

---

Vergaderjaar 2015–2016

---

**34 475 A**

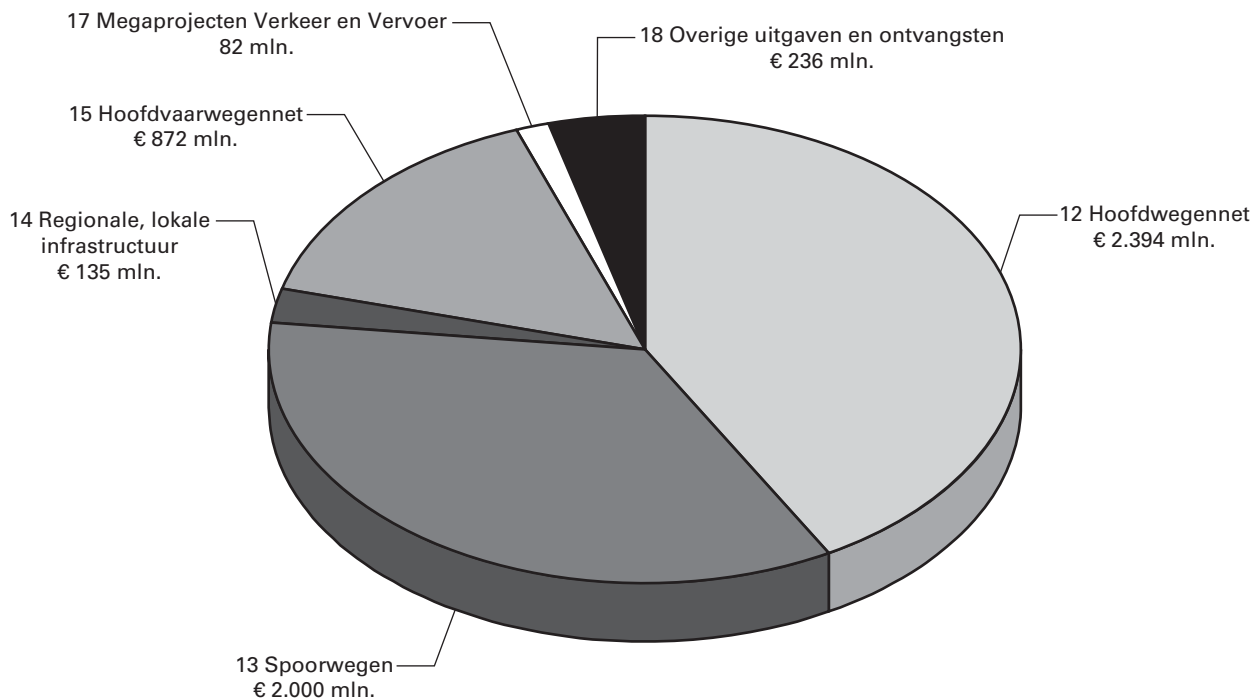
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2015**

**Nr. 1**

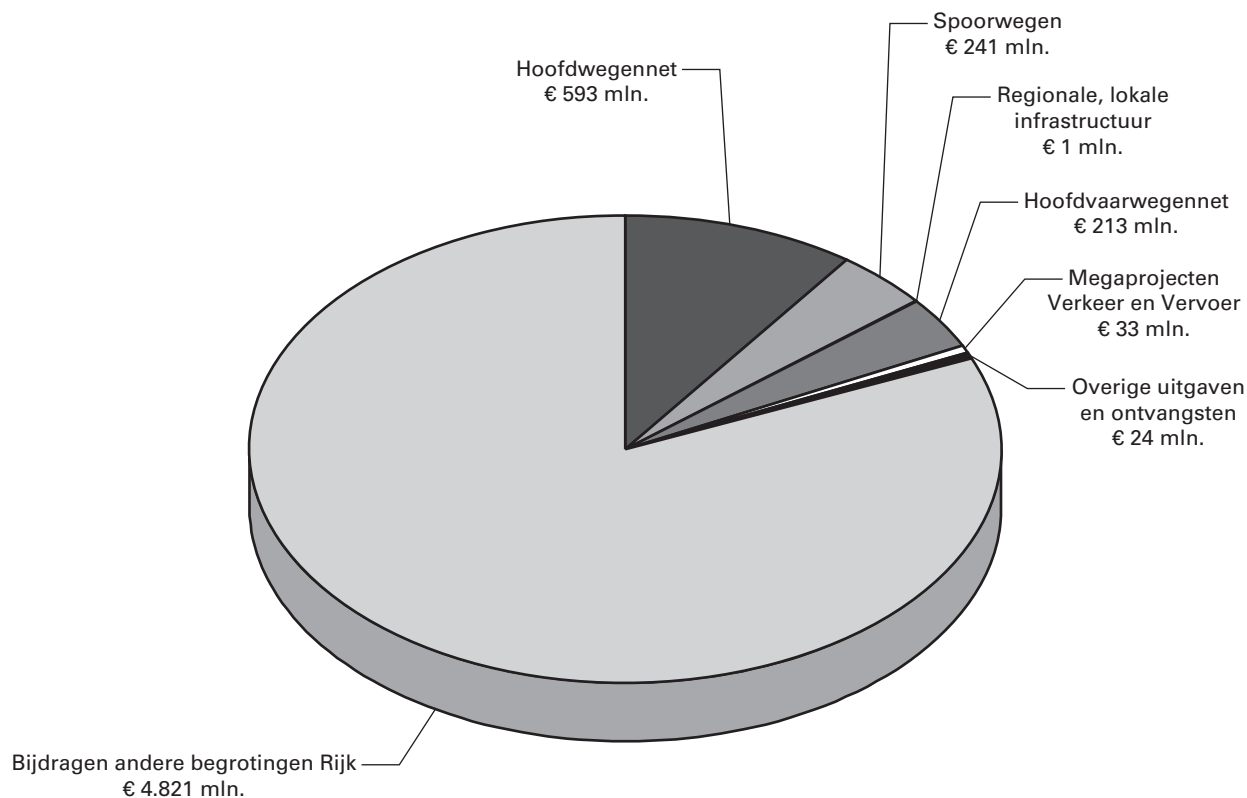
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2015 (A)**  
Aangeboden 18 mei 2016



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2015 (€ 5.718,5 mln)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2015 (€ 5.926,1 mln)**





## INHOUDSOPGAVE

	<b>blz.</b>
<b>A. Algemeen</b>	<b>6</b>
1. Aanbieding en dechargeverlening	6
2. Leeswijzer	8
<b>B. Beleidsverslag</b>	<b>11</b>
3. Het Infrastructuurverslag 2015	11
4. De productartikelen	13
Artikel 12 Hoofdwegennet	13
Artikel 13 Spoorwegen	30
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	49
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	54
Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer	66
Artikel 18 Overige uitgaven	74
Artikel 19 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk	77
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	78
<b>C. De Jaarrekening</b>	<b>79</b>
6. 6.1 De verantwoordingsstaat 2015 van het Infrastructuurfonds	79
6.2 De saldibalans per 31 december 2015	80
<b>D. Bijlagen</b>	<b>87</b>
1. Bijlage artikel 13 Spoorwegen	87
2. Afkortingenlijst	94

## **DEEL A. ALGEMEEN**

### **1. AANBIEDING EN 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 Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2015 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2015 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2015;
- b. het voorstel van de slotwetten over het jaar 2015 die met het onderhavige jaarverslag samenhangen;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2015 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2015 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2015, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2015 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

### **Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

### **Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

## 2. LEESWIJZER JAARVERSLAG INFRASTRUCTUURFONDS

### Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2015 van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds kent lenM ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

De verantwoordingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl).

Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Infrastructuurfonds ([Staatsblad 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 lenM – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

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

### Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2015 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit
  - het Infrastructuurverslag 2015, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2015.
  - de productartikelen van het Infrastructuurfonds
  - de bedrijfsvoeringsparagraaf
- C. De Jaarrekening 2015 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
- D. De volgende twee bijlagen:
  - de toelichting op artikel 13 Spoorwegen
  - de afkortingenlijst

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenM (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 betreffende IF artikel is gerelateerd.

De opzet van de productartikelen op de fondsen wijken af van de beleidsartikelen op hoofdstuk XII van lenM. De productartikelen bevatten operationele doelstellingen en geen financiële instrumenten. Voor een helder inzicht worden overeenkomstig afspraken met het ministerie Financiën en de Tweede Kamer de te verklaren verschillen direct onder de tabellen «Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering» toegelicht.



## Normering Jaarverslag

Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht. Naar aanleiding van de aanbeveling van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/2012, [32 707, nr. 16](#)) is de normering aangepast, waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan € 5 miljoen ook worden toegelicht.

**Norm bij te verklaren verschillen**

Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 miljoen	> 50%
€ 4,5 – 22,5 miljoen	> € 2,5 miljoen
€ 22,5 – 50 miljoen	> 10%
> € 50 miljoen	> € 5 miljoen

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2015 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2015 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, [32 707, nr. 16](#)) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan ten behoeve van productartikel 13 Spoorwegen een aparte bijlage aan het Jaarverslag 2014 toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de suppletore begrotingen gepresenteerd.

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat lenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

## Groei-paragraaf

**Kwaliteit informatievoorziening via de begrotingcyclus**

Zoals besproken in het wetgevingsoverleg van 14 oktober 2015 vind ik het belangrijk dat de Tweede Kamer en regering met elkaar discussiëren op welk niveau er informatie met elkaar wordt uitgewisseld. Het moet praktisch zijn voor de Kamer om haar controlerende rol waar te maken en ook praktisch voor ministeries om te zorgen dat we dingen efficiënt en effectief doen. Vorig jaar heeft de vaste Kamercommissie de leden mw. Visser en dhr. Hoogland als rapporteurs aangewezen voor de begrotingcyclus. De rapporteurs hebben met de medewerking van het ministerie een traject ingezet om de kwaliteit van de informatievoorziening richting het jaarverslag 2015 en de ontwerp-begroting 2017 te verbeteren.

*Doorkijk naar Ontwerpbegroting en MIRT Overzicht 2017*

De nadruk van het verbetertraject ligt in eerste instantie op de verbetermogelijkheden met betrekking tot de informatievoorziening over de MIRT-projecten en -programma's, DBFM-contracten en de rapportages vanuit het Ministerie van IenM. Er wordt hierbij toegewerkt naar de Ontwerpbegroting 2017 en het bijbehorende MIRT Overzicht 2017. In overleg met de rapporteurs worden dan een aantal wijzigingen doorgevoerd in de opzet van de begrotingsstukken. Zo wordt onder meer bij de projecten in het MIRT overzicht informatie opgenomen over de ontwikkeling van het budget en de planning ten opzichte van het oorspronkelijke budget en de oorspronkelijke planning. Ook komt er meer inzicht in de financiën en voortgang van onderdelen van diverse programma's. Er wordt meer informatie opgenomen over welk areaal in DBFM contracten is opgenomen, en op welke wijze dit areaal na afloop van de contracten gefinancierd wordt. Het overleg hierover vindt op constructieve wijze plaats.

*Webdossier Ruimtelijke Inrichting*

Met de Algemene Rekenkamer zijn afspraken gemaakt over de informatie uit het webdossier Ruimtelijke Inrichting. Daarbij wordt inzicht gegeven in de bestedingen van de rijksoverheid aan aanleg van infrastructuur. De Algemene Rekenkamer stopt met het webdossier en heeft de jaarlijkse actualisatie van dit webdossier vorig jaar voor de laatste keer gepubliceerd. Ik ben in overleg met de Algemene Rekenkamer op welke wijze ik deze informatie het best vorm kan gaan geven.

## DEEL B. BELEIDSVERSLAG

### 3. INFRASTRUCTUURVERSLAG 2015

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2015 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2015 is gestart.

#### Beheer, onderhoud en vervanging

In 2015 heeft het Ministerie van IenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	Verkeersmanagement waaronder inzet weginsecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis- en route-informatie en deze informatie tijdig aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en uitvoering van het programma Connecting Mobility. Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen, onderhoud aan verkeersvoorzieningen (waaronder geleiderail, markering, gladheidsbestrijding) en onderhoud aan bermen.
Hoofdvaarwegen	Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen. Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering. Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren. Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder Nota Mobiliteit (NoMo) achterstallig onderhoud vaarwegen programma «NoMo AOV» en het resterend deel uit het plan van aanpak Beheer en Onderhoud (impuls).

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 2016.

#### Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenM in 2015 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A1 Bunschoten–Hoevelaken (Beter Benutten)</li> <li>– A4 Delft–Schiedam</li> <li>– A7/A8 Purmerend–Coentunnel (Beter Benutten)</li> <li>– A15 Maasvlakte–Vaanplein (incl. A29 Knooppunt Vaanplein-aansluiting Barendrecht)</li> <li>– N61 Hoek–Schoondijke</li> <li>– ZSM2: A20 Knooppunt Gouwe/aansluiting Moordrecht</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A6/A7 Knooppunt Joure</li> <li>– SAA deelproject A9 Gaasperdammerweg</li> <li>– A7/A8 Purmerend–Coentunnel (Beter Benutten)</li> <li>– A1 Bunschoten–Hoevelaken (Beter Benutten)</li> </ul>

## Spoorwegen

Mijlpaal	Project
In dienst gesteld/afgerond	Diverse projecten uit het programma Fietsparkeren bij stations Diverse projecten uit het programma Toegankelijkheid bij stations Diverse projecten uit het programma Kleine Functiewijzigingen Station Barneveld Zuid Rijswijk – Delft: Spoorzone Delft Spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven Zwolle Spoort (onderdeel punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) NSP Utrecht NSP Arnhem Arnhem – Doetinchem: dubbelspoor Wehl Optimalisatie brugbediening van Harinxmakanaal (onderdeel Sporendriehoek Noord Nederland) Bunnik Spoorkruisingen (onderdeel Traject Oost) Opheffen ATB eiland Kijfhoek
Start realisatie	Zwolle – Herfte (planstudie gestart) Stijgpunten station Schiphol (planstudie gestart) Valleilijn: Robuustheidsvergrotenende maatregelen tranche 2 (planstudie gestart) ERTMS planuitwerkingsfase Aanvullende tranche programma Kleine Functiewijzigingen Aanvullende beschikking programma Toegankelijkheid Ontsnippering: resterende maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) Ermelo aanpassen overweg Telgterweg (LVO) Overweg Klompersteeg Veenendaal (onderdeel PHS) Valleilijn: Robuustheidsvergrotenende maatregelen (RVM 1) Cameratoezicht op stations en pilot beeldschermen Naarden – Bussum Installatie ATB-Vv op de A2 corridor en Brabantroute Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL): voorbereiding realisatie

## Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	– Dynamisch Verkeersmanagement (een aantal maatregelen loopt nog door) – Diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens – Amsterdam–Rijnkanaal (keersluis Zeeburg) – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl
Start realisatie	– Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas–Veghel) – Vaarweg Eemshaven–Noordzee – Ligplaatsen Rijn–Scheldeverbinding – Quick winmaatregel Volkeraksluizen

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Overzicht 2016.

