is gebleken dat de procedure goed wordt nageleefd en de niet-financiële informatie in het jaarverslag op een betrouwbare wijze tot stand komt en niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie. De sturing en interne controle door lenW op het totstandkomingsproces van de niet-financiële informatie leveren hier een belangrijke bijdrage aan.

De informatie over wegen, spoor en vaarwegen is verwerkt in de beleidsartikelen 14, 16 en 18. 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.

4 JAARREKENING

4.1 Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds

Verantwoordingsstaat 2019 van het Infrastructuurfonds (A) (Bedragen x € 1.000)										
Art. Omschrijving	('1)			('2)			(3) = (2) - (1)			
	Vastgestelde begroting		Ontvangsten	Realisatie ¹		Ontvangsten	Verschil realisatie en vastgestelde begroting			
	Verplichtingen	Uitgaven		Verplichtingen	Uitgaven		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Uitgaven
12	Hoofdwegennet	3.144.096	3.114.638	73.126	3.149.433	2.400.171	115.453	5.337	- 714.467	42.327
13	Spoorwegen	1.610.625	2.009.388	195.388	1.849.882	1.931.571	203.626	239.257	- 77.817	8.238
14	Regionaal, lokale infrastructuur	54.809	192.762	0	56.127	154.962	3.778	1.318	- 37.800	3.778
15	Hoofdvaarwegennet	777.657	1.291.388	105.584	821.049	940.693	130.509	43.392	- 350.695	24.925
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	1.107.469	692.068	72.020	256.308	333.324	26.381	- 851.161	- 358.744	- 45.639
18 ²	Overige uitgaven en ontvangsten	1.028	893	0	36	39	1.043	- 992	- 854	1.043
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	0	0	6.921.916	0	0	5.133.045	0	0	- 1.788.871
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	66.897	66.897	0	0	0	0	- 66.897	- 66.897	0
	Subtotaal	6.762.581	7.368.034	7.368.034	6.132.835	5.760.760	5.613.835	- 629.746	- 1.607.274	- 1.754.199
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						195.506			195.506
	Subtotaal	6.762.581	7.368.034	7.368.034	6.132.835	5.760.760	5.809.341	- 629.746	- 1.607.274	- 1.558.693
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						- 48.581			- 48.581
	Totaal	6.762.581	7.368.034	7.368.034	6.132.835	5.760.760	5.760.760	- 629.746	- 1.607.274	- 1.607.274

1 De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (€ 1000)

2 Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

4.2 Saldibalans

Saldibalans per 31 december 2019 van het Infrastructuurfonds (A) (bedragen x € 1.000)					
Activa	31-12-2019	31-12-2018	Passiva	31-12-2019	31-12-2018
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	5.760.757	5.809.561	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	5.809.338	6.005.066
3) Liquide middelen	0	0		0	0
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	48.582	195.506	4a) Rekening-courant RHB	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	1
Subtotaal intra-comptabel	5.809.339	6.005.067	Subtotaal intra-comptabel	5.809.339	6.005.067
Extra-comptabele posten			Extra-comptabele posten		
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	273.713	306.273	10a) Tegenrekening vorderingen	273.713	306.273
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	2.593.624	1.197.662	12a) Tegenrekening voorschotten	2.593.624	1.197.662
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	237.605	237.605	13) Garantieverplichtingen	237.605	237.605
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	20.537.292	20.165.215	14) Andere verplichtingen	20.537.292	20.165.215
15) Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabele	25.356.711	23.621.232	Subtotaal extra comptabel	25.356.711	23.621.232
Totaal	31.166.050	29.626.299	Totaal	31.166.050	29.626.299

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 Rijks-schatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2019. Dit is nu niet het geval omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding 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 2019.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

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

Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)	
Direct opeisbaar	126.194
Op termijn opeisbaar	147.519
Geconditioneerd	0
Totaal	273.713

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Artikel 13 Spoorwegen	262.204
Overig	11.509
Totaal	273.713

Toelichtingen

Artikel 13 Spoorwegen

Op NS stond ultimo 2018 een vordering open van circa € 180,3 miljoen met betrekking tot HSA. In 2019 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2019 de openstaande vordering circa € 147,5 miljoen bedraagt. Daarnaast heeft NS in 2019 een rentebedrag betaald van € 5,5 miljoen over de openstaande vordering.

Een vordering van € 113,8 miljoen staat open op de provincie Noord-Brabant. Op 27 mei 2015 is de bestuursovereenkomst PHS Vught in werking getreden, met als doel afspraken tussen partijen vast te leggen waaronder de uitvoering van een verdiepte ligging van het spoor in de gemeente Vught alsmede de ongelijkvloerse kruising van de Wolfskamerweg mogelijk wordt. Motief van de Provincie Noord-Brabant om deel te nemen aan PHS Vught is gelegen in het feit dat op die wijze de voorkeursvariant van de regio voor de verdiepte ligging van het spoor in Vught, waaronder de ongelijkvloerse kruising aan de Wolfskamerweg, kan worden uitgevoerd.

Deze voorkeursvariant geniet de absolute voorkeur van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught vanwege de positieve gevolgen en belangen voor de regio waaronder vermindering van geluidshinder, betere en veilige doorstroming van het vrachtverkeer over de weg en van het goederen- en personenvervoer over het spoor.