### Regionale/lokale infrastructuur

Het project Verkeersruit Eindhoven wordt niet voortgezet. Vanwege te weinig draagvlak heeft de Provincie dit project stilgezet. De problematiek die met de Ruit opgelost zou worden was hiermee echter niet opgelost. Op basis van het door de regio opgestelde Bidbook Zuid Nederland heeft de Minister van IenM daarom in 2015 met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Hierin is ook de aanpak van de A58 opgenomen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 34 300, nr. 16

#### 4. DE PRODUCTARTIKELEN

##### Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

##### Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)

12. Hoofdwegennet					Realisatie	Begroting	Verschil	
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015	
<b>Verplichtingen</b>	<b>2.274.880</b>	<b>4.219.392</b>	<b>1.698.213</b>	<b>3.407.686</b>	<b>2.108.154</b>	<b>2.211.002</b>	<b>- 102.848</b>	1)
<b>Uitgaven</b>	<b>2.577.371</b>	<b>2.659.773</b>	<b>2.481.851</b>	<b>2.568.873</b>	<b>2.393.669</b>	<b>2.293.979</b>	<b>99.690</b>	
<b>12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>50.137</b>	<b>30.768</b>	<b>21.794</b>	<b>21.589</b>	<b>14.510</b>	<b>4.038</b>	<b>10.472</b>	2)
<b>12.02 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>322.966</b>	<b>567.308</b>	<b>544.354</b>	<b>665.071</b>	<b>662.460</b>	<b>658.195</b>	<b>4.265</b>	
12.02.01 Beheer en onderhoud	178.572	474.922	456.913	533.514	433.574	427.979	5.595	3)
12.02.02 Servicepakket B&O	72.016	56.993	0	0	0	0	0	
12.02.04 Vervanging	72.378	35.393	87.441	131.557	228.886	230.216	- 1.330	
<b>12.03 Aanleg</b>	<b>1.340.525</b>	<b>1.254.029</b>	<b>1.065.903</b>	<b>873.067</b>	<b>618.288</b>	<b>723.322</b>	<b>- 105.034</b>	
12.03.01 Realisatie	1.340.525	1.254.021	1.060.444	863.803	600.289	612.938	- 12.649	4)
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	0	8	5.459	9.264	17.999	110.384	- 92.385	5)
<b>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>374.846</b>	<b>335.772</b>	<b>412.956</b>	<b>601.189</b>	<b>655.822</b>	<b>545.431</b>	<b>110.391</b>	6)
<b>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</b>	<b>446.870</b>	<b>438.842</b>	<b>436.844</b>	<b>407.957</b>	<b>442.589</b>	<b>424.674</b>	<b>17.915</b>	
12.06.01 Apparaatskosten RWS	387.073	383.570	381.576	355.573	345.456	338.633	6.823	7)
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	59.797	55.272	55.268	52.384	97.133	86.041	11.092	8)
<b>12.07 Investeringsruimte</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 61.681</b>	<b>61.681</b>	9)
<b>12.09 Ontvangsten</b>	<b>98.380</b>	<b>165.700</b>	<b>150.887</b>	<b>132.430</b>	<b>592.926</b>	<b>533.670</b>	<b>59.256</b>	10)

Financiële toelichting

Ad 1) De lagere verplichtingen zijn voornamelijk het gevolg van het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (€ - 519 miljoen). De aanbestedingsprocedure duurt langer dan verwacht als gevolg van beroepen bij de Raad van State met daarbij een uitgesproken tussenvonnissen van de Raad. Verder worden de lagere aangegane verplichtingen voornamelijk veroorzaakt door onder andere de projecten A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (€ - 252 miljoen), als gevolg van het aanbestedingsresultaat en de overheveling van het niet DBFM deel naar geïntegreerde contractvormen van de A9 Gaasperdammerweg. Daartegenover staan hogere verplichtingen voor de versnelde gunning van de A28 / A1 Knooppunt Hoevelaken (€ 512 miljoen) en voor de vaststellingsovereenkomst A15 Maasvlakte - Vaanplein (€ 113 miljoen).

Ad 2) De hogere realisatie komt door opdrachten aan RWS vanuit de Routekaart Beter Geïntformeerd op Weg (programma Connecting Mobility en ITS corridor Rotterdam-Wenen-Frankfurt). Daarnaast is het budget toegevoegd voor het National Datawarehouse (NDW). Het NDW is benodigd voor verkeersmanagement en levert daarnaast een bijdrage aan producten zoals verkeersonderzoeken.

## *Produktartikelen*

Ad 3) Er is extra budget voor Cyber Security beschikbaar gesteld. Het in 2014 gestarte Programma «Beveiligd Werken» richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen ten aanzien van informatiebeveiliging (Cyber Security). Aanleidingen voor het programma Cyber Security is dat de AR in 2011, 2012 en 2013 onvolkomenheden in de wijze waarop RWS met informatiebeveiliging omgaat heeft geconstateerd. Het in 2014 gestarte Programma «Beveiligd Werken» richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. MissieKritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen ten aanzien van informatiebeveiliging (Cyber Security). De benodigde middelen voor Cyber Security zijn gedekt uit de reservering voor Vervanging en Renovatie op artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet en via het aanlegprogramma naar de periode 2015–2017 geschoven.

Ad 4) Door de overgang van projecten van planuitwerking- naar realisatiefase neemt het budget op het planuitwerkingsartikel (12.03.02) af; dit bedrag is overgeboekt naar 12.03.01. Tegelijkertijd neemt de realisatie op 12.03.01 af door DBFM-conversies in het afgelopen jaar (A12 Ede–Grijsoord en SAA A9 Gaasperdammerweg). Hierdoor zijn de uitgaven op 12.03.01 met € 127 miljoen afgenomen. Het budget voor A12 Ede–Grijsoord en SAA A9 Gaasperdammerweg is overgeboekt naar art. 12.04 GIV/PPS en opgenomen als langjarige beschikbaarheidsvergoeding. Voor een specifieke toelichting per project wordt verwezen naar het overzicht «Projectenoverzicht» behorende bij 12.03.01.

Ad 5) Door de overgang van projecten van planuitwerking- naar realisatiefase neemt het budget op het planuitwerkingsartikel (12.03.02) af, dit bedrag is overgeboekt naar 12.03.01.

Ad 6) De hogere realisatie komt voornamelijk door het project A15 Maasvlakte – Vaanplein, waarbij het kasritme is gewijzigd door een aangepaste overeenkomst met de aannemers. Daarnaast zijn in 2015 twee DBFM-conversies doorgevoerd (zie toelichting 4 en 5).

Ad 7) De hogere realisatie komt door opdrachten aan RWS vanuit de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg (programma Connecting Mobility en ITS corridor Rotterdam–Wenen–Frankfurt).

Ad 8) De beschikbaarheid van het IV-areaal («IV» staat voor Informatievoorziening), waaronder het landelijke IV netwerk is een structurele randvoorwaarde voor het functioneren van RWS en de interdepartementale dienstverlening. Voor onder meer de vervanging van verouderde netwerkcomponenten is budget overgeheveld vanuit artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging.

Ad 9) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 is vanuit de Investeringsruimte bij begroting 2016 ingevuld.

Ad10) De per saldo hogere ontvangsten in 2015 hebben diverse oorzaken:

## Produktartikelen

- In 2015 zijn hogere bijdragen van derden ontvangen voor N50 Ens–Emmeloord (regio) en de bijdrage Havenbedrijf Rotterdam voor patrouilleren op de Ruit van Rotterdam;
- Daarnaast heeft de Minister in maart 2015 afspraken gemaakt bij het project N35 Nijverdal–Wierden. De regio heeft in 2015 haar bijdrage beschikbaar gesteld aan het Rijk (€ 63 mln).

Anderzijds was sprake van lagere ontvangsten door:

- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere: de bijdrage van de gemeente Amsterdam was reeds in 2014 ontvangen;
- N33 Assen–Zuidbroek (gemeente): latere ontvangst;
- A4 Burgerveen–Leiden: bijdrage gemeente wordt verwacht in 2016;
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (provincie): de bijdrage is verlaagd in verband met een meevaller en er zijn verminderde vastgoedopbrengsten door lopende procedures;
- Beter Benutten aanpassingen in de scope en planning van verschillende maatregelen.
- Grondopbrengst IODS Deze middelen zijn niet nodig voor de realisatie van de A4 Delft–Schiedam en daarom toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet en worden doorgeschoven naar 2016.

### 12.01 Verkeersmanagement

#### Motivering

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

Voor de periode 2013–2016 zijn met RWS ten behoeve van het Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud prestatieafspraken gemaakt en zijn indicatoren opgesteld. Deze indicatoren sluiten beter aan op de beleidsdoelen.

#### Producten

De uitgaven voor verkeersmanagement betreffen onder andere de inzet van weginspecteurs bij incidenten, toeritdosering, gebruik van spitsstroken, maar ook verkeersinformatie op panelen boven de weg. De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. Dit krijgt ook vorm in het programma Beter Benutten. Hierin is samen met andere infrabeheerders, vervoersorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan regionale maatregelen om bestaande weg-, vaarweg-, spoor- en OV-verbindingen beter te benutten.

In 2015 heeft het programma «Connecting Mobility» geïnvesteerd in kennisopbouw, samenwerking tussen wegbeheerders, kennisinstellingen en bedrijfsleven. Zo zijn er «tafels» ingericht waar een eenduidige koers wordt vastgesteld voor bijvoorbeeld standaardisatie, privacy en security vraagstukken. Meer informatie hierover is te vinden op de website van Connecting Mobility<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> [www.connectingmobility.nl](http://www.connectingmobility.nl).

## Produktartikelen

### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Begroting 2015	Realisatie 2015
Verkeerssignalering op rijbanen (1)	km rijbaan	2.647	2.637	2.662	2.675
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6
Spits- en plusstroken (2)	km	338	336	336	338

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

#### Toelichting:

Ad 1) De signalering is in 2015, conform begroting, toegenomen door met name A4 Delft-Schiedam, A15 Maasvlakte-Vaanplein en N35 Combiplan Nijverdal.

De extra realisatie ten opzichte van de begroting komt onder andere door de toename van de signalering daar waar de nieuwe wegconfiguratie aansluit op bestaande knooppunten zoals de knooppunten Benelux (aansluiting A15 Maasvlakte-Vaanplein op de A4) en Kethelplein (aansluiting A4 Delft – Schiedam op de A20).

Ad 2) De realisatie in 2015 bestond enerzijds uit de omvorming van de plusstrook naar een normale rijstrook op de A12 Woerden – Gouda en anderzijds uit de openstelling van de extra spitsstroken op de A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein (Beter Benutten) en op de A15 Maasvlakte – Vaanplein bij Rozenburg.

Indicator verkeersmanagement	Eenheid	2013	2014	Streefwaarde 2015	Realisatie 2015
Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders.	% van bemeten rijbaanlengte	83%	89%	89%	94%

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

#### Toelichting:

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIPs) zet en die informatie beschikbaar stelt voor serviceproviders en in welke mate dit tijdig gebeurt. In 2015 ligt de realisatie ruim boven de streefwaarde. Problemen met software in het begin van 2014 zorgde voor scores onder de norm. Door snel noodmaatregelen te nemen is dit in de loop van 2014 hersteld, wat zich in 2015 heeft doorgezet. RWS is er in geslaagd om de waarde snel op het goede peil te krijgen en dat zorgt er voor dat de score ook boven de norm uitkomt.

### 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

Met het budget voor beheer en onderhoud en vervanging is het rijkswe-gennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2015 in de staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

#### Producten

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



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

### 12.02.01 Beheer en Onderhoud

De in 2015 gerealiseerde uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan vooral 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 Dynamisch Verkeersmanagementsystemen en vast/klein variabel onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting. De uitgaven betreffen zowel preventief als correctief onderhoud.

#### Meetbare gegevens

Areeal rijkswegen		Eenheid	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Begroting 2015	Realisatie 2015
Rijbaanlengte (1)	Hoofdrijbaan	km	5.764	5.801	5.819	5.800
Rijbaanlengte (2)	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.466	1.587	1.613	1.616
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	75	76	76	76
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	13	13	13	13
Groen areaal (3)		km <sup>2</sup>	202	201	197	199

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

#### Toelichting:

Ad 1) De lengte hoofdrijbaan is in 2015, ten opzichte van 2014, toegenomen door diverse openstellingen zoals de A4 Delft-Schiedam en N35 Combiplan Nijverdal. Door overdracht van oude wegdelen, is er per saldo sprake van een kleine afname van het aantal kilometer hoofdrijbaan.

Overdracht van oude wegdelen speelde bij:

- A4 Dinteloord – Bergen op Zoom: de oude weg door Steenberghe is in 2015 overgedragen aan de gemeenten.
- N61 Hoek – Schoondijke: de oude hoofdrijbaan is in 2015 een verbindingsweg geworden. Dit was in de begroting niet als zodanig verwerkt en verklaart dat de realisatie lager uitkomt dan begroot.

Ad 2) De toename van de verbindingswegen, op- en afritten wordt met name veroorzaakt door de openstelling van A4 Delft-Schiedam, A15 Maasvlakte – Vaanplein en N61 Hoek – Schoondijke.

Ad 3) De afname van het groen areaal in 2015 is voornamelijk het gevolg van overdracht van de oude weg door Steenberghe (A4 Dinteloord – Bergen op Zoom).

## Produktartikelen

Omvang Areaal						
	Areaal	Eenheid	Begroting 2015	Omvang 2015	Budget x € 1.000 2015	Realisatie x € 1.000 2015
Beheer, onderhoud en ontwikkeling (1)	Oppervlakte wegdek <sup>1</sup>	km <sup>2</sup>	90	90	427.929	428.579

<sup>1</sup> exclusief verzorgingsbanen

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

### Toelichting:

Ad 1) Het oppervlakte wegdek is netto nagenoeg gelijk gebleven doordat enerzijds nieuw areaal is opengesteld, met name A4 Delft-Schiedam, A15 Maasvlakte – Vaanplein en N35 Combiplan Nijverdal, terwijl anderzijds de oude weg bij Steenbergen (A4 Dinteloord – Bergen op Zoom) is overgedragen.

Indicatoren Beheer en Onderhoud				
	2013	2014	streefwaarde 2015	Realisatie 2015
De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen (1)	9%	4%	10%	4%
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement (2)	98%	99%	90%	98%
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding en neemt tijdig, na constatering, maatregelen bij het (tijdelijk) niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels (eenheid: % van de gevallen) (3)	85%	96%	98%	99%

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

### Toelichting:

Ad 1) De verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud blijven met 4% ruim binnen de streefwaarde van maximaal 10%. In het kader van versobering en efficiency werden de werkvensters, de tijdsduur waarbinnen aan de weg gewerkt mag worden, verruimd. Hierdoor kan dichter tegen de spits aan worden gewerkt waardoor de verwachting is dat het percentage hinder zal gaan stijgen. De aannemerij maakt nog niet volledig gebruik van de uitbreiding van de werkvensters. Het hinderpercentage blijft dan ook fors onder de 10%.

Ad 2) De technische beschikbaarheid van de weg is met 98% ruim boven de gestelde norm. Dit komt doordat de berekeningen en het referentiejaar (2012) die aan de basis hebben gestaan voor de gekozen streefwaarde relatief laag waren.