Reden waarom de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught opdracht geven tot de verdiepte aanleg en ongelijkvloerse kruising. De provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught hebben de opdracht, om organisatorische redenen niet rechtstreeks aan de uitvoerder ProRail verstrekt maar hebben gekozen de opdracht te verstrekken en te betalen aan het Rijk als hoofdopdrachtgever van ProRail. De cofinanciering door de provincie vormt de vergoeding van de provincie aan het Rijk voor de aanleg van de verdiepte ligging van het spoor in Vught waaronder de ongelijkvloerse kruising van de Wolfskamerweg.

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 (bedragen x € 1.000)	
Tot en met 2017	647.754
2018	40.015
2019	1.905.855
Totaal	2.593.624

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	25.362
Artikel 13 Spoorwegen	1.974.114
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	282.133
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	76.439
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	235.576
Totaal	2.593.624

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

In het kader van specifieke uitkeringen zijn voorschotten voor ruim € 15 miljoen aan provincies verstrekt voor bermmaatregelen van N-wegen welke niet in beheer zijn bij het Rijk. De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2024 verwacht.

Artikel 13 Spoorwegen

Jaarlijks ontvangt ProRail subsidie voor Beheer, Onderhoud en Vervanging van het landelijke spoorwegennet, kapitaallasten en het Beheerplan. In dat kader staat eind 2019 nog een bedrag van € 1,45 miljard aan voorschotten open. 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 2019 nog voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 351 miljoen aan voorschotten open. 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 € 38 miljoen aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaai verstrekt voor de saneringen bij het spoor. Naar verwachting worden deze voorschotten in de periode 2020 tot en met 2025 afgewikkeld.

Met de verantwoording over 2019 is de gedragslijn met betrekking tot de administratieve verwerking van de voorschotten in het kader van het Beheer, Onderhoud en Vervanging van ProRail gewijzigd, wat een aanpassing tot gevolg heeft voor een bedrag van circa € 1,3 miljard, welk bedrag in het Verloopoverzicht onder de regel «In 2019 vastgelegde voorschotten» is opgenomen.

In tegenstelling tot voorgaande jaren worden deze voorschotten aan ProRail nu afgeboekt indien de subsidie wordt vastgesteld naar aanleiding van de verantwoordingsgegevens, conform de Regeling Rijksbegrotingsvoor-schriften.

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 2019 circa € 161 miljoen aan voorschotten openstaat.

Ook staat circa € 81 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.

Voor circa € 38 miljoen is aan voorschotten verstrekt aan de stadsregio Amsterdam ten behoeve van de realisatie van het project ombouw Amstel-veenlijn.

Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2020 tot en met 2021 afgewikkeld.

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 2019 staat nog € 26 miljoen open. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2020 plaats.

Een voorschot van ruim € 10 miljoen is aan de provincie Noord-Holland verstrekt in het kader van activiteiten voor het beter bevaarbaar maken van een deel van de Zaan, inzake vernieuwing van de Wilhelminasluis en de Zaanbrug. Provincie geeft in de SISA-verantwoording aan wanneer de subsidie kan worden vastgesteld.

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Ultimo 2019 staat op dit artikel voor ruim € 235 miljoen aan voorschotten open die onder andere zijn verstrekt aan ProRail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (ruim € 158 miljoen) en voor het verrichten van planstudies European Rail Traffic Management System (ERTMS) (ruim € 46 miljoen). Naar verwachting worden deze voorschotten in 2020 afgewikkeld.

Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	1.197.662
In 2019 vastgelegde voorschotten	2.058.106
In 2019 afgerekende voorschotten	- 662.144
Verdeeld naar jaar van betalen	
- 2017 en verder	- 16.614
- 2018	- 493.279
- 2019	- 152.251
Openstaand per 31 december 2019	2.593.624

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 (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	237.605
Verstrekt in 2019	0
Afname risico 2019	- 0
Openstaand per 31 december 2019	237.605

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, de daarop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	20.165.215
Aangegaan in 2019	6.463.835
Tot betaling gekomen in 2019	- 5.760.756
Negatieve bijstellingen in 2019	- 331.002
Openstaand per 31 december 2019	20.537.292

Toelichtingen

Omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen worden toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van de uitvoering van het artikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer.

Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructuurle werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/>), welke jaarlijks als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2019 is geen sprake van dergelijke bestuurlijke afspraken.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

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

Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
Openstaand per 31 december 2019	1.714.477

Toelichtingen

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

5 BIJLAGEN

5.1 Bijlage 1: 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 op aanbeveling 14 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 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 van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail.

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel 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.

Onderdeel A - overzichtstabel begrotingsmutaties

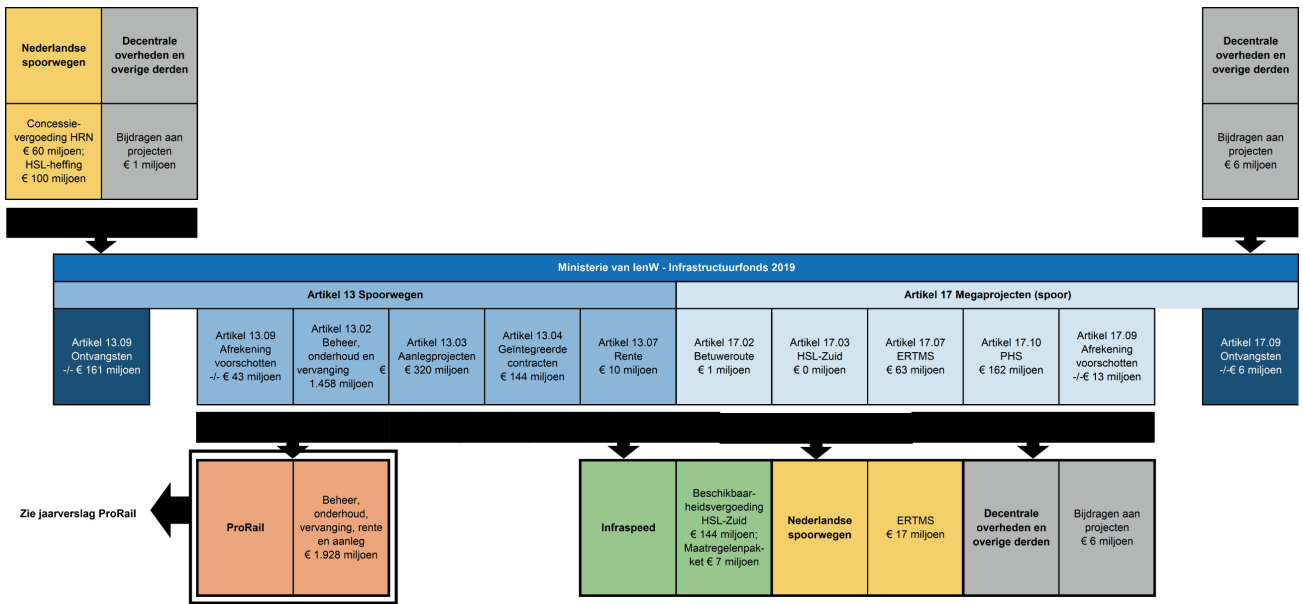
Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)													
	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09	IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17	IF 13 +17
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	Beheer, onderhoud en vervanging	Aanlegprojecten artikel 13	Geïntegreerde contractvormen	Rente en aflossing	Ontvangsten	Totaal	Project Betuwe-route	Project HSL-Zuid	Project ERTMS	Project PHS	Ontvangsten	Totaal	Totaal
Ontwerpbegroting 2019	1.379	460	160	10	- 195	1.814	5	2	218	262	- 4	483	2.297
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	11	33	0	0	- 44	0	0	0	0	17	- 17	0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	60	- 9	2	0	2	55	0	- 3	1	- 14	0	- 16	39
Kasschuiven en saldobboekingen	8	- 164	- 18	0	33	- 141	- 4	1	- 156	- 103	2	- 260	- 401
Totaal mutaties	79	- 140	- 16	0	- 9	- 86	- 4	- 2	- 155	- 100	- 15	- 276	- 362
Realisatie 2019	1.458	320	144	10	- 204	1.728	1	0	63	162	- 19	207	1.935

In 2019 is er op artikel 13 en 17 (spoordeel) per saldo € 362 miljoen minder uitgegeven dan oorspronkelijk was begroot. Hiervan heeft € 39 miljoen betrekking op overboekingen uit andere begrotingsartikelen, waarvan € 35 miljoen betrekking heeft op de toevoeging prijsbijstelling 2019, en € 401 miljoen op per saldo doorgeschoven uitgaven welke nagenoeg volledig betrekking hebben op aanlegprojecten. Voor nadere toelichtingen hiervoor wordt verwezen naar de betreffende projectoverzichten in de artikelsgewijze toelichtingen.

Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)													
	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09	IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17	IF 13 +17
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Beheer, onderh. en verv.	Aanlegprojecten	Geïntegreerde contract.	Rente en aflossing	Ontvangsten	Totaal	Betuwe-route	HSL-Zuid	ERTMS	PHS	Ontvangsten	Totaal	Totaal

	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09	IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17	IF 13 +17
Ontwerpbegroting 2019	1.379	460	160	10	- 195	1.814	5	2	218	262	- 4	483	2.297
Desalderingen en overboekingen binnen artikel						0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	- 1	- 14			13	- 2						0	- 2
Kasschuiven en saldoboeeking	20	38			- 21	37	3	2	47	21	- 126	- 53	- 16
Mutaties voorjaarsnota	19	24	0	0	- 8	35	3	2	47	21	- 126	- 53	- 18
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	3	32			- 35	0				17	- 17	0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	61	15	2		- 11	67		- 3		- 14		- 17	50
Kasschuiven en saldoboeeking		- 113			38	- 75	- 6		- 147	- 144		- 297	- 372
Mutaties miljoenennota	64	- 66	2	0	- 8	- 8	- 6	- 3	- 147	- 141	- 17	- 314	- 322
Desalderingen en overboekingen binnen artikel		1			- 1	0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen		- 10				- 10			1			1	- 9
Kasschuiven en saldoboeeking	- 13	- 81	- 9		7	- 96	- 1	- 1	- 54	20	130	94	- 2
Mutaties najaarsnota	- 13	- 90	- 9	0	6	- 106	- 1	- 1	- 53	20	130	95	- 11
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	8				- 8	0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen						0						0	0
Kasschuiven en saldoboeeking	1	- 8	- 9		9	- 7			- 2		- 2	- 4	- 11
Mutaties slotwet	9	- 8	- 9	0	1	- 7	0	0	- 2	0	- 2	- 4	- 11
Realisatie 2019	1.458	320	144	10	- 204	1.728	1	0	63	162	- 19	207	1.935

Onderdeel B - kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief BTW)



5.2 Bijlage 2: Instandhouding

In deze bijlage bij het jaarverslag van het Infrastructuurfonds en van het Deltafonds wordt conform de motie Ziengs c.s (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, [35 200 XII, nr. 11.](#)) een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen. In onderdeel A van deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HWSI) welke beheerd wordt door ProRail.

Bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur. Hieronder vallen alle activiteiten op het vlak van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij Prorail wordt hiervoor de afkorting BOV (Beheer, Onderhoud en Vervanging) gehanteerd. Bij RWS wordt onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud (BenO) en Vervanging en Renovaties (VenR).

Onderdeel A Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van onderhoud centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Over deze te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt lenW afspraken met RWS. Deze afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door RWS jaarlijks wordt uitgevoerd.

Allereerst wordt een overzicht gegeven van de geleverde prestaties op de netwerken. Vervolgens wordt de ontwikkeling van het areaal in beheer bij RWS, de gerealiseerde budgetten voor instandhouding, de ontwikkeling van de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden en het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud toegelicht.

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. Met RWS wordt een Service Level Agreement (SLA) met een looptijd van vier jaar afgesproken met daarin de afgesproken prestatieniveaus. De huidige SLA-periode loopt van 2018 tot en met 2021.

Prestatie-indicatoren			
Prestatie-indicator	Streefwaarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdwegennet			1
Beschikbaarheid			
Technische beschikbaarheid van de weg	97%	99%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:			
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	10%	2%	3%
Levering verkeersgegevens:			
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	92%	93%
– Actualiteit data voor derden	95%	99%	97%
Veiligheid			

Prestatie-indicator	Streefwaarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019	
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,80%	99,80%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	97%	97%	
Hoofdvaarwegennet				
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid				
Stremmingen gepland onderhoud	0,80%	0,80%	–	2
Stremmingen ongepland onderhoud	0,20%	0,40%	–	
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)				3
– Toegangseulen	99%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	
– Hoofdvaarwegen	85%	86%	83%	
– Overige vaarwegen	85%	91%	87%	
Veiligheid				
Vaarwegmarkering op orde	95%	95%	93%	
Hoofdwatersysteem				
Waterveiligheid				
Handhaving kustlijn	90%	92%	92%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	40%	83%	4
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	100%	75%	5
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	99%	99%	

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. Hoofdwegennet: De prestaties op het hoofdwegennet zijn gelijk aan of beter dan de streefwaarde.
2. Hoofdvaarwegennet: Voor wat betreft de stremmingen (on)gepland onderhoud is het niet mogelijk om valide gegevens over 2019 te rapporteren. In 2019 is overgegaan naar een nieuw scheepvaartinformatiesysteem. Bij onderzoek naar de datakwaliteit zijn een aantal problemen geconstateerd omtrent aanlevering en kwaliteit van stremmingsgegevens. In 2019 zijn de benodigde acties ingezet om de geconstateerde problemen op te lossen, waardoor de levering van stremmingsgegevens naar verwachting in 2020 wordt hersteld. Er is op basis van andere informatie geen indicatie dat de stremmingen verergerd zijn ten opzichte van het voorgaande jaar.
Ten aanzien van deze prestatie-indicator heeft de Algemene Rekenkamer heeft in het verantwoordingsonderzoek 2018 opgemerkt dat gedeeltelijke beperking van een sluis niet wordt meegenomen in de indicator. De huidige indicator vertoont de stremmingen van de maatgevende kolk van het betreffende complex. De indicator laat daarmee niet alle gebruikbeperkingen zien, maar alleen de beperkingen indien de maatgevende kolk niet beschikbaar is. Om de informatievoorziening van de prestatie-indicator te verbeteren, wordt er op dit moment een nieuwe prestatie-indicator ontwikkeld die is gericht op de reistijd. Hier zullen alle capaciteitsbeperkingen in worden meegenomen, inclusief de capaciteitsbeperking ten gevolge van stremming van de maatgevende kolk. De nieuwe prestatie-indicator zal worden opgenomen in de nieuwe Service Level Agreement (SLA) per 2022.
3. Hoofdvaarwegennet: met deze prestatie-indicator wordt bepaald in welke mate het oppervlak van de vaargeul voldoet aan de nautisch gegarandeerde diepte. Voor de prestatie-indicator Vaargeul op orde is een nieuwe verbeterde systematiek toegepast. De voormalig regionale meetsystematiek is inmiddels gecentraliseerd. De optimalisatie van het vaarwegprofiel en daarmee de vaststelling van het referentieniveau

is nog in ontwikkeling. De score van 83% op hoofdvaarwegen (t.o.v. streefwaarde 85%) wordt veroorzaakt door de invoering van deze uniforme en verbeterde meetsystematiek.