Ad 3) De gerealiseerde waarde (99%) is iets hoger dan de streefwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding.

### 12.02.04 Vervanging

Onder de categorie Vervanging vallen uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op renovatie- en vervangingsinvesteringen. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij

## Produktartikelen

ontwerp voorzien, zal geïnvesteerd moeten worden in de vervanging dan wel renovatie hiervan.

Het budget dat op dit artikelonderdeel in de huidige begrotingsperiode is opgenomen, is bestemd voor de werkzaamheden in verband met de levensduurproblematiek van de stalen bruggen.

Weg.nr.	Object	Begroting	Huidig
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2015	2016 1
A58	Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland	2015	Gereed
A12	Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten	2015	Gereed
A15	Viaduct Wilhelminakanaal/Hardinxveld–Giessendam	2014	Gereed
A15	Viaduct Veerdijk/Papendrecht	2015	Gereed

### Toelichting:

Ad 1) De renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd en daarom is afronding voorzien in 2016. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt in 2017 verwacht.

### 12.03 Aanleg

#### Motivering

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

#### Producten

### 12.03.01 Realisatie

#### Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2015 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	A1 Bunschoten–Hoevelaken A4 Delft–Schiedam A7/A8 Purmerend–Coentunnel (Beter Benutten) A15 Maasvlakte–Vaanplein (incl. A29 Knooppunt Vaanplein-aansluiting Barendrecht) N61 Hoek–Schoondijke ZSM2: A20 Knooppunt Gouwe/aansluiting Moordrecht
Start realisatie	A6/A7 Knooppunt Joure SAA deelproject A9 Gaasperdammerweg A7/A8 Purmerend–Coentunnel (Beter Benutten) A1 Bunschoten–Hoevelaken (Beter Benutten)

### Toelichting:

Ad 1) Het project is een half jaar sneller uitgevoerd dan gepland.

Verder is de openstelling van A50 Ewijk – Valburg vertraagd. De renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd en afronding voorzien in 2016. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt in 2017 verwacht. Daarnaast is de start Realisatie A7 zuidelijke ringweg Groningen verplaatst naar 2016. Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, schop in de grond wordt in 2016 verwacht. De overige projecten zijn conform begroting 2015 uitgevoerd.

## **Overige maatregelen**

### **Meer veilig**

Het programma Meer Veilig 2 is vrijwel afgerond. Er zijn in totaal 106 maatregelen gerealiseerd. Er zijn 12 maatregelen die in uitvoering zijn maar nog moeten worden afgerond. In 2015 is gestart met het Meer Veilig 3 (uitvoeringsperiode 2015–2018). Het pakket bevat naast kosteneffectieve maatregelen voor het oplossen van verkeersonveilige locaties ook maatregelen voor het oplossen van onveilige situaties op routes. In 2014 is invulling gegeven aan de eerste tranche van dit pakket met 50 maatregelen en is gestart met de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen. Op 31 december 2015 zijn van deze tranche 12 maatregelen gerealiseerd. Ook is in 2015 de tweede tranche met 33 maatregelen vastgesteld. Voor de resterende maatregelen is de realisatie beoogd in de periode 2016–2018.

### **Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen**

Dit pakket is gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter-)nationale vrachtcorridors. Binnen dit pakket worden landelijk ruim 300 extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens gecreëerd en nog eens ruim 400 parkeerplaatsen meerjarig gehuurd. Daarnaast wordt ingezet op een structurele kwaliteitsverbetering van naar verwachting 35 tot 40 verzorgingsplaatsen. Het totaal hiervoor beschikbare budget bedraagt € 25 miljoen. Het pakket is thans in uitvoering. In 2015 zijn op een groot aantal locaties de geplande capaciteitsuitbreidingen reeds gerealiseerd en is gewerkt aan de voorbereiding van de maatregelen gericht op kwaliteitsverbetering.

### **Meer Kwaliteit Leefomgeving**

Dit pakket betreft het deel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) dat betrekking heeft op het hoofdwegennet. De geplande werkzaamheden binnen het programma lopen door tot en met 2018. Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee door infrastructuur gescheiden natuurgebieden in de ecologische hoofdstructuur weer met elkaar verbonden. In 2015 zijn in het kader van het MJPO 11 knelpunten geheel opgelost. Onder anderen is het ecoduct Laarderhoogt over de A1 bij Laren opgeleverd en in het Hunzedal bij Gieterveen een faunatunnel onder de N33 gerealiseerd. Voor met name de das en de otter is onder de A28 parallel aan het riviertje De Reest een faunatunnel opgeleverd. Op verzoek is op 1 juli 2015 het MJPO-jaarverslag 2014 naar de Tweede Kamer gezonden. Dit jaarverslag bevat uitgebreide informatie over de voortgang van het MJPO.

Produktartikelen

Projectoverzicht realisatieprogramma Hoofdwegenet (12.03.01) (bedragen x € 1 mln)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2015			Projectbudget			Open- Toe-	stelling lich-
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	ting
	2015			2015		2015		
<b>Projecten Nationaal</b>								
Dynamisch verkeersmanagement		0	0	129	129	-	-	
Kleine projecten / Afronding projecten	28	5	- 23	134	61	nvt	nvt	1
Programma 130 km Programma	10	11	1	57	56	-	-	
aansluitingen	17	5	- 12	99	99	nvt	nvt	2
Quick Wins Wegen	1	0	- 1	37	37	-	-	3
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	20	14	- 6	1.618	1.752	2016	2016	4
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>								
A10 Amsterdam praktijkproef FES	12	9	- 3	50	51	2017	2015-2018	5
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	72	48	- 24	1.658	1.673	2024	2024	6
A9 Badhoevedorp	48	63	15	339	340	2019	2018	7
A2 Holendrecht - Oudenrijn	3	0	- 3	1.219	1.219	2012	2012	8
A28 Utrecht - Amersfoort	6	4	- 2	224	224	2013	2013	
A28 Knooppunt Hoevelaken	12	14	2	731	741	2022-2024	2022-2024	9
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	16	16	0	24	24	2016	2015	
N50 Ens - Emmeloord		4	4		16		2016	10
A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein		13	13		21		2015	11
A27/A1 Utrecht.N. - knp. Eemnes - asl.Bunschoten		2	2		261		2018-2020	12
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel		0	0		297		2028	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>								
A4 Burgerveen - Leiden	19	19	0	588	548	2015	2015	
A4-A44 Rijnland-route		0	0		551		Regio 2015	13
A4 Delft - Schiedam	116	131	15	657	658	2015	2020-2022	
A4 Vlietland-N14		0	0		14			
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>								
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	0	0	0	10	11	nvt	2020	
N61 Hoek-Schoondijke	28	21	- 7	118	118	2015	2015	14
<b>Projecten Brabant</b>								
A4 Dinteloord - Bergen op Zoom	11	20	9	275	275	2015	2014	15

Produktartikelen

	Kasbudget 2015			Projectbudget			Open- Toe-
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	stelling lich-
Projectomschrijving	2015			2015		2015	ting
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	1	0	- 1	7	7	2014	2014 16
A67 Aanpak toerit Someren	4	2	- 2	6	6	2015	2015 17
<b>Projecten Limburg</b>							
A2 Maasbracht – Geleen, 1e fase		0	0		154		2013
A2 Passage Maastricht	19	1	- 18	678	678	2016	2016 18
A76 Aansluiting Nuth	48	45	- 3	64	59	2017	Regio
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
A50 Ewijk – Valburg	10	0	- 10	270	270	2015	2017 19
N35 Combiplan Nijverdal	19	19	0	316	321	2014	2015
N18 Varsseveld – Enschede		12	12		337		2019–2021 20
N35 Wijthmen – Nijverdal		0	0		15		2018
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen		0	0		31		2016–2018
A12 Ede – Grijsoord	64	1	- 63	120	n.v.t.	2017	n.v.t. 21
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
N31 Leeuwarden (De Haak)	24	23	- 1	194	217	2015	2014
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2		9	9		666		2019–2021 22
<b>Overige maatregelen</b>							
Meer kwaliteit leefomgeving	20	20	0	108	109		
Meer veilig 2		0	0		27		0
Meer veilig 3	10	7	- 3	40	37		23
Verzorgingsplaatsen	5	5	0	25	25		
Afrondingen		1	1	2	0		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>645</b>	<b>544</b>	<b>- 101</b>	<b>9.824</b>	<b>12.108</b>		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	117	56	- 61				
<b>Programma Realisatie (IF 12.03.01)</b>	<b>763</b>	<b>600</b>	<b>- 163</b>				
<b>Budget Realisatie (IF 12.03.01)</b>	<b>613</b>	<b>600</b>	<b>- 13</b>				
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>- 150</b>	<b>0</b>	<b>150</b>				<b>24</b>

Toelichting:

Ad 1) Hieronder worden kleine projecten en projecten na openstelling (in afronding) geschaard. – Bij het project N50 Ramspol – Ens zijn minder

risico's opgetreden dan geraamd. Bij verschillende projecten zoals bijvoorbeeld A12 Den Haag – Gouda, N9 Koedijk – de Stolpen, A2 Den Bosch – Eindhoven en A74 Venlo, is sprake van langer lopende juridische procedures, vertraagde afstemming over kleine werkzaamheden welke met derden worden uitgevoerd en afrondende werkzaamheden. Dit leidt tot een lagere realisatie in 2015.

Ad 2) De lagere uitgaven zijn ten eerste het gevolg van een regionale uitbreiding van de scope van de aansluiting A16/N3 waardoor de uitvoering later plaatsvindt en anderzijds van vertraging in het project A15/N3 als gevolg van niet voorziene verlegging van een gasleiding.

Ad 3) De mutatie betreft het doorschuiven van het voor Noord-Nederland bestemde resterende knooppuntenbudget. Er is meer tijd nodig voor de planuitwerking.

Ad 4) ZSM 1+ 2 (spoedwet wegverbreding): het project knooppunt Gouwe is de voornaamste veroorzaker van de lagere uitgaven in 2015. Het project is inmiddels opengesteld voor verkeer, maar enkele resterende werkzaamheden worden later uitgevoerd, waardoor ook de facturering hierdoor mee naar achter schuift.

Ad 5) De lagere realisatie is met name veroorzaakt door verschuivingen in het spoor «in car» en door verschuiving van het go/no-go moment waardoor betalingen in 2015 doorschuiven naar 2016.

Ad 6) Er is een lagere realisatie door de DBFM conversie van het deeltraject A9 Gaasperdammerweg en overboeking naar artikel 12.04 Geïntegreerde contractvormen.

Ad 7) De hogere uitgaven in 2015 zijn voornamelijk het gevolg van de indiening van een nieuwe termijnstaat door de aannemer eind 2014. Daarnaast zijn een paar grote facturen uit 2014 pas in 2015 betaald.

Ad 8) Uitvoering van een deel van de restwerkzaamheden schuift door naar de jaren 2016 en 2017.

Ad 9) Bij dit project wordt de markt vroeg betrokken; de planuitwerking en realisatie zijn gegund aan één marktpartij. Met de vervroegde aanbesteding zijn eerder uitgaven gedaan.

Ad 10) Het project N50 Ens–Emmeloord is overgegaan naar de realisatie en begin 2015 is gestart met de uitvoering.

Ad 11) Het project A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase waarbij het project ook sneller is uitgevoerd dan verwacht.

Ad 12) Het project A27/A1 Utrecht Eemnes Bunschoten is overgegaan naar de realisatiefase.

Ad 13) Met de aannemer is overeenstemming bereikt over verschillende betalingen, waaronder een doorgeschoven betaling uit 2014 voor tunneltechnische installaties, waardoor de uitgaven in 2015 hoger uitvallen dan verwacht.

Ad 14) Afwikkeling van kabels en leidingen is doorgeschoven naar 2016 en de laatste betalingen aan de aannemer zijn doorgeschoven naar 2016 in verband met de uitloop van afwikkeling restpunten.

Ad 15) Een deel van de afrondende werkzaamheden, onder andere het aanbrengen van deklagen en het afkopen van nieuw areaal, zijn sneller uitgevoerd.

Ad 16) De realisatie betreft afgerond 0.

Ad 17) Een groot deel van de werkzaamheden is in 2014 reeds uitgevoerd en betaald.

Ad 18) Door een versnelling is een deel van de betalingen al in 2014 voldaan. Daarnaast schuift budget naar achteren, omdat Rijkswaterstaat personele inzet in de projectbijdrage verreken conform de bestuursovereenkomst. Deze inzet wordt vanuit het agentschap Rijkswaterstaat betaald en blijft vooruitlopend op verrekening nog op het aanlegartikel staan. Het

## Produktartikelen

effect wordt nader uitgewerkt en meegenomen in de afrekening van mee- en tegenvallers na de openstelling van tunnel. Vooruitlopend op de afrekening wordt het budget naar 2018 geschoven.

Ad 19) De renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd en daarom is afronding voorzien in 2016. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt in 2017 verwacht.

Ad 20) Het project N18 Varsseveld – Enschede is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

Ad 21) Het project is overgeboekt naar artikel 12.04 Geïntegreerde contractvormen, op enkele restwerkzaamheden na.

Ad 22) Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Ad 23) De uitvoering van de Meer Veilig 3 maatregelen vindt plaats in de periode 2015–2018. De opstart van deze maatregelen is iets vertraagd. Dit heeft geen gevolgen voor de opleverdatum.

Ad 24) De vooraf ingeschatte autonome vertraging heeft zich voorgedaan, waardoor de realisatie in lijn met het budget is uitgekomen.