4. Hoofdwatersysteem: In 2019 hebben de Haringvlietsluizen met ingang van het kierbesluit de status van stormvloedkering gekregen. De realisatie over 2019 is dus op basis van zes stormvloedkeringen, die van de jaren daarvoor op basis van vijf. Vijf van de zes keringen voldoen aantoonbaar aan de eisen. Voor de Maeslantkering is dit nog niet aantoonbaar. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 15 augustus 2019, TK 35000J, nr. 34. Daarin is aangegeven dat de werkzaamheden erop zijn gericht dat de aantoonbaarheid voor het stormseizoen 2021/22 op orde zal zijn.
5. Hoofdwatersysteem: De waterhuishouding was niet in alle peilgereguleerde gebieden volledig op orde. Bij Eefde is de capaciteit van het gemaal lager dan afgesproken wanneer het peil op de IJssel beneden de 3m NAP komt. Hierdoor is in 2019 de prestatieafspraken niet gehaald. Door inzet van een tijdelijke pompinstallatie is overlast voorkomen. Gezocht wordt naar een structurele oplossing.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2019.

Areaal			
Areaal	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdwegennet			
Rijbaanlengte			
– Hoofdrijbaan	km	5.867	5.843
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.723	1.745
Areaal asfalt			
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77
– Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15
Groen areaal	km ²	182	182
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.781	2.829
Verkeerscentrales	stuks	6	6
Spits- en plusstroken	km	319	310
Viaduct over RW	stuks	1.027	1.026
Viaduct in RW	stuks	1.866	1.868
Brug vast	stuks	743	746
Brug Beweegbaar	stuks	55	55
Tunnel	stuks	27	27
Aquaduct	stuks	17	17
Hoofdvaarwegennet			
Vaarwegen	km	7.082	7.082
– waarvan binnenvaart	km	3.437	3.437
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646
Begeleide vaarweg	km	592	592
Bediende objecten	stuks	242	242
– Schutsluiskolken	stuks	128	129
– Bruggen beweegbaar	stuks	114	113
Bruggen vast	stuks	219	231
Afmeervoorziening	stuks	10.090	10.403
Hoofdwatersysteem			
Watermanagement wateroppervlak	km ²	90.192	90.191

Areaal	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Kustlijn	km	293	293
Stormvloedkeringen	stuks	6	6
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:			
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	198	198
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	646	646
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.007	5.351
Binnenwateren	km ²	3.050	3.049
Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	84	86
Gemaal	stuks	19	20
Kunstwerken t.b.v. natuur	stuks	18	18
Stuwcomplex	stuks	10	10
Hoogwaterkering	stuks	3	3
Waterreguleringswerken	stuks	96	107
Sifons / duikers / hevel	stuks	563	759

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Budgetten Instandhouding Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

Realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en onderhoud RWS (bedragen x €1.000)					
		Realisatie	Begroting	Verschil	
Artikelonderdeel		2019	2019	2019	
Hoofdwegen					
IF 12.01	Verkeersmanagement	3.812	3.737	75	
IF 12.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	20.295	19.893	402	
IF 12.02.01	Beheer en Onderhoud	577.089	539.748	37.341	1
IF 12.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	58.282	18.342	39.940	2
Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen		659.478	581.720	77.758	
Hoofdvaarwegen					
IF 15.01	Verkeersmanagement	8.830	8.655	175	
IF 15.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	5.589	5.062	527	
IF 15.02.01	Beheer en Onderhoud	313.815	291.313	22.502	3
IF 15.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	5.189	4.874	315	
Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen		333.423	309.904	23.519	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	7.411	7.191	220	
DF 5.02.01	Watermanagement Landelijke Taken	4.088	4.007	81	
DF 3.02.01	Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	135.784	118.171	17.613	4
DF 3.02.02	Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	27.744	18.065	9.679	

		Realisatie	Begroting	Vershil
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Waterveiligheid	7.159	7.017	142
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Zoetwatervoorziening	2.270	2.377	- 107
Totaal realisatie Watermanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwatersysteem		184.456	156.828	27.628
Totaal realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS		1.177.357	1.048.452	128.905

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.

Hoofdwegen:

1. De hogere realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud betreft voornamelijk de uitgaven voor de invoering van verbeterde areaalbeheersystemen en de prijsbijstelling 2019 (€ 28,9 miljoen). Daarnaast zijn er ook extra uitgaven geweest aan het herstellen van schadegevallen en bergingswerkzaamheden (€ 10,4 miljoen). Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die leiden tot lagere realisatie (- € 2 miljoen).
2. De hogere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door de toevoeging van de middelen voor de Landelijke Tunnelregisseur (€ 37,3 miljoen).

Hoofdvaarwegen:

3. De hogere realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud wordt voornamelijk veroorzaakt door:
 - de uitvoering van de Maritiem Informatievoorziening Servicepunten om data te verzamelen bij diverse windparken op zee (€ 10,6 miljoen).
 - het aanvullend in beheer genomen areaal Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (€ 4,7 miljoen), extra kosten ten behoeve van meer te onderhouden areaal.
 - extra werkzaamheden Beveiligd Werken RWS (BWR), de bescherming van onze objecten tegen fysieke en digitale inbraken (€ 4,0 miljoen).
 - tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 3,2 miljoen.

Hoofdwatersysteem:

4. De belangrijkste oorzaken voor de hogere realisatie bij Beheer en Onderhoud Waterveiligheid zijn:
 - doorloop in 2019 van incidentele kosten voor droogtemaatregelen (€ 5,1 miljoen) Het betreft extra maatregelen om de zoutindringing te monitoren en te beperken, pompcapaciteit om water toe te voeren alsmede om de diepgang voor de scheepvaart in beeld te houden.
 - hogere kosten bij het uitvoeren van Beveiligd werken (€ 4 miljoen) doordat er bij een aantal objecten meer moet worden beveiligd dan eerder werd verondersteld.
 - invoering van verbeterde areaalbeheersystemen (€ 2,7 miljoen).
 - herstart van het project voor het besturingssysteem van de Maeslantkering (€ 2,4 miljoen). Het betreft onder andere kosten voor no-regret maatregelen om tot tussentijdse faalkansverbetering te komen.
 - daarnaast was sprake van € 2,5 miljoen prijsbijstelling 2019.

- tot slot resteert een saldo van hogere en lagere uitgaven op verschillende projecten (+ € 0,9 miljoen).

Realisatie Vervanging en Renovatie RWS (bedragen x €1.000)					
Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Vershil	
		2019	2019	2019	
IF 12.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdwegennet	61.864	135.429	- 73.565	1
IF 15.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet	39.759	71.726	- 31.967	2
DF 3.02.03	Vervanging en Renovatie Hoofdwatersysteem	23.783	36.861	- 13.078	3
Totaal realisatie Vervanging en Renovatie Rijkswaterstaat		125.406	244.016	- 118.610	

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.

1. De lagere realisatie bij Hoofdwegennet wordt met name veroorzaakt, doordat werkzaamheden naar latere jaren verschuiven bij de projecten Suurhoffbrug en van Brienoordbrug (- € 78,1 miljoen). Verder leiden kleine mutaties bij andere projecten tot hogere uitgaven van per saldo € 4,5 miljoen.
2. De lagere realisatie bij Hoofdvaarwegennet wordt veroorzaakt doordat er enerzijds sprake is van vertragingen (- € 51,5 miljoen). Deze betreffen de renovatie van de Waalbrug vanwege de aanwezigheid van Chroom 6 en langer ontwerpproces betondek, de Modernisering Objecten Bediening Zeeland vanwege onzekerheid over de uitvoering van deelscope 5 en Stuwen Maas waar aanvullende inspecties zijn uitgevoerd om de projectscope beter te definiëren. Daarnaast was er sprake van meerkosten vanwege de aanpak van Chroom 6 (€ 10,8 miljoen) en de scope uitbreiding vanwege meer aan te pakken objecten en areaal in mindere staat dan verwacht (€ 8,7 miljoen).
3. De lagere realisatie bij Hoofdwatersysteem is voornamelijk het gevolg van vertraging in de afrekening van de vizierschuifwissel bij Hagenstein Zuid (project Stuwen in de Lek, € -5 miljoen), het uitstellen van de aanbesteding bij het RINK project Krabbegatsluis, omdat eerst onderzocht wordt of de uitvoering met een ander project gecombineerd kan worden (€-1 miljoen) en een meevaller voor het project Stroomlijn (€ -4,4 miljoen). Daarnaast zijn er hogere en lagere uitgaven bij diverse projecten (- € 2,7 miljoen).

Balanspost nog uit te voeren werkzaamheden

RWS is een agentschap met een baten lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar over zijn of tekort worden gekomen, worden op de balans van RWS verantwoord onder de benaming Nog Uit Te voeren Werkzaamheden (NUTW).

Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Infrastructuurfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien.

Dit kan komen door:

- het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien, zoals bijvoorbeeld de noodzakelijke aanpassing van de voegovergangen bij de Galecopperbrug of de voorzorgsmaatregelen wegens het risico op de aanwezigheid van chroom-6;
- wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
- gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de opbrengsten af te trekken. De balanspost wordt in een volgend jaar weer aan de opbrengsten toegevoegd.

De ontwikkeling van de post NUTW is als volgt:

Ontwikkeling post NUTW (bedragen x €1 miljoen)		
Omschrijving	Bedrag € mln.	
	2018	2019
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>		
1) Hoofdwatersysteem	245	254
2) Hoofdwegennet	129	7
3) Hoofdvaarwegennet	34	94
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>408</i>	<i>355</i>
<i>Overig</i>		
4) Hoofdwatersysteem	32	32
5) Hoofdwegennet	47	79
6) Hoofdvaarwegennet	24	22
7) Overig	13	29
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>116</i>	<i>162</i>
Totaal	524	517

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW per ultimo 2019 bepalen. Het overgrote deel van de post betreft de SLA Beheer en onderhoud en Verkeer- en watermanagement inclusief de Landelijke Taken.

1. *Hoofdwatersysteem*

Het grootste deel van de € 254 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft betrekking op kustlijn­zorg, € 116 miljoen. Vorig jaar was dit nog € 102 miljoen. Dit omdat het in 2011 gewijzigde aanbestedings­beleid heeft geleid tot meer en eerdere meevallers dan verwacht en doordat de opdrachtnemers binnen de hen gegeven vrijheid de daadwerkelijke zandsuppleties naar achteren schuiven. Deze stijging is de voornaamste verklaring voor de totale stijging in deze categorie.

Daarnaast zit er in de balanspost op Hoofdwatersysteem € 50 miljoen aan middelen die al in de begroting 2015 beschikbaar zijn gesteld voor het artikel waterkwaliteit op het Deltafonds. Deze middelen zijn aan dat artikel toegevoegd in de jaren 2017 t/m 2023. De onderliggende werkzaamheden worden in deze periode uitgevoerd.

Het resterende saldo van € 89 miljoen wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2020 en verder.

2. *Hoofdwegennet*

Het saldo voor Hoofdwegennet is gedaald door de uitvoering van werk dat eerder was uitgesteld. Het resterende saldo wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2020 en verder.