### 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

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

Projectoverzicht verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (12.03.02) (bedragen x € 1 mln)						
Projectomschrijving	Projectbudget				Planning	
	TB		TB		Open-	Toe-
	Begroting 2015	Huidig	Begroting 2015	Huidig	stelling	lich-
	Begroting 2015	Huidig	Begroting 2015	Huidig	Begroting 2015	Huidig
<b>Verplicht</b>						
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 355	- 286				nvt
<b>Projecten Nationaal</b>						
Beter Benutten	301	298			nvt	nvt
Geluidsaneringsprogramma – weg	258	260			nvt	nvt
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	235	212			nvt	nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	235	122			nvt	nvt
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>						
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4) en A6 Almere (deel 5)	992	596			Deel 4: 2024–2026 Deel 5: 2020–2022	2024–2026
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	296		2016		2028	
A12/A27 Ring Utrecht	1.134	1.138	2016		2024–2026	2024–2026
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	165	166	nvt		2026–2028	Regio
A27/A1 Utrecht.N. – knp. Eemnes – asl.Bunschoten	264		2014		2018–2020	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	26	nvt		nvt	nvt
A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein (spitsstrook)	25		2015	2014	2015–2017	1
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
A13/A16 Rotterdam (excl. tolobbrengsten)	975	979	2016		2021–2023	2021–2023
A24 Blankenburgverbinding (excl. tologpave)	854	857	2015	2016	2022–2024	2022–2024 2



Produktartikelen

Projectomschrijving	Projectbudget				Planning		Toe- lich- ting
	TB		TB		Open- stelling	Huidig	
	Begroting 2015	Huidig	Begroting 2015	Huidig			
A4–A44 Rijnlandroute	550				Regio		
A4 Vlietland – N14	12		2014		2020–2022		
<b>Projecten Brabant</b>							
A27 Houten – Hooipolder	787	810	2017		2023–2025	2023–2025	
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>							
A58 Aansluiting Goes		9				nvt	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen	36		2015	2015	2016–2018		
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	553	555	2015	2016	2019–2021	2019–2021	2
N18 Varsseveld – Enschede	336		2013		2019–2021		
N35 Zwolle – Wijthmen	48	48	2015	2015	2016–2018	2017–2018	
N35 Nijverdal – Wierden		122				nbn	
A1 Apeldoorn – Azelo					fase 1: 2019–2021	fase 1: 2019–2021	
	420	421	2017		fase 2: 2026–2028	fase 2: 2026–2028	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
A7 Zuidelijke Ringweg Groning, fase 2	608		2015	2014	2019–2021		1
<b>Projecten Limburg</b>							
A2 't Vonderen – Kerensheide	256	261	2017		2025–2027	2025–2027	
<b>Gebonden</b>							
<b>Projecten Nationaal</b>							
Beter Benutten	50				nvt		
Reservering tologpave							
DBFM-aanbestedingen Blanken- burgverbinding en ViA15	47				nvt		
Reservering tegenvallende tolopbrengsten A12/A15	61				nvt		
Reserveringen voor LCC	148	127			nvt	nvt	
Reservering BenO Blankenburgver- binding	79				nvt		
Tolreservering Blankenburgver- binding en ViA15		108				nvt	
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>							
A7/A8 Corridor Amsterdam–Hoorn	300	300					
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport		51					
<b>Projecten Zuidvleugel</b>							
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprikkers)	446	447					
Reservering BenO A4							
Vlietland–N14		0				0	
Reservering BenO Rijnlandroute		15				nvt	
Reservering BenO Blankenburgver- binding		79				nvt	
<b>Projecten Brabant</b>							
A58 Eindhoven – Tilburg	317	318					
A58 Sint Annabosch – Galder	116	117					
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport		25					
N65 Vught – Haaren 1)	46	46					
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
N33 Zuidbroek–Appingedam		11					
Reservering BenO N33 Zuidbroek– Appingedam		4				nvt	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							

Produktartikelen

Projectomschrijving	Projectbudget				Planning	
	Begroting 2015	Huidig	Begroting 2015	Huidig	TB	
					Begroting 2015	Huidig
N35 Nijverdal – Wierden	50					
Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad	51					
Reservering BenO N35 Nijverdal–Wierden		1				nvt
Reservering BenO N35 Wijthmen–Nijverdal		1				nvt
Reservering BenO A1 Apeldoorn – Azelo	19	19				nvt
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	28	29				nvt
<b>Projecten Limburg</b>						
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken		5				
<b>Bestemd</b>	383	355				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<b>Projecten Nationaal</b>						
Reservering nalevingskosten SWUNG						
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken						
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
A20 Nieuwerkerk – Gouwe						
<b>Overige projecten in voorbereiding</b>						
Gesignaleerde Risico's						
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>11.154</b>	<b>8.652</b>				
<b>Begroting (IF 12.03.02)</b>	<b>11.154</b>	<b>8.652</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) Voor deze projecten is het Tracébesluit eerder genomen dan gepland, namelijk in 2014.

Ad 2) In het MIRT Overzicht 2016 is de nieuwe planning opgenomen voor de projecten A24 Blankenburgverbinding en de A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15).

Voor de A24 Blankenburgverbinding is de planning aangepast vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast. Voor de A12/A15 Ressen – Oudbroek (ViA15) is vanwege onverwacht netwerkeffect met extra onderzoek naar stikstof tot gevolg.

**12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waarbij sprake is van publiek-private samenwerking (PPS) bestaat de betaling uit een geïntegreerd bedrag voor aanleg, onderhoud én financiering gedurende een langdurige periode. De meest toegepaste vorm is DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase. Het beheer van de reeds bestaande infrastructuur gaat direct na

## *Produktartikelen*

aanvangscertificaat over naar de opdrachtnemer, welke hier een partiële beschikbaarheidsvergoeding voor ontvangt.

### Producten

De projecten A1/A6 Diemen–Almere Havendreef, A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg) en A12 Ede–Grijsoord verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Bij de projecten N31 Leeuwarden Drachten, A12 Lunetten–Veenendaal, 2<sup>e</sup> Coentunnel en N33 Assen–Zuidbroek, A15 Maasvlakte–Vaanplein is sprake is van volledige beschikbaarheidsvergoedingen.

Het afgelopen jaar zijn er geen projecten op het Hoofdwegennet afgesloten met een Financial close mijlpaal. De projecten die de komende jaren op deze wijze worden aanbesteed (N18 Varsseveld–Enschede, A27/A1 Utrecht–Eemnes–Bunschoten en de SAA A6 Almere) leiden pas in latere jaren tot betalingen op dit begrotingsartikel.

Produktartikelen

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Hoofdwegennet (12.04) (bedragen x € 1 mln)							
Projectomschrijving	Kasbudget 2015			Projectbudget		Open- Toe- stelling lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>							
Aflossing tunnels A10 Tweede Coentunnel	59	47	- 12	1.234	1.237	-	- 1
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A1/A6)	74	59	- 15	2.213	2.221	2013	2013 2
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	17	36	19	2.017	1.731	2019	2019 3
A12 Lunetten – Veenendaal		14	14		1.066		2021 4
	24	25	1	636	641	2012	2012
<b>Projecten Zuidvleugel</b>							
A15 Maasvlakte – Vaanplein	352	446	94	2.053	2.058	2015	2015 5
<b>Projecten Brabant</b>							
A59 Rosmalen – Geffen, PPS		0	0	288	288	2005	2005
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
A12 Ede – Grijsoord		2	2		166		2016 6
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
N31 Leeuwarden – Drachten	6	6	0	166	166	2007	2007
N33 Assen – Zuidbroek Afrondingen	13	21	8	340	350	2015	2014 7
<b>Totaal</b>	<b>545</b>	<b>656</b>	<b>111</b>	<b>8.947</b>	<b>9.924</b>		
<b>Begroting (IF 12.04)</b>	<b>545</b>	<b>656</b>	<b>111</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) De jaarlijks aflossing van de Wijkertunnel wordt bepaald op basis van het tarief en de passerende voertuigen. Als gevolg van minder voertuigpassages vallen de uitgaven voor de aflossing van de Tunnel de Noord en de Wijkertunnel lager uit dan geraamd.

Ad 2) De lagere realisatie is het gevolg van vastgoeduitgaven en is veroorzaakt door het eerder afrekenen van de financieringskosten die voortvloeien uit de afspraken van WO 002 (packagedeal) en definitief worden bij de inverdienbonus.

Ad 3) Ondermeer door vertraging bij spoorbrug door het wijzigings Tracébesluit is budget doorgeschoven van 2014 naar 2015. Daarnaast is bij de aanleg van het aquaduct op verzoek van RWS een andere betonsoort gebruikt. Hierdoor is er sprake van hogere uitgaven in 2015.

Ad 4) In 2015 heeft de DBFM-conversie plaatsgevonden bij SAA A9 Gaasperdammerweg. Het project is daarbij in 2015 overgegaan van artikel 12.03 Aanleg naar artikel 12.04 Geïntegreerde contractvormen.

## *Produktartikelen*

Ad 5) Door een aangepaste overeenkomst met de aannemers is het kasritme gewijzigd.

Ad 6) In 2014 heeft op dit project een DBFM conversie plaatsgevonden. Het volledige budget is toen overgeheveld naar artikel 12.04 Geïntegreerde contractvormen.

Ad 7) De hogere realisatie is het gevolg van Betaling verplichting volgend uit vaststellingsovereenkomst en extra uitgaven voor kabels en leidingen.

### **12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet**

Motivering

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

### **12.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Zie toelichting bij Ad 9) onder Tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering.

**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 2015 bij beleidsartikel 16 Spoor.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

13. Spoorwegen					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015	
<b>Verplichtingen</b>	<b>2.017.923</b>	<b>2.050.436</b>	<b>2.727.691</b>	<b>1.635.883</b>	<b>2.727.356</b>	<b>1.733.921</b>	<b>993.435</b>	1)
<b>Uitgaven</b>	<b>2.670.403</b>	<b>2.185.220</b>	<b>2.384.292</b>	<b>2.241.221</b>	<b>1.999.985</b>	<b>2.387.881</b>	<b>- 387.896</b>	
<b>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>1.797.911</b>	<b>1.463.595</b>	<b>1.346.811</b>	<b>1.304.521</b>	<b>1.225.522</b>	<b>1.240.257</b>	<b>- 14.735</b>	2)
<b>13.03 Aanleg</b>	<b>719.050</b>	<b>540.608</b>	<b>886.190</b>	<b>784.844</b>	<b>625.037</b>	<b>952.335</b>	<b>- 327.298</b>	
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	701.011	527.978	801.687	710.202	540.437	662.580	- 122.143	3)
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	18.039	12.630	64.829	51.621	57.291	65.436	- 8.145	4)
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer		0	18.360	17.307	22.441	210.246	- 187.805	5)
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer			1.314	5.714	4.868	14.073	- 9.205	6)
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>125.768</b>	<b>129.943</b>	<b>134.675</b>	<b>135.279</b>	<b>132.285</b>	<b>147.026</b>	<b>- 14.741</b>	7)
<b>13.07 Rente en aflossing</b>			<b>16.616</b>	<b>16.577</b>	<b>17.141</b>	<b>48.397</b>	<b>- 31.256</b>	8)
<b>13.08 Investeringsruimte</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 134</b>	<b>134</b>	
<b>13.09 Ontvangsten</b>	<b>144.781</b>	<b>72.526</b>	<b>202.042</b>	<b>117.966</b>	<b>240.852</b>	<b>232.720</b>	<b>8.132</b>	

Financiële toelichting

Ad 1) De realisatie op de verplichtingen is € 993 miljoen hoger dan begroot. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat de subsidieverlening voor beheer, onderhoud en vervanging (13.02) en rente (13.07) voor het jaar 2016 ad € 1,1 miljard in december 2015 heeft plaatsgevonden. In de begroting was er nog van uit gegaan dat dit pas in januari 2016 zou plaatsvinden. Daarnaast is er op artikel 13 sprake van diverse kleinere plussen en minnen op de afzonderlijke projecten binnen de realisatie en planstudieprogramma's, en de beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid (met name rentebijstellingen).

Ad 2) De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat aan ProRail in 2015 € 4,7 miljoen minder betaald is dan begroot. De belangrijkste oorzaak hiervoor is de overheveling van € 6 miljoen van BOV naar MIRT-aanleg voor het project «ATB-Vv». ATB-Vv maakt niet langer deel uit van BOV, hiervoor is een separate subsidiebeschikking afgegeven.

Daarnaast zijn er ten opzichte van het begrote budget ad. € 10 miljoen geen uitgaven voor het actieplan groei op het spoor gedaan. In 2015 heeft de laatste overheveling van budget naar Hoofdstuk XII/Brede Doel Uitkeringen plaatsgevonden. Daarmee is het actieplan groei op het spoor afgesloten. Het restant van het budget is toegevoegd aan de investeringsruimte spoor.

Ad 3 t/m 6) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

Ad 7) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat rentebijstellingen in 2015 hebben geleid tot lagere betalingen aan Infrasppeed, de afwikkeling van de belastingaanpassing doorgeschoven is naar 2016 en het restant van de «pilot geluid» is overgeheveld naar het projectbudget HSL-Zuid (artikel 17.03).

Ad 8) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat lenM de compensatie aan ProRail voor de door ProRail eind 2012 voorgefinancierde aflossing van een lening niet in 2015 heeft uitgekeerd. Begin 2016 (bij het opmaken van de jaarrekening ProRail 2015) zal worden bepaald of deze compensatie nog noodzakelijk is, of dat het hiervoor destijds vrijgemaakte bedrag teruggeboekt kan worden naar beheer, onderhoud en vervanging.

Ad 9) Zie toelichting onder 13.09 Ontvangsten.

### **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 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 lenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. 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 lenM moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

ProRail is, via de beheerconcessie van lenM, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding en waar nodig verbetering daarvan is noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor verder te verbeteren en de kerntaak van het spoor te kunnen waarmaken.

Meetbare gegevens

**Prestaties ProRail 2015**

In 2015 zijn de volgende prestaties overeengekomen en gerealiseerd:

Prestaties ProRail 2015	Realisatie 2015	Bodem- waarde 2015	Realisatie 2014
Algemeen			
Klantoordeel reizigers-vervoerders	6	6	–
Klantoordeel goederen-vervoerders	6	6	–
Betrouwbaarheid			
Punctualiteit <3 min reizigersverkeer totaal	89,5%	87,0%	90,2%
Reizigerspunctualiteit <5 min HRN (gezamenlijke KPI met NS)	91,0%	90,0%	92,3%
Punctualiteit regionale series (<3 min)	95,0%	93,0%	94,9%
Punctualiteit <3 min HSL-producten en ICE	79,8%	79,5%	84,7%
Punctualiteit goederenverkeer	80,0%	80,0%	83,0%
Geleverde treinpaden	97,9%	97,5%	97,9%
Aandachtstrajecten (gezamenlijke KPI met NS)	94,1%	93,7%	95,1%
Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek en processen)	4.628	5.900	4.766
Klanthinder door storingen infra	639	–	–

Bron: vierde kwartaalrapportage ProRail 2015

Ad 1) Vanaf 2015 geldt een nieuwe beheerconcessie. Met deze concessie wordt er niet meer gewerkt met grenswaarden.

*Toelichting:*

In het jaarverslag 2015 worden de prestaties van ProRail vergeleken met de bodemwaarden die zijn vastgelegd in de nieuwe Beheerconcessie 2015–2025 (Kamerstukken II, 2014/15, [29 984, nr. 573](#)) en het Beheerplan 2015 (Kamerstukken II, 2014/15, [29 984, nr. 574](#)). Als gevolg van de nieuwe concessie wijken deze af van de in de begroting 2015 opgenomen indicatoren. De gerealiseerde prestaties liggen allemaal op of boven de afgesproken bodemwaarde voor 2015. De toelichtingen op de realisaties worden voor de zomer middels de Handhavingbrief NS en Prorail aan de kamer voorgelegd.