3. *Hoofdvaarwegennet*

In het saldo op Hoofdvaarwegennet heeft voor € 20 miljoen betrekking op Reeds Uitgevoerd Werk. Het gaat om de Overdracht van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel aan het Waterschap. De toekomstige beheer- en onderhoudslasten zijn toen in één keer afgekocht. Deze post loopt af in jaarlijkse porties van € 3 miljoen.

De rest van het saldo (€ 115 miljoen) betreft nog uit te voeren werk. Dit saldo is gestegen, hoewel er in 2019 meer kosten zijn gemaakt dan in 2018. In de SLA 2018-2021 was echter uitgegaan van een nóg hogere productie en daarom is in 2019 ook meer agentschapsbijdrage ontvangen dan in 2018. Deze hogere productie is niet geheel gerealiseerd, er zijn maatregelen naar latere jaren doorgeschoven.

Overig Beheer en Onderhoud

De post 'Overig Beheer en onderhoud' bestaat uit opgedragen maatregelen voor onder andere achterstallig onderhoud vaarwegen en uit opgedragen maatregelen voor kwaliteit leefomgeving. De kosten voor deze opgedragen maatregelen worden in 2020 en later gemaakt.

4. *Hoofdwatersysteem*

Van de € 32 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 14 miljoen betrekking op Herstel en Inrichting en € 12 miljoen op Verkenningen en Planuitwerkingen. Per eind 2018 was dit ongeveer hetzelfde

5. *Hoofdwegennet*

Van de € 79 miljoen op het Hoofdwegennet is € 68 miljoen bestemd voor servicepakketten en € 8 miljoen voor fileaanpak. De stijging van € 32 miljoen wordt veroorzaakt door extra agentschapsbijdrage die RWS in 2019 heeft ontvangen voor de (voorgefinancierde) kosten van de Landelijke Tunnelregisseur. Deze kosten zaten eind 2018 gesaldeerd in het NUTW-saldo.

6. *Hoofdvaarwegennet*

De balanspost op het Hoofdvaarwegennet heeft bijna volledig betrekking op NoMo AOV.

7. *Overig*

De balanspost overig heeft voor € 19 miljoen betrekking op projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland. De stijging ten opzichte van eind 2018 wordt grotendeels veroorzaakt door een eenmalige vastgoedopbrengst uit de verkoop van een pand door de Rijksgebouwendienst van € 5 miljoen.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Bij het in stand houden van de infrastructuur, zoals beschreven bij de onderhoudsprogrammering, staat een veilig gebruik altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging (LCC). Dit zorgt ervoor dat een deel van het onderhoud wordt uitgesteld naar latere jaren. Voor een deel gebeurt dit om werk-met-werk te combineren (ander onderhoudswerk of grotere renovatie-, vervangings- of aanlegprojecten) of de hinder voor de gebruikers te beperken. Voor een ander deel gebeurt dit omdat onvoorziene gebeurtenissen plaatsvinden en er maatregelen prioritair moeten worden ingepast die niet waren voorzien. De omvang van het uitgesteld onderhoud wordt jaarlijks gemonitord.

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

In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld- en achterstallig onderhoud per modaliteit van eind 2016 tot eind 2019 weergegeven.

Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2016		2017		2018		2019	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegennet	226	15	314	3	353	1	552	7
Hoofdvaarwegen	244	24	350	36	414	37	493	3
Hoofdwatersysteem ¹	37	0	80	7	106	8	106	8
Totaal	507	39	744	45	873	46	1.151	18

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

De oploop van het uitgesteld onderhoud heeft een aantal redenen. Ten eerste is de informatie over het areaal toegenomen. Hier is in 2019 een forse inspanning op gezet. Zo zijn onder meer de adviesjaren bij de onderhoudsmaatregelen geactualiseerd en is gecontroleerd of alle maatregelen zijn opgenomen. Dit mede ter voorbereiding van de externe audits ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte. Ten tweede hebben wijzigende marktomstandigheden en inflatie een effect op de prijs van de maatregelen. Ten derde doen zich onvoorziene gebeurtenissen voor, die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt. Deze (spoed)werkzaamheden verdringen de eerder geplande werkzaamheden.

Het bestrijden van de oploop van de uitgesteld en achterstallig onderhoud is een prioriteit (zie Tweede Kamer, 2019-2020, [35 300 A nr. 5](#) en [29385, nr. 106](#)). In 2019 heb ik u geïnformeerd over een aanvullende impuls en een versnelling om de oploop van het uitgesteld onderhoud aan te pakken. De maatregelen uit de impuls en het versnellingspakket zullen in 2020 en vooral 2021 worden afgerond, waardoor deze nog geen effect hebben op het volume uitgesteld onderhoud ultimo 2019. Ten opzichte van 2018 is het volume achterstallig onderhoud gedaald.

Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte (budget en capaciteit) wordt het beeld verscherpt door externe audits die momenteel worden uitgevoerd bij de verschillende netwerken. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer, zoals reeds eerder toegezegd, medio 2020 geïnformeerd.

In deze audits wordt ook gekeken naar de omvang en de risico's van het uitgesteld en eventueel achterstallig onderhoud zoals door RWS geïdentificeerd.

Onderdeel B Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)

De prestaties van de Hoofdspoorweginfrastructuur wordt gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De prestatieafspraken met ProRail zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie en de jaarlijkse beheerplannen. Onderstaand wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail

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 beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden.