Produktartikelen

**Besteding door ProRail**

Van de in 2015 ontvangen subsidie heeft ProRail € 144 miljoen nog niet verdeeld:

Bestedingen (bedragen x € 1 mln)									
	Begroting IF 2015 (o.b.v. beheerplan 2014)	Beheerplanmutaties ProRail	Realisatie IF 2015 (o.b.v. beheerplan 2015)	Overlopende subsidie ProRail uit 2014	Beschikbaar ProRail 2015, inclusief BTW	Afdracht BTW	Beschikbaar ProRail 2015, exclusief BTW	Realisatie ProRail 2015, exclusief BTW	Niet bestede subsidie 2015, exclusief BTW
Grootschalig onderhoud	155	6	161	15	176	31	145	137	- 8
Kleinschalig onderhoud	307	69	376	0	376	64	312	265	- 47
Onderhoud transfer	84	0	84	0	84	15	69	69	0
Onderhoud Betuweroute	0	0	0	0	0	0	0	19	19
Beheer en calamiteitenorganisatie	204	23	227	1	228	40	188	152	- 36
Verkenning en innovatie	4	0	4	0	4	1	3	9	6
<b>Uitbesteed werk</b>	<b>754</b>	<b>98</b>	<b>852</b>	<b>16</b>	<b>868</b>	<b>151</b>	<b>717</b>	<b>651</b>	<b>- 66</b>
Doorbelaste kosten aan derde-partijen	- 40	- 2	- 42	0	- 42	- 7	- 35	- 41	- 6
Gebruiksvergoeding vervoerders	- 343	31	- 312	0	- 312	0	- 312	- 320	- 8
Doorbelaste kosten aan geormerkte projecten	0	0	0	0	0	0	0	- 7	- 7
<b>Beheer en onderhoud</b>	<b>371</b>	<b>127</b>	<b>498</b>	<b>16</b>	<b>514</b>	<b>144</b>	<b>370</b>	<b>283</b>	<b>- 87</b>
Geormerkte projecten	0	0	0	39	39	7	32	7	- 25
<b>Geormerkte projecten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>7</b>	<b>32</b>	<b>7</b>	<b>- 25</b>
Bovenbouwvernieuwingen	220	- 93	127	8	135	23	112	112	0
Vervanging overige systemen	301	- 45	256	28	284	49	235	165	- 70
Saldo afschrijvingen EF	0	0	0	0	0	0	0	54	54
<b>Vervangingsinvesteringen</b>	<b>521</b>	<b>- 138</b>	<b>383</b>	<b>36</b>	<b>419</b>	<b>72</b>	<b>347</b>	<b>331</b>	<b>- 16</b>
Apparaatskosten BOV	338	6	344	2	346	60	286	272	- 14
<b>Apparaatskosten</b>	<b>338</b>	<b>6</b>	<b>344</b>	<b>2</b>	<b>346</b>	<b>60</b>	<b>286</b>	<b>272</b>	<b>- 14</b>
<b>Rijksbijdrage aan ProRail (IF 13.02)</b>	<b>1.230</b>	<b>- 5</b>	<b>1.225</b>	<b>93</b>	<b>1.318</b>	<b>283</b>	<b>1.035</b>	<b>893</b>	<b>- 142</b>
Rente leningen	17	0	17	0	17	3	14	12	- 2
Aflossing leningen	32	- 32	0	0	0	0	0	0	0
<b>Rijksbijdrage aan ProRail (IF 13.07)</b>	<b>49</b>	<b>- 32</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>- 2</b>
<b>Totaal IF 13.02 een 13.07</b>	<b>1.279</b>	<b>- 37</b>	<b>1.242</b>	<b>93</b>	<b>1.335</b>	<b>286</b>	<b>1.049</b>	<b>905</b>	<b>- 144</b>

Bron: concept jaarrekening ProRail 2015

*Toelichting:*

Er is voor € 112 miljoen aan maatregelen doorgeschoven naar 2016 en betreft met name grootschalig onderhoud en vervangingsinvesteringen en (voormalig) geormerkte projecten:

- Programma Vervangen Treinbeveiliging (Mistral)
- aanbrengen «broken rail» detectie
- specialistische werkzaamheden stations
- vervangen luidsprekernet

## Produktartikelen

- ICT-projecten GSM-R, PVC (Post-21 Vervangen Cluster), ASTRIS en PTI-Donna
- nieuwe werken VLTC door vertraging inventarisatie
- STS-verbeterprogramma

Daarnaast is er sprake van € 32 miljoen aan vervallen maatregelen en exploitatiemeevallers:

- scopeverlagingen
- vrijval en afwikkeling kostenreserveringen
- aanbestedingsmeevallers
- indexatiemeevallers
- lagere energiekosten
- lagere bezetting personeel en een hogere doorbelasting aan projecten

In de spoorbijlage zijn nadere gegevens opgenomen m.b.t. de besteding door ProRail.

### 13.03 Aanleg spoor

#### Motivering

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

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

#### Producten

Projectoverzicht realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Projecten nationaal Benutten</b>							
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertise-centrum 1)	0	2	2	28	9	2012/2013/2014	2012-2015 1)
Geluidsanering Spoorwegen Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	6	3	-3	626	628	divers	divers 2)
Cameratoezicht op stations Niet Actief Beveiligde Overwegen (NaBo's)	9	0	-9	29	29	divers	divers 3)
		1	1		13		2017 4)
		0	0		10		5)
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>							
PHS realisatie	69	36	-33	283	324	2015	2016 6)
Kleine stations	2	2	0	78	78	divers	divers

Produktartikelen

	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Overige projecten/ programma's /lijndelen etc.</b>							
AKI-plan en veiligheidsknel- punten	22	8	- 14	395	392	divers	divers 7)
Fietsparkeren bij stations	14	14	0	221	222	divers	divers
Nazorg gereedge- komen lijnen/halten	8	13	5	46	38	divers	divers 8)
Ontsnippering	4	3	- 1	81	82	divers	divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	82	26	- 56	540	507	divers	divers 9)
Punctualiteits-/ capaciteitsknel- punten	39	29	- 10	308	252	divers	divers 10)
Reistijdverbetering	1	0	- 1	15	15	2014	2015 11)
Toegankelijkheid stations	47	44	- 3	503	504	divers	divers
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute		0	0		19		2017 12)
Kleine projecten personenvervoer	0	0	0	14	18	divers	divers 13)
<b>Projecten Noord- Holland, Utrecht en Flevoland</b>							
<b>Amsterdam- Almere-Lelystad</b>							
OV SAAL korte termijn	183	149	- 34	776	777	2016	2016 14)
<b>Stations en stationsaanpas- singen</b>							
Amsterdam CS, Cuypershal	5	0	- 5	26	26	2014/2016	2014-2016 15)
Amsterdam CS, Fietsenstalling	9	1	- 8	35	35	2013/2018	2016-2019 16)
<b>Overige projecten/ lijndelen etc.</b>							
Regionet (inclusief verkeersmaatre- gelen Schiphol)	8	5	- 3	188	189	divers	divers 17)
Vleuten - Gelder- malsen 4/6 sporen (incl. RSS)	36	54	18	956	930	2005 e.v.	2005 e.v. 18)
<b>Stations en stationsaanpas- singen</b>							
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	34	43	9	346	411	2016	2016 19)
<b>Overige projecten/ lijndelen etc.</b>							
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	6	6	0	32	31	2013/2015	2013-2015
<b>Projecten Zuidvleugel</b>							

Produktartikelen

	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>							
Den Haag CS (t.b.v. NSP)	0	0	0	123	0	2014	20)
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	0	0	0	275	0	2013	21)
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	1	0	- 1	38	38	2018	2020-2021 22)
<b>Overige projecten/ lijndelen etc.</b>							
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	14	25	11	553	553	2015/2017	2015-2017 23)
<b>Projecten Brabant</b>							
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>							
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	12	19	7	75	88	2016/2017	2016-2017 24)
<b>Projecten Oost Nederland</b>							
<b>Utrecht-Arnhem-Zevenaar</b>							
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	9	10	1	108	108	2011/2015	2011-2015
Traject Oost uitv. convenant DMB	21	22	1	239	233	2020	divers 25)
<b>Overige projecten/ lijndelen etc.</b>							
Regionale lijnen Gelderland	3	5	2	14	18	divers	divers 26)
<b>Projecten Noord Nederland</b>							
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	0	2	2	8	49		divers 27)
Sporendriehoek Noord-Nederland	18	9	- 9	134	135	divers	divers 28)
<b>Totaal ProRail projecten</b>	<b>663</b>	<b>531</b>	<b>- 132</b>	<b>7.093</b>	<b>6.761</b>		
<b>Overige (niet ProRail) projecten</b>							
Afdekking risico's spoorprogramma's	8	0	- 8	29	0	n.v.t.	29)
Intensivering Spoor in steden (I)	10	6	- 4	246	244		30)
Spoorzone Ede	6	0	- 6	42	42		31)
<b>Totaal overige (niet ProRail) projecten</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>- 18</b>	<b>317</b>	<b>286</b>		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>687</b>	<b>537</b>	<b>- 150</b>	<b>7.410</b>	<b>7.047</b>		
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking		3					

Produktartikelen

	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Programma Realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>687</b>	<b>540</b>	<b>- 150</b>				
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>663</b>	<b>540</b>	<b>- 150</b>				
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>- 24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en ERTMS expertisecentrum  
Ten tijde van het opstellen van de begroting 2015 was het de verwachting dat de pilot zou zijn afgerond. De instroom van materieel (treinen met ERTMS) is echter vertraagd waardoor er later begonnen kon worden met rijden. Als gevolg hiervan kon op een aantal factoren (onder andere ontbreken de seizoensinvloeden van de herfst en winter) onvoldoende data verkregen worden. Om deze invloeden alsnog toe te voegen aan de data is de pilot verlengd tot medio 2015. De onderzoeksresultaten zijn uiteindelijk volledig opgeleverd. De daling van het totale projectbudget wordt verklaard door het feit dat de door NS gerealiseerde uitgaven voor de pilot op de operationele doelstelling 13.03 in het Infrastructuurfonds zijn geraamd maar op de begroting van Hoofdstuk XII worden verantwoord.

Ad 2) Geluidsanering Spoorwegen

De opstart van het Meerjarenprogramma Geluidsanering spoor (MJPG) duurt langer dan eerder aangenomen. Er moet eerst akoestisch onderzoek worden uitgevoerd alvorens saneringsplannen opgesteld kunnen worden. Hierdoor verschuiven de geplande uitgaven.

Ad 3) Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)

De locaties Heerlen (beroepszaak bij de rechter), Venlo (gemeente niet akkoord met de uitgangspunten voor de milieuvergunning), Dordrecht (gemeente is in gesprek met bewoners m.b.t. vormgeving en hoogte van de schermen) en Maastricht (gemeente pas zeer laat akkoord met milieuvergunning) zijn vertraagd. Dit leidt tot verschuiving van de uitgaven van 2015 naar latere jaren.

Ad 4) Cameratoezicht op stations

Medio 2015 is de subsidiebeschikking «Cameratoezicht op stations en pilot beeldschermen» aan ProRail verstrekt (Kamerstukken II, 2014/15, [28 642, nr. 63](#)). Bij het opstellen van de begroting 2015 was dit project nog niet voorzien.

Ad 5) Niet Actief Beveiligde Overwegen (NaBo's)

Voor de aanpak van Niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) is € 10 miljoen overgeboekt vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) naar het nieuw in het realisatieprogramma opgenomen Programma Niet-actief beveiligde overwegen.

Ad 6) PHS realisatie

De lagere kasrealisatie in 2015 is het gevolg van het verschuiven van de belangrijkste realisatiewerkzaamheden van DSSU van eind 2015 naar begin 2016. Daarnaast wordt de bovenbouw scope van het project VleuGel/RSS samen met de DSSU scope in één geïntegreerd contract

uitgevoerd. In 2015 is er voor gekozen om de administratieve afwikkeling van dit contract te wijzigen zonder dat dit consequenties heeft voor de totale projectbudgetten van beide projecten. Deze wijziging heeft er toe geleid dat de uitgaven in 2015 op het project DSSU € 15 miljoen lager zijn dan geprognoseerd en op Vleuten – Geldermalsen € 15 miljoen hoger. Daarnaast is het totale projectbudget opgehoogd met 30 miljoen in verband met de gevolggkosten van ontwerpaanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen. Ook is in verband met de fase overgang van planstudie naar realisatiefase het projectbudget opgehoogd met € 9 miljoen ten behoeve van het project Veenendaal Klompersteeg.

Ad 7) AKI-plan en veiligheidsknelpunten

Het programma Aki-plan en veiligheidsknelpunten bestaat uit een groot aantal deelprojecten. Dit programma heeft in 2015 te maken gehad met te laat verkrijgen van aangevraagde Trein Vrije Periodes (TVP) en vertraging in de besluitvorming bij projecten. Daarnaast zijn werkzaamheden voor diverse deelprojecten uit kostenoverweging gecombineerd met andere werkzaamheden waardoor uitgaven anders verlopen dan eerder aangenomen. Tevens is de planologische procedure voor het deelproject Dolderseweg later gestart dan aangenomen en zijn de gronden later beschikbaar gekomen waardoor de uitgaven verschuiven.

Ad 8) Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes

Uitgaven op de post nazorg zijn onzeker en derhalve lastig te prognosticeren in een specifiek kasjaar. Het betreft een reservering voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken en geluidsanering.

Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's bleek het verantwoord het totale projectbudget te verlagen. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.

Ad 9) Programma Kleine Functiewijzigingen

Het programma Kleine Functiewijzigingen bestaat uit een grote hoeveelheid kleinere deelprojecten en programma's. De lagere realisatie wordt onder andere verklaard doordat het deelproject Uitgeest opstelcapaciteit is ondergebracht bij PHS, het deelproject «Hoofddorp opstelcapaciteit» in verband met de «Herijking» on hold is gezet en het programma «Emplacementen op Orde» later wordt gerealiseerd dan gepland omdat het eerder bedachte meeliften in bestaande plannen en Trein Vrije periodes maar beperkt mogelijk bleek. Daarnaast is er bij een aantal deelprojecten sprake van een aanbestedingsmeevaller en is bij een aantal projecten sprake van een langere voorbereidingstijd dan eerder aangenomen waardoor de uitgaven verschuiven.

Ad 10) Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten

Het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten bestaat uit een aantal deelprojecten. Bij het deelproject Spooruitbreiding Amersfoort speelt een arbitragezaak en zijn op advies van de gecontracteerde advocaat de betalingen on hold gezet. Met betrekking tot het deelproject Vrijleggen Merwede Lingelijn Geldermalsen is besloten tot een gezamenlijk Tracébesluit met PHS Geldermalsen waardoor de planstudiefase langer doorloopt en de realisatiefase later gestart kan worden. Als gevolg van deze oorzaken is de realisatie 2015 achtergebleven bij de in de begroting 2015 opgenomen prognose 2015.

Binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten was rekening gehouden met 53,1 miljoen voor de aanleg van de vrije kruising Transformatorweg. Deze aanleg is niet meer aan de orde, omdat in de plaats daarvan in het kader van PHS Amsterdam Centraal een vrije

## Produktartikelen

krusing bij Dijkgracht wordt aangelegd. Om die reden is het resterende budget ad € 53,1 miljoen toegevoegd aan PHS ter dekking van de kosten van de integrale aanpak van Amsterdam Centraal. Deze wijziging is opgenomen in de begroting 2016.

### Ad 11) Reistijdverbetering

Op het project Reistijdverbetering is in 2015 € 0,418 miljoen gerealiseerd. Het project is per 1 januari 2016 afgesloten. Van het resterende bedrag gaat € 0,072 miljoen naar de MIRT post Nazorg en € 0,699 miljoen naar de investeringsruimte.

### Ad 12) Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute

Het project is nieuw opgenomen in de begroting 2016. De totale kosten van de aanleg worden geraamd op € 19,4 miljoen. Dekking heeft voor € 2,1 miljoen plaatsgevonden vanuit het programma BOV (vanuit de reguliere gereserveerde middelen ten behoeve van de vervanging van beveiligingsinstallaties) en voor € 7,3 miljoen vanuit de bestaande reservering voor ATB-Vv-seinen in PHS omdat de aanleg gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS.

### Ad 13) Kleine projecten personenvervoer

In 2015 is besloten € 3,7 miljoen in het MIRT planstudieproject «Grens-overschrijdend spoorvervoer» te oormerken voor de vervanging van het verouderde treinbeïnvloedingssysteem «Memor/Krokodil» op het traject Maastricht–Belgische grens. Om de volgende twee redenen is dit project niet ondergebracht binnen de voorkeursbeslissing ERTMS van het MIRT-project «ERTMS-implementatie»:

- Het grensbaanvak Maastricht–Visé maakt geen onderdeel uit van de in de ERTMS-voorkeursbeslissing vastgelegde corridors in de brede Randstad waarop ERTMS-implementatie voorzien is.
- In de ERTMS-voorkeursbeslissing is aangegeven dat de implementatie van ERTMS level 2 uitgangspunt is. Op het traject Maastricht–Visé zal echter een ander systeem worden aangelegd.»

Dit project is in de begroting 2016 overgeboekt naar het realisatieprogramma en, gelet op de omvang van het projectbudget, ondergebracht onder de post «Kleine Projecten». Dit verklaard de stijging van het projectbudget van deze post ten opzichte van het budget zoals opgenomen in de begroting 2015.

### Ad 14) OV SAAL korte termijn

De financiële afwikkeling van een aantal termijnen welke ten tijde van het opstellen van de begroting 2015 waren voorzien in 2015 zijn in 2014 gerealiseerd. Daarnaast is er sprake van optimalisaties in de bouwwerkzaamheden en is er vertraging opgetreden bij de aanbesteding bij Cluster A Flevolijn waardoor uitgaven verschoven zijn in de tijd.

### Ad 15) Amsterdam CS, Cuypershal

Als gevolg van een niet sluitende businesscase zijn de werkzaamheden ten aanzien van het Cuypersgebouw on hold gezet. Hierdoor verschuift de start van de werkzaamheden en verschuiven eveneens de geprognosticeerde uitgaven.

### Ad 16) Amsterdam CS, Fietsenstalling

In 2014 is in overleg het project Fietsenstallingen Amsterdam gesplitst in twee kleine door Prorail te bouwen stallingen (samen 3.000 plaatsen) en een grote door de gemeente Amsterdam te bouwen stalling (7.000 plaatsen). Dat leidde tot herziening van de kasreeks. Op basis van de gemaakte afspraken met de gemeente Amsterdam zijn de gereserveerde kasuitgaven 2015 verschoven naar 2016. Deze gelden zullen beschikbaar worden gesteld middels een BDU uitkering.

### Ad 17) Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)

## Produktartikelen

Het programma Regionet bestaat uit een groot aantal deelprojecten. De lagere realisatie in 2015 bestaat uit een saldo van een aantal kleinere afwijkingen met name veroorzaakt doordat in 2015 minder aanspraak is gemaakt op het projectbudget onvoorzien binnen de diverse deelprojecten dan geprognosticeerd.

Ad 18) Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)

De bovenbouw scope van het project Vleuten – Geldermalsen/Randstadspoor wordt samen met het project DSSU in één geïntegreerd contract uitgevoerd. In 2015 is er voor gekozen om de administratieve afwikkeling van dit contract te wijzigen zonder dat dit consequenties heeft voor de totale projectbudgetten van beide projecten. Deze wijziging heeft er toe geleid dat de uitgaven in 2015 op het project Vleuten – Geldermalsen € 15 miljoen hoger zijn dan geprognosticeerd en op DSSU € 15 miljoen lager. Daarnaast was binnen het totale projectbudget € 20,9 miljoen gereserveerd voor risico's en onvoorziene uitgaven op de lopende deelprojecten. Aangezien de meeste aanbestedingen hebben plaatsgevonden en het de verwachting is dat de resterende risico's, indien deze zich voordoen, opgevangen kunnen worden binnen het huidige projectbudget is het niet noodzakelijk deze € 20,9 miljoen binnen het projectbudget Vleugel gereserveerd te houden. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Ad 19) OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)

In de begroting 2016 is toegelicht dat het projectbudget is verhoogd als gevolg van indexeringsverschillen, een langere doorlooptijd van 2 jaar waardoor de kosten voor administratie en toezicht zijn toegenomen als ook de toegenomen kosten van de aannemer door opgelopen vertragingen en omzetzijding. Deze meerkosten zijn, zoals eveneens toegelicht in de begroting 2016, gedekt vanuit de Investeringsruimte en de post reservering BC NSP's. De hogere realisatie in 2015 wordt verklaard doordat de genoemde toevoegingen nog niet waren verwerkt in de budgetten zoals opgenomen in de begroting 2015.

Ad 20) Den Haag CS (t.b.v. NSP)

Het project is financieel afgerond. Om die reden is er in de kolom «huidig projectbudget» geen bedrag meer opgenomen.

Ad 21) Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)

Het project is financieel afgerond en om die reden niet meer opgenomen.

Ad 22) Den Haag CS perronsporen 11 en 12

Er is in 2015 € 0,4 miljoen gerealiseerd ten opzichte van het budget ad 1,2 miljoen. Het niet in 2015 tot betaling gekomen budget wordt aan het budget 2016 toegevoegd.

Ad 23) Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft

De hogere realisatie in 2015 wordt voornamelijk verklaard doordat als gevolg van vertraging bij de beveiligingswerkzaamheden in 2014 een deel van deze werkzaamheden en bijbehorende uitgaven is doorgeschoven naar 2015. Dit was niet voorzien ten tijde van het opstellen van de begroting 2015.

Ad 24) Breda Centraal (t.b.v. NSP)

Medio 2015 is een aanvullende subsidiebeschikking aan ProRail verleend (dekking vanuit de investeringsruimte) voor de claimafhandeling met de aannemer (meerwerk en verdragingskosten) en de ophoging van het projectbudget voor het opvangen van risico's. Dit heeft naast de verhoging van het projectbudget ook geresulteerd in hogere uitgaven 2015.

Ad 25) Traject Oost uitv. Convenant DMB

Als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller is het budget van het deelproject Bunnik verlaagd met € 6,8 miljoen. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).



## *Produktartikelen*

### Ad 26) Regionale lijnen Gelderland

In verband met de afgifte van de realisatiebeschikking Valleilijn is het bijbehorende projectbudget overgeboekt van het planstudieprogramma naar het realisatieprogramma.

### Ad 27) Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden

De resterende middelen voor dit project zijn geraamd binnen artikelonderdeel IF 14.03.01. Op het moment dat er een (aanvullende) subsidiebeschikking wordt verleend worden de hiervoor benodigde middelen overgeboekt vanuit 14.03.01 en toegevoegd aan dit projectbudget. Het projectbudget is in 2015 met € 40,3 miljoen verhoogd door overboeking vanuit IF 14.03.01.

### Ad 28) Sporendriehoek Noord-Nederland

Het programma Sporendriehoek bestaat uit een aantal deelprojecten. De lagere realisatie wordt voornamelijk verklaard door de volgende oorzaken. Bij het deelproject Hoogeveen is sprake van een herziening van de scope waardoor de uitvoering is vertraagd. Het project Blokverdichting Zwolle – Meppel is on hold gezet in afwachting van de uitkomst van de studie dienstregeling Zwolle–Leeuwarden. Ten tijde van het opstellen van de begroting 2015 werd er nog vanuit gegaan dat voor het project Groningen Spoor knoop de uitgaven 2015 ten laste van dit programma zouden worden gebracht maar deze uitgaven zijn uiteindelijk voor rekening van de Provincie Groningen gekomen.

### Ad 29) Afdkking risico's spoorprogramma's

De binnen artikel 13.03 gereserveerde gelden zijn overgeboekt naar IF 17 HSL (geluid).

### Ad 30) Intensivering Spoor in steden (I)

lenM is voor de uitputting van het budget volledig afhankelijk van gemeenten die, om voor een uitkering in aanmerking te komen, eerst een startverklaring moeten indienen. In 2015 zijn er minder uitkeringen aangevraagd dan geraamd.

### Ad 31) Spoorzone Ede

De werkzaamheden in 2014 verliepen voorspoediger dan verwacht ten tijde van het opstellen van de begroting 2015. Hierdoor zijn de voor 2015 geplande uitgaven reeds in 2014 gerealiseerd.

Produktartikelen

Projectoverzicht realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>ProRail Projecten</b>							
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05							
	- 6	- 4	2	- 33			
<b>Projecten nationaal</b>							
PAGE risico reductie							
	1	0	- 1	18	18	divers	divers 1)
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua							
	47	45	- 2	170	173	2013 e.v.	2014 e.v.
Aslasten Cluster III realisatie							
	0	0	0	1	1		
<b>Projecten Oost Nederland</b>							
Uitv.progr Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov)							
	9	11	2	154	138	divers	divers 2)
<b>Projecten Zuidwestelijke delta</b>							
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn							
	7	0	- 7	27	27	2014/2016	2014–2017 3)
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding							
	6	4	- 2	217	217	2014 e.v.	2014 e.v.
<b>Overige projecten</b>							
Nazorg gereedgekomen projecten							
	1	0	- 1	4	2	divers	divers 4)
Afrondingen							
		1	1	- 1			
<b>Totaal ProRail Projecten</b>							
	<b>65</b>	<b>57</b>	<b>- 8</b>	<b>557</b>	<b>576</b>		
<b>Overige (niet ProRail) Projecten</b>							
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Programma Realisatie (IF 13.03.02)</b>							
	<b>65</b>	<b>57</b>	<b>- 8</b>	<b>557</b>	<b>576</b>		
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.02)</b>							
	<b>65</b>	<b>57</b>	<b>- 8</b>				
<b>Overprogrammering (-)</b>							
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) PAGE risico reductie

Voor de uitvoering van het deelproject Page emplacementen Delfzijl bleek het noodzakelijk een spooraansluiting in eigendom te verkrijgen. Het heeft meer tijd gevegd dan verwacht om de exacte extra kosten hiervan in beeld te brengen waardoor de aanvullende subsidieaanvraag later is ingediend dan gepland.

Ad 2) Uitv.progr Goederenroute Elst/Deventer–Twente (NaNov)

In het budget van het programma NaNov was onder andere een reservering opgenomen voor het bouwen van een extra spoor bij

Deventer-Oost om keren en kopmaken van goederentreinen uit Zutphen naar Oldenzaal/grens en andersom mogelijk te maken. Bij de start van het PHS-project Goederenroute Oost-Nederland is de reservering in het NaNov-budget «bevroren» omdat het kopmaken te Deventer een van de varianten was die in het kader van PHS-GON werd onderzocht. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (Kamerstukken II, 2013/14, [32 404, nr. 74](#)) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (inclusief kopmaken te Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNov-budget is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden ad € 16 miljoen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Ad 3) Geluidmaatregelen Zeeuwselijn

De voorbereiding (ontwerp en conditionering, inclusief het verkrijgen van bouwvergunningen) vergt een langere doorlooptijd dan eerder aangenomen. De aanleg van de geluidschermen en werkzaamheden voor gevelisolatie verschuiven hierdoor naar eind 2017.

Ad 4) Nazorg gereedgekomen projecten

Uitgaven op de post nazorg zijn onzeker en derhalve lastig te prognosticeren in een specifiek kasjaar. Het betreft een reservering voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken. Op basis van een inventarisatie van nog uit te voeren werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's bleek het verantwoord het totale projectbudget te verlagen. De vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.

Produktartikelen

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04) (bedragen x € 1 mln)						
Projectomschrijving	Projectbudget				Planning	
	TB		TB		Indienst- Toestelling lich-ting	
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015		2015		2015	
<b>Verplicht</b>						
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	0	- 34			nvt	
<b>Projecten Nationaal</b>						
Kleine projecten Personenvervoer	5	5			nvt	divers
Reservering opbouw compensatie NS	157	158			nvt	divers
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Quick scan decentraal spoor Gelderland	19	15			2011-2016	2011-2017 1)
Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland Zwolle – Herfte 1)	25	0			2015-2018	2015-2018 2)
	189	190				2017-2021
<b>Gebonden</b>						
<b>Projecten Nationaal</b>						
Grensoversch. Spoorvervoer Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	29	18			divers	divers 3)
Grensoversch. Spoorvervoer, fase 2	43	43			2014-2018	2014-2018
Progr.Hoogfreq.Spoor (PHS)	1.320	2.428			divers	divers 4)
Reservering Businesscase NSP	12	0			nvt	5)
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)	202	193			divers	divers 6)
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	448	404			2021-2022	7)
<b>Bestemd</b>	168	10				8)
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>						
<i>Gesignaleerde risico's</i>						
<b>Totaal planuitwerkingsprogramma</b>	<b>2.707</b>	<b>3.515</b>				
<b>Begroting (IF 13.03.04)</b>	<b>2.707</b>	<b>3.515</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) Quick scan decentraal spoor Gelderland

In verband met de afgifte van de realisatiebeschikking Valleilijn is het bijbehorende projectbudget overgeboekt van het planstudieprogramma naar het realisatieprogramma.

Ad 2) Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland

Naar aanleiding van de gemaakte afspraken met de provincie Gelderland en Overijssel zijn de gereserveerde gelden overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en worden uitgekeerd via de BDU en het Provinciefonds.

Ad 3) Grensoversch. Spoorvervoer

Naar aanleiding van de gemaakte afspraken met de provincie Limburg zijn de gereserveerde gelden ad € 7,5 miljoen voor het project Heerlen – Aken beschikbaar gesteld via de BDU en het Provinciefonds.

Daarnaast is in 2015 besloten € 3,7 miljoen in het MIRT-project «grens-overschrijdend spoorvervoer» te oormerken voor de vervanging van het verouderde treinbeïnvloedingssysteem «Memor/Krokodil» op het traject Maastricht–Belgische grens. Om de volgende twee redenen is dit project niet ondergebracht binnen de voorkeursbeslissing ERTMS van het MIRT-project «ERTMS-implementatie»:

- Het grensbaanvak Maastricht–Visé maakt geen onderdeel uit van de in de ERTMS-voorkeursbeslissing vastgelegde corridors in de brede Randstad waarop ERTMS-implementatie voorzien is.
- In de ERTMS-voorkeursbeslissing is aangegeven dat de implementatie van ERTMS level 2 uitgangspunt is. Op het traject Maastricht–Visé zal echter een ander systeem worden aangelegd.»

Het project Aanleg ERTMS op het grensbaanvak Maastricht – Vise is in de begroting 2016 overgeboekt naar het realisatieprogramma en, gelet op de omvang van het projectbudget, ondergebracht in de MIRTpost «Kleine Projecten».