Prestatie-indicatoren				
Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Streef-waarde	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,8	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6,3	5,4
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,9%	91,1%	92,6%	92,6%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,7%	97,3%	97,7%	97,7%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,1%	84,1%	82,5%	83,4%
Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal 3 minuten	86,8%	89,9%	91,5%	91,9%
Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten	92,4%	93,4%	94,6%	95,2%
Transitotijd goederenvervoer	7,5%	6,3%	3,6%	3,40%
Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%	98,2%	98,5%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	542	436

Bron: Jaarrapportage ProRail 2019

Toelichting

Met uitzondering van de KPI *klantoordeel goederenvervoerders* zijn alle bodemwaarden in 2019 behaald. De lagere score op deze KPI is voornamelijk te wijten aan de beperkingen ten aanzien van het rangeren op de Waalhaven-Zuid. Naast de KPI *klantoordeel goederenvervoerders* is alleen op de KPI *reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten* de streefwaarde niet behaald. De Tweede Kamer is in een separate brief over de jaarverantwoording van ProRail geïnformeerd.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij ProRail ultimo 2018. Ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag zijn nog niet alle gegevens over het areaal van ProRail beschikbaar. Deze gegevens worden opgenomen bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2021. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van het areaal van ProRail.

Areaal			
Areaal	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdspoorweginfrastructuur			
Spoorlengte	km	7.114	n.n.b.
Wissels	stuks	6.795	n.n.b.
Overwegen	stuks	2.316	n.n.b.
Seinen	stuks	11.751	n.n.b.
Stations	stuks	399	n.n.b.
Tonkilometers	in miljarden	55	57
Treinkilometers	in miljoenen	164	165
Spoorwegondernemingen	stuks	29	n.n.b.

Bron: Bijlage instandhouding begroting 2020 Infrastructuurfonds

Budgetten Instandhouding ProRail

In onderstaand overzicht is het verschil tussen de vastgestelde begroting en de realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over de betalingen door IenW aan ProRail.

Realisatie instandhouding ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

	Realisatie	Begroting	Vershil	
Artikelonderdeel	2019	2019	2019	
Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI)				
IF 13.02	1.458	1.379	79	1
IF 13.07	10	10	0	
Totaal realisatie instandhouding HSWI	1.468	1.389	79	

Toelichting

- In 2019 is € 79 miljoen (inclusief BTW) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2019 (€ 29 miljoen), meerkosten gedekt uit de investeringsruimte (€ 27 miljoen), meerkosten gedekt uit het PHS-budget (intensiteit, € 5 miljoen), meerkosten gedekt uit het programma suicide-preventie (hekwerken, € 2 miljoen), versnelling van uitgaven (€ 8 miljoen) en de vaststelling subsidie 2018 (€ 8 miljoen). Afrekening van de subsidie 2019 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Ook door ProRail is in de afgelopen jaren een deel van het werk uitgesteld. Dit is onder andere het gevolg van marktspanning. Deze uitgestelde werkzaamheden zijn weer in de meerjarenplanning opgenomen en door ProRail verwerkt in de nieuw opgebouwde financiële meerjarenreeksen, die momenteel extern worden geauditeerd. Het is voor ProRail niet mogelijk een volume te presenteren van het uitgestelde onderhoud, omdat dit niet uit de systemen is te halen. Bij de externe audit zal het uitgestelde onderhoud bij ProRail nader worden geëvalueerd, zodat eventueel benodigde maatregelen meegenomen kunnen worden bij de vaststelling van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervangingen. Er is bij ProRail geen sprake van achterstallig onderhoud.

Balansposten ProRail

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

- Overschotten en tekorten bij ProRail op uitgevoerde werkzaamheden (prijsverschillen, zoals aanbestedingsmeevallers) worden toegevoegd c.q. onttrokken aan de egaliseringsreserve op de balans bij ProRail. De egaliseringsreserve mag maximaal + of – 5% van de (vijfjars gemiddelde) subsidie bedragen.
- Overschotten bij ProRail die betrekking hebben op verleende subsidies die pas later in de tijd benodigd blijken te zijn (hoeveelheidsverschillen), worden jaarlijks, na vaststelling van de subsidie, terugbetaald aan lenW en weer toegevoegd aan de middelen in het Infrastructuurfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

Ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag zijn de gegevens van de balansposten van ProRail nog niet beschikbaar. Deze gegevens worden opgenomen bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2021. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van de balansposten ProRail.

Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

	BOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo) ¹	179	71	250

	BOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van lenW (per saldo) ²	2	25	27
Nog te egaliseren investeringsbijdragen ³	60	36	96
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	- 15	0	- 15
Subtotaal bijdragen	226	132	358
Getroffen voorzieningen			36
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			27
Liquide middelen per 31-12-2018			421

1 Dit betreft de van derden ontvangen afkoopsommen voor toekomstig onderhoud en de nog te verkennen projectbijdragen van derden.

2 Dit betreft de nog te verrekenen voorschotten op subsidies van lenW.

3 De nog te egaliseren bijdragen worden niet verrekend maar lopen in de tijd weer glad.

Bron: Begroting van het Infrastructuurfonds 2020

5.3 Bijlage 3: 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	Betuwerroute
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafondsen
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
IenW	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
NoMO AOV	Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
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