#### Ad 4) Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Op het projectbudget PHS hebben meerdere mutaties plaatsgevonden; het projectbudget is ondermeer verhoogd met de bijdrage van de Provincie Noord Brabant en de gemeente Vught (127 miljoen), de bijdrage vanuit Financiën naar aanleiding van het besluit niet te werken met de eerder bedachte leenfaciliteit (€ 675 miljoen), de binnen het IF gereserveerde rente en aflossing voor deze leenfaciliteit (€ 116,2 miljoen) de vrijval vanuit het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (€ 53 miljoen), de toevoeging vanuit OV SAAL MLT (€ 45,4 miljoen) de overboeking vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen (€ 14,6 miljoen), toevoeging vanuit de investeringsruimte ter dekking meerkosten Rijswijk Delft Zuid (€ 85,9 miljoen). Daarnaast is het planstudiebudget verlaagd in verband afgeven van de realisatiebeschikking Veenendaal Klompersteeg (– € 8,7 miljoen).

#### Ad 5) Reservering Businesscase NSP

De gereserveerde gelden binnen de post reservering Businesscase NSP zijn toegevoegd aan het project OV terminal stationsgebied Utrecht (zie ook de toelichting ad. 19 bij Projectoverzicht 13.03.01).

#### Ad 6) Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Voor de aanpak van Niet-actief beveiligde overwegen (Nabo's) is € 10 miljoen overgeboekt vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) naar het nieuw in het realisatieprogramma opgenomen programma Aanpak Niet-actief beveiligde overwegen.

#### Ad 7) OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad

Vanuit het OV SAAL MLT budget is € 45,4 miljoen overgeboekt naar het budget van het programma PHS, waar OV SAAL onderdeel van is, omdat de binnen het projectbudget OV SAAL MLT gereserveerde middelen voor de uitbreiding op de Flevolijn in Almere, met uitzondering van € 1,5 miljoen voor de aanpak van het fietsparkeren in Almere Centrum en Almere Poort, niet nodig blijken.

#### Ad 8) Bestemd

De verlaging van het bedrag bij «Bestemd» wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen van de gereserveerde middelen voor Rente en aflossing PHS leenfaciliteit (116 miljoen) aan het projectbudget PHS. Daarnaast zijn de gereserveerde middelen (€ 35 miljoen) voor de compensatie van NS voor de exploitatie van de treinverbindingen naar Antwerpen (Kamerstukken II, 2012/13, [22 026, nr. 371](#)) in mindering gebracht op de te ontvangen Concessieprijs HRN (IF 13.09), conform artikel 66 van de Vervoerconcessie HRN 2015–2025.

Produktartikelen

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05) (bedragen x € 1 mln)						
	Projectbudget				Planning	
	TB		TB		Indienst-	Toe-
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	stelling	lich-
	2015		2015		2015	ting
<b>Projectomschrijving</b>						
<b>Verplicht</b>						
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	17	13				
<b>Gebonden</b>						
<b>Projecten Nationaal</b>						
Aslastencluster III					divers	divers
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
Kleine project Goed	17	17			divers	divers
Calandbrug	157	158			2019	2020
<b>Bestemd</b>	1	0				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>						
<i>Gesignaleerde Risico's</i>						
<b>Totaal planuitwerkingsprogramma</b>	<b>192</b>	<b>188</b>				
<b>Begroting (IF 13.03.05)</b>	<b>192</b>	<b>188</b>				

**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 IenM.

Produktartikelen

Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Projecten nationaal</b>							
Infraprovider							
HSL-Zuid						2007	
Reguliere beschik- baarheidsver- goeding	148	149	1	3.577	3.626		
Rente- en belasting- aanpassingen	- 3	- 19	- 17		- 37		
Werkzaamheden ex artikel 17.03 (pilot geluid)		0	0		13		
Diverse afreke- ningen	1	2	1		36		
<b>Totaal</b>	<b>147</b>	<b>132</b>	<b>- 15</b>	<b>3.577</b>	<b>3.638</b>		
<b>Begroting (IF 13.04)</b>	<b>147</b>	<b>132</b>	<b>- 15</b>				

**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

Bedragen x € 1.000			
	Realisatie 2015	Begroting 2015	Verschil
Rente leningen	17.141	16.597	544
Schuldreductie aflossing 2012		31.800	- 31.800
<b>Totaal rente en aflossingen ProRail</b>	<b>17.141</b>	<b>48.397</b>	<b>- 31.256</b>

*Toelichting:*

Per eind 2015 heeft ProRail nog voor € 314 miljoen aan leningen uitstaan, waarvan € 241 miljoen bij het Ministerie van Financiën en € 73 miljoen bij banken. IenM staat garant voor de rentebetalingen en aflossingen door ProRail. Zie hiervoor ook de saldi-balans van IenM, onderdeel garantstel- lingen.

**13.08 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investerings- ruimte verantwoord. In 2015 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

**13.09 Ontvangsten**

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derdepartijen voor spooruitgaven verantwoord. De gebruiksvergoeding die vervoerders betalen wordt door ProRail vastgesteld en geïnd (zie artikelonderdeel 13.02) en wordt daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting.

Bedragen x € 1.000				
	Realisatie 2015	Begroting 2015	Verschil	Toelichting
Concessievergoedingen NS	169.907	232.547	- 62.640	1)
Boetes NS en ProRail	5.575	0	5.575	2)
Afrekeningen ProRail	64.282	0	64.282	3)
Projectbijdragen decentrale overheden	590	173	417	
EU-bijdragen	498	0	498	
<b>Totaal Ontvangsten</b>	<b>240.852</b>	<b>232.720</b>	<b>8.132</b>	

*Toelichting:*

Ad 1) De betaaldatum voor de HSL-heffing is verschoven van 1 december 2015 naar 1 februari 2016. Hierdoor vallen de ontvangsten in 2015 € 58,5 miljoen lager uit dan begroot. Daarnaast heeft de afrekening met NS/HSA inzake niet geleverde treinpaden HSL in 2013 en 2014 geleid tot een lagere vordering op NS/HSA in 2015 van € 4 miljoen.

Ad 2) In 2015 zijn de prestatieboetes NS en ProRail over 2013 en 2014 ontvangen ad € 5,6 miljoen. Deze ontvangsten zijn toegevoegd aan de investeringsruimte spoor.

Ad 3) In 2015 zijn de subsidies voor beheer, onderhoud en vervanging over 2013 en 2014 vastgesteld. Deze hebben geleid tot terugbetalingen door ProRail ad € 58 miljoen en zijn toegevoegd aan de investeringsruimte spoor. Daarnaast hebben in 2015 verrekeningen voor aanlegprojecten plaatsgevonden over 2014 ad € 6,8 miljoen. Deze ontvangsten zijn aan de desbetreffende projectbudgetten toegevoegd.



**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 2015 bij beleidsartikel 15 OV-keten.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
14. Regionaal, lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Verschil	
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015
<b>Verplichtingen</b>	<b>164.588</b>	<b>65.062</b>	<b>602.679</b>	<b>240.876</b>	<b>2.994</b>	<b>67.024</b>	<b>- 64.030</b> 1)
<b>Uitgaven</b>	<b>338.572</b>	<b>238.852</b>	<b>215.678</b>	<b>163.374</b>	<b>134.964</b>	<b>181.447</b>	<b>- 46.483</b>
<b>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</b>	<b>138.107</b>	<b>142.033</b>	<b>58.664</b>	<b>149.178</b>	<b>128.658</b>	<b>118.082</b>	<b>10.576</b>
14.01.02 Planuitw.progr. Reg/lok	69	0	0	11.159	25	0	25 2)
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	138.038	142.033	58.664	138.019	128.633	115.079	13.554 3)
14.01.04 Investeringsruimte			0	0	0	3.003	- 3.003 4)
<b>14.02 Regionale Mob. Fondsen</b>	<b>30.592</b>	<b>41.580</b>	<b>45.185</b>	<b>9.334</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</b>	<b>169.873</b>	<b>55.239</b>	<b>111.829</b>	<b>4.862</b>	<b>6.306</b>	<b>63.365</b>	<b>- 57.059</b>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	9.873	2.539	3.432	4.862	6.306	47.158	- 40.852 5)
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen	160.000	52.700	108.397	0	0	0	0
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	0	0	0	16.207	- 16.207 6)
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.210</b>	<b>844</b>	<b>0</b>	<b>844</b>

Financiële toelichting

Ad 1) In 2015 heeft budgetoverheveling plaatsgevonden naar het Mobiliteitsfonds, Provincie- en gemeentefonds en het BTW compensatiefonds waardoor zowel de kas als de verplichting in 2015 is verlaagd. Daarnaast is € 37,5 miljoen overgeboekt naar IF 13.03.01 ten behoeve van het project Partiële Spoorverdubbeling Groningen–Leeuwarden. De uitgaven voor dit project zijn geraamd op op 14.03.01 maar worden verantwoord op 13.03.01. Tevens is € 3,6 miljoen overgeboekt via de BDU voor het project BleiZo.

Ad 2 t/m 6) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

**14.01 Grote regionale/lokale projecten**

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden voor de ontvangers buiten de G3 (de drie grote steden) en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 miljoen en € 225 miljoen) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2015 bij beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid en 15 OV-keten.

Producten

**Algemeen**

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

**Verkenningen**

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

**14.01.02 Planuitwerkingsprogramma regionaal/lokaal**

Projectoverzicht planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (14.01.02) (bedragen x € 1 mln)						
Projectomschrijving	Projectbudget				Planning	
	2015		2015		TB	Open- Toestelling lich-ting
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
Projectomschrijving	2015		2015		2015	
<b>Verplicht</b>						
<b>Projecten Brabant</b>						
Verkeersruit Eindhoven (Noord-oostcorridor)	271	272			2019-2021	
<b>Gebonden</b>						
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>						
Ombouw Amstelveenlijn	76	77			2020	2020
<b>Bestemd</b>	71	51				1
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>						
<i>Gesignaleerde risico's</i>						
<i>Afronding</i>						
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>418</b>	<b>400</b>				
<b>Begroting (IF 14.01.02)</b>	<b>418</b>	<b>400</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) De verlaging van het bedrag bij «Bestemd» wordt veroorzaakt door het overboeken van de voor HOV Amstelveenlijn gereserveerde middelen naar de investeringsruimte (€ 25 miljoen) en het toevoegen van € 16 miljoen ter dekking van de BOV kosten HOV net Zuid Holland Noord voor de periode 2019–2028.

Verder voor wat betreft het project Verkeersruit Eindhoven, deze wordt niet voortgezet. In 2015 heeft de Minister met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, en daarmee de inzet van deze middelen (Kamerstukken II, 2015/16, [34 300-A, nr. 16](#)).

### 14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Projectoverzicht realisatieprogramma Regionale/lokale infrastructuur (14.01.03) (bedragen x € 1 mln)							
Projectomschrijving	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Projecten</b>							
<b>Zuidvleugel</b>							
Rotterdamsebaan				304	305	2020–2022	Regio
A12/A20 Parallel- structuur Gouwe	28	29	1	113	107	2019–2021	Regio 1)
HOV netwerk							
Zuid-Holland Noord (voorheen							
Rijn–Gouwelijn)	12	12	0	202	203	2018	2018
Randstadrail (incl. voorbereidings- kosten							
en aanlanding RR op Den Haag HSE)	12	12	0	894	894	2006–2016	2006–2016
<b>Projecten Noord- Holland, Utrecht en Flevoland</b>							
Utrecht Trams naar De Uithof		0	0	110	110	2018	2018
N201				178		2014	2)
Noord/Zuidlijn							
Noord–WTC	64	75	11	1.185	1.186	2017	2017 3)
Afronding		1	1				
<b>Programma</b>	<b>116</b>	<b>129</b>	<b>12</b>	<b>2.986</b>	<b>2.805</b>		
<b>Begroting (IF 14.01.03)</b>	<b>116</b>	<b>129</b>	<b>12</b>				
<b>Overprogrammering (–)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) A12/A20 Parallelstructuur Gouwe

Op basis van de betalingen van de subsidie aan de provincie Zuid-Holland wordt een bedrag overgeboekt naar het BTW-compensatiefonds. Het projectbudget is met dit bedrag verlaagd.

Ad 2) N201

Het project onder aansturing van de provincie Noord-Holland is opgesteld. Het Rijk heeft haar subsidie voor dit project geheel aan de regio beschikbaar gesteld.

Ad 3) Noord/Zuidlijn Noord-WTC

In verband met het eerder realiseren van mijlpalen is de kasreeks hierop aangepast.

### 14.01.04 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2015 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

### 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering In 2015 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, 2007/08, [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 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
Projectomschrijving	2015			2015		2015	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	47	6	- 41	483	379		1)
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		0	0	534	534		
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma Afronding	16	0	- 16	98 - 1	82		2)
<b>Begroting (IF 14.03)</b>	<b>63</b>	<b>6</b>	<b>- 57</b>	<b>1.114</b>	<b>995</b>		
LMCA Spoor: spoordriehoek	18	9	- 9	134	135		3)
<b>Totale rijksbijdrage Noord-Nederland</b>	<b>81</b>	<b>15</b>	<b>- 66</b>	<b>1.248</b>	<b>1.130</b>		

*Toelichting:*

Ad 1) Concrete bereikbaarheidsprojecten

De lagere realisatie wordt verklaard doordat de op dit artikelonderdeel geraamde uitgaven voor het project Partiële spooruitbreiding Groningen Leeuwarden ad € 37,4 miljoen zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03.01. Daarnaast is vertraging ontstaan bij het sluiten van de realisatie overeenkomst voor het project Leeuwarden Werpsterhoek waardoor een deel van de geplande uitgaven niet in 2015 zijn gerealiseerd. De verlaging van het totale projectbudget wordt verklaard door de bovengenoemde overboeking ten behoeve van het project Partiële spooruitbreiding Groningen Leeuwarden, een overboeking van € 14 miljoen naar IF 12 tbv de aanleg van de N33 Assen-Zuidbroek en een storting van in totaal € 51 miljoen in zowel Provinciefonds, gemeentefonds als het BTW compensatiefonds.

Ad 2) Ruimtelijk economisch programma

De REP-middelen worden via het Provinciefonds uitgekeerd. Dit maakt dat de begroting van lenM geen realisatie laat zien.

*Produktartikelen*

Ad 3) LMCA Spoor: spoordriehoek  
Zie de toelichting ad. 28 bij Projectoverzicht 13.03.01).

**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaagewegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2015 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II, 2004/05, 29 644, nr. 6). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
15. Hoofdvaarwegennet					Realisatie	Begroting	Vershil
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015
<b>Verplichtingen</b>	<b>918.852</b>	<b>679.932</b>	<b>818.272</b>	<b>468.336</b>	<b>1.660.126</b>	<b>825.542</b>	<b>834.584</b> 1)
<b>Uitgaven</b>	<b>829.016</b>	<b>823.026</b>	<b>864.431</b>	<b>894.465</b>	<b>871.615</b>	<b>883.428</b>	<b>- 11.813</b>
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	<b>23.366</b>	<b>19.525</b>	<b>13.722</b>	<b>13.986</b>	<b>7.545</b>	<b>7.516</b>	<b>29</b>
<b>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>343.239</b>	<b>308.851</b>	<b>304.567</b>	<b>363.939</b>	<b>401.328</b>	<b>394.852</b>	<b>6.476</b>
15.02.01 Beheer en onderhoud	202.585	136.650	183.968	202.742	208.340	175.541	32.799 2)
15.02.02 Servicepakket B&O	105.026	110.847	0	0	0	0	0
15.02.04 Vervanging	35.628	61.354	120.599	161.197	192.988	219.311	- 26.323 3)
<b>15.03 Aanleg</b>	<b>193.644</b>	<b>226.954</b>	<b>290.785</b>	<b>269.264</b>	<b>210.556</b>	<b>251.126</b>	<b>- 40.570</b>
15.03.01 Realisatie	193.644	226.954	287.424	264.018	196.320	201.604	- 5.284 4)
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	0	0	3.361	5.246	14.236	49.522	- 35.286 5)
<b>15.04 Geïntegreerde Contractvormen/PPS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>679</b>	<b>0</b>	<b>679</b> 6)
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten</b>	<b>260.217</b>	<b>256.760</b>	<b>255.357</b>	<b>247.276</b>	<b>251.507</b>	<b>246.589</b>	<b>4.918</b>
15.06.01 Apparaatskosten RWS	247.352	244.421	242.391	233.811	225.493	222.769	2.724
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	12.865	12.339	12.966	13.465	26.014	23.820	2.194
<b>15.07 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 16.655</b>	<b>16.655</b> 7)
<b>15.09 Ontvangsten</b>	<b>29.456</b>	<b>51.704</b>	<b>10.853</b>	<b>48.344</b>	<b>213.179</b>	<b>26.980</b>	<b>186.199</b> 8)

Financiële toelichting

Ad 1) De verplichtingenrealisatie is hoger dan geraamd. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat in 2015 al contract close voor het project Zeetoeegang IJmond (€ 967 miljoen) heeft plaatsgevonden. Daartegenover staan lagere verplichtingen welke met name worden veroorzaakt door het project Maasroute modernisering fase 2 (€ - 59 miljoen), waar de doorwerking 2014 volgens de projectplanning niet in 2015 nodig was, De Baltic Ace (€ - 38 miljoen) waarbij verplichtingen reeds in 2014 in plaats van 2015 zijn aangegaan, en bij de projecten Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK) Utrecht en Limburg (Stuwen Maas) waarbij de geplande verplichtingen niet in 2015, maar in 2016 en latere jaren worden aangegaan (€ - 15 miljoen).

Ad 2) De verhoging van dit artikelonderdeel wordt voornamelijk veroorzaakt door de bijdrage van het Ministerie van Defensie aan het meerjarige Search and Rescue (SAR) contract. Daarnaast is het artikelonderdeel verhoogd als gevolg van de verwerking van het saldo 2014.

Ad 3) Het faseren van verschillende renovaties binnen het pakket RINK-maatregelen Limburg, leidt tot het doorschuiven van circa € 17 miljoen naar latere jaren. De tegenvallende staat van twee objecten leidt tot latere uitvoering van de RINK-maatregelen in Utrecht (circa € 6 miljoen), terwijl meevallers en versnelling bij de Dr. Deelenbrug tot lagere realisatie leiden (circa € 4 miljoen).

Ad 4) De realisatie ligt lager dan verwacht doordat bij de Zuid Willemsvaart aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel betalingen uit 2015 reeds in 2014 zijn voldaan. Verder betreft het een desaldering waarbij een niet meer verwachte bijdrage uit 2013 alsnog is gerealiseerd.

Daarnaast is bij het DBFM project Keersluis Limmel de budgettaire reeks omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 5) Het verschil in realisatie wordt vooral veroorzaakt door vertragingen in de bestemmingsplanprocedures bij de projecten ligplaatsen Beneden-Lek en sluis Eefde, een vertraagde start van de realisatie van het project Eemshaven-Noordzee als gevolg van een verlengde Raad van State procedure en het feit dat er bij het project Lichtenen IJmuiden met regionale partijen wordt gezocht naar mogelijkheden om de nieuwe lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkelingen.

Ad 6) De budgettaire reeksen van Keersluis Limmel zijn omgezet om de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 7) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 is vanuit de Investeringsruime in 2015 bij Miljoenennota ingevuld.

Ad 8) Het verschil wordt vooral veroorzaakt door een bijdrage van Vlaanderen aan het project Kanaal Gent-Terneuzen en een bijdrage van de provincie Noord-Holland aan het project Zeetoegang IJmond. Verder zijn ontvangsten van de berging Baltic Ace eerder dan gepland binnengekomen.

### 15.01 Verkeersmanagement

#### Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Voor de periode 2013–2016 zijn met RWS ten behoeve van het verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud prestatieafspraken gemaakt en zijn indicatoren opgesteld om beter aan te sluiten op de beleidsdoelen.

#### Producten

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

Voor de bediening van sluisen en beweegbare bruggen wordt gewerkt aan de invulling van de rijkstaakstelling op het apparaat (vanuit Rutte 1) van 17,5% zoals deze voor alle uitvoerende taken van RWS wordt ingevuld. In bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt die in 2014 zijn uitgewerkt en, waar nodig, in overleg met de sector aangepast. Het nieuwe bedieningsregime is per 1 januari 2015 geldig en heeft in 2015 niet geleid tot structureel langere wachttijden. Doelstelling is voor alle vaarwegen tot

een optimale invulling van de taakstelling te komen. Eind 2015 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 300, nr. A/56) waarin is opgenomen hoe er op de midden en lange termijn met bediening wordt omgegaan. Samenwerking met andere vaarwegbeheerders is hierin opgenomen. Uitgangspunt is dat de belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, prioriteit blijven houden.

#### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	2013	2014	Begroot 2015	Realisatie 2015
Begeleide vaarweg in km (1)	km	594	594	594	594
Bediende objecten in aantallen (2)	aantal	250	251	248	245

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

#### Toelichting:

Ad 1) Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend.

Ad 2) In de begroting 2015 was rekening gehouden met de overdracht aan 's Hertogenbosch van de bediening van één schutssluis en één beweegbare brug bij de gekanaliseerde Dieze (niet-begeleide vaarweg); de hele traverse van de Zuid-Willemsvaart door 's-Hertogenbosch is echter aan 's Hertogenbosch overgedragen. Hierin vallen alle objecten vanaf de Dungense brug, tot en met Sluis Engelen, met in totaal twee schutsluizen en zes beweegbare bruggen. De overdracht van de Keersluis bij Limmel is uitgesteld tot 2018 en de overdracht van het Wilhelminakanaal Tilburg is uitgesteld tot 2016. In 2015 zijn drie beweegbare bruggen overgedragen aan RWS vanuit de Provincie Noord-Brabant en gemeente Weert. En bij de Volkeraksluizen zijn twee (deel)basculebruggen administratief samengevoegd tot één beweegbare brug.

De indicator passeertijden sluizen is opgenomen in beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de begroting van Hoofdstuk XII.

### 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

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

#### 15.02.01 Beheer en Onderhoud

#### Producten

Met het budget voor beheer en onderhoud is het hoofdvaarwegennet en de directe omgeving daarvan, in 2015 op een niveau gehouden om de bedrijfszekerheid voldoende te waarborgen. Dit heeft plaatsgevonden via preventief beheer en onderhoud. Daarnaast heeft correctief onderhoud plaatsgevonden, wanneer de beheerder geconfronteerd werd met onverwacht functieverlies en aan de gebruiker



## Produktartikelen

ongewild minder service kon worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder Beheer en Onderhoud.

De activiteiten waren erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betrof maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betrof het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd; zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma en/of het hoofdwatersysteem.

### Kustwacht

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

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

De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en de begroting voor de Noordzee.

### Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002/03, [28 600 XII, nr. 17](#)). Nog slechts enkele kleinschalige verplichtingen resteren, die op dit artikel worden geboekt.

Meetbare gegevens

Beheer en onderhoud kent het volgende areaal:

Areaal	Eenheid	2013	2014	Begroot 2015	Realisatie 2015
Vaarwegen	km	6.594	6.975	6.957	7.004

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

### Toelichting:

Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen (HTA), hoofdvaarwegen (HVW) en overige vaarwegen (OVW), die voor de binnenvaart in beheer zijn bij RWS en die in totaal 3.460 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeevaarweg van in totaal 3.544 kilometer. Hierin is meegenomen de overdracht van ca 2 km gekanaliseerde Dieze in 2015. Ten opzichte van de begroting 2015 is er sprake van een toename van ca 50 km op de totale lengte vaarwegen. Dit is het gevolg van de verandering van lengten als gevolg van wijzigingen in de vaargeulen Westerschelde, Waddenzee en de Tweede Maasvlakte.

Indicatoren Beheer en Onderhoud					
Indicator	2013	2014	streefwaarde 2015	Realisatie 2015 (%)	Gerealiseerd 2015 uren gestremd
Technische Beschikbaarheid (1) (gehele areaal)	100%	99,3%	99,0%	98,9%	n.v.t.
Geplande stremmingen (2) (gehele areaal)	0,23%	0,2%	0,8%	0,9%	5.055
Ongeplande stremmingen (3) (gehele areaal)	0,15%	0,5%	0,2%	0,2%	993

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

*Toelichting:*

Ad 1) De technische beschikbaarheid geeft aan in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik. De verschillen tussen de streefwaarde en de realisatie zijn zeer beperkt.

Ad 2) De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op deze vaarwegen. De percentages zijn berekend door de stremmingen af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten.

Voor de geplande stremmingen ligt de gerealiseerde score voor het gehele areaal net iets boven, en dus ongunstiger dan, de streefwaarde. In 2015 is er groot onderhoud geweest aan onder andere de Koninginnen-sluis, de Wilhelminasluis en de Zandkreeksluis welke hebben bijgedragen aan de iets te hoge stremmingen.

Ad 3) De ongeplande stremmingen voor het gehele areaal voldoen met 0,2% aan de norm.

Op basis van proefmetingen zijn streefwaarden vastgesteld. Gedurende de jaren worden de daadwerkelijke prestaties gemonitord en wordt vastgesteld of een bijstelling van de prestatieafspraken nodig is.

**15.02.04 Vervanging**

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet. De projecten in het Programma verlengen de levensduur van de kunstwerken zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Het resterende deel van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls) en het programma NoMo achterstallig onderhoud vaarwegen (NoMo AOV) is in het programma vervangingen en renovaties opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

## Produktartikelen

### Meetbare gegevens

Vaarweg	Objecten/maatregel	Uitvoeringsperiode Begroting 2015	Uitvoeringsperiode Ultimo 2015
Rotterdam–België/ Zeeland (MOBZ)	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ): Rotterdam–België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls)	2019	2017 (1)
Utrecht	IMPULS/NoMo AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam–Rijnkanaal (KARGO)	2016	2016
Zeeland	NoMo AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2017	2017
Amsterdam– Rijnkanaal	NoMo AOV: Oevers Amsterdam–Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016	2016
Diverse	NoMo AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2016	2016
Brabantse kanalen	NoMo AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2016	2016
Zuid-Holland	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2016	2016
Limburg en IJsselmeergebied	NoMo AOV: Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeer- gebied	2015	gereed
Maasroute	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2016	2016
Noord-Holland	NoMo AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2016	2016
Oost-Nederland	NoMo AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water	2018/2020	2018/2020
IJsselmeergebied	Nijkerkerbrug	2017	2017
Noord-Brabant	Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug	2015	gereed
Utrecht	RINK-maatregelen Utrecht	2016	2016
Limburg	RINK-maatregelen Limburg	2016	2018 (2)
Noordzee	Berging Baltic Ace	2015	gereed
Zeeland	RINK-maatregelen Zeeland	2016	2016

Bron: Rijkswaterstaat

#### *Toelichting:*

Ad 1) De uitvoering van MOBZ is gesplitst in twee deelprojecten. Afronding van deelproject 1 wordt in 2017 voorzien. Deelproject 2 wordt hierna apart aanbesteed.  
Ad 2) Gefaseerde aanpak van verschillende Stuwen in Limburg leidt tot een latere oplevering zoals gemeld in begroting 2016.

### **15.03 Aanleg**

#### Motivering

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

#### **15.03.01 Realisatie**

#### Producten

In 2015 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Mijlpaal	Project
Openstelling	– Dynamisch Verkeersmanagement (een aantal maatregelen loopt nog door) – Diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens – Amsterdam–Rijnkanaal (keersluis Zeeburg) – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl – Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas–Veghel)
Start realisatie	– Vaarweg Eemshaven–Noordzee – Ligplaatsen Rijn–Scheldeverbinding – Quick winmaatregel Volkeraksluizen

Produktartikelen

*Toelichting:*

Binnen het project Dynamisch Verkeersmanagement zijn in 2015 de laatste onderdelen van spoor twee afgerond, is het eindresultaat van het onderzoeksprogramma opgeleverd en is de evaluatie van het programma afgerond.

Projectoverzicht realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (15.03.01) (bedragen x € 1 mln)								
Projectomschrijving	Kasbudget 2015			Projectbudget			Open- Toe- stelling lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2015			2015		2015		
<b>Projecten Nationaal</b>								
Quick Wins								
Binnenhavens	6	3	- 3	80	63	2009-2015	2009-2016	1
Dynamisch verkeersmanagement	8	15	7	99	99	2015	2015	2
Subsidieprogr. Zeehaveninnovatieproj. voor Duurzaamheid (ZIP)	0	1	1	5	5	2014	2015	3
Walradarsystemen	3	3	0	24	24	divers	divers	
Beter Benutten	10	4	- 6	12	20		0	4
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>								
Amsterdam – Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	0	1	1	14	14	2015	2015	5
De Zaan (Wilhelminasluis)		0	0	13	13	2015	2016-2017	6
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen		2	2	17	234	2020	2020	
<b>Projecten Brabant</b>								
Wilhelminakanaal Tilburg	21	20	- 1	79	81	2016	2016	
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	43	25	- 18	452	454	2015	2015	7
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>								
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding	2	0	- 2	2	2	2015	2016	
Quick wins Volkeraksluizen		0	0		3		2016-2017	
<b>Projecten Limburg</b>								
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien		0	0	10	10	2015	2015	
Maasroute, modernisering fase 2	67	44	- 23	667	636	2018	2018	8
<b>Projecten Oost Nederland</b>								

Produktartikelen

	Kasbudget 2015			Projectbudget			Open- Toe- stelling lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
Projectomschrijving	2015			2015		2015	
Vaarweg Meppel- Ramspol (keersluis Zwartsluis)							
Vaarweg Meppel- Ramspol (keersluis Zwart- sluis)	7	6	- 1	53	64	2017	2017
Capaciteitsuit- breiding sluis Eefde		2	2		75		2019-2020
<b>Projecten Noord- Nederland</b>							
Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	33	33	0	283	284	2017	2017
Verruiming vaarweg Eemshaven- Noordzee		1	1		30		2017 9
<b>Overige projecten</b>							
Amendement ligplaatsen	2	1	- 1	6	6	divers	divers
Kleine/afgeronde projecten	1	0	- 1	172	3	nvt	
Afronding		1	1	1	0		
<b>Totaal uitvoerings- programma</b>	<b>203</b>	<b>162</b>	<b>- 41</b>	<b>1.989</b>	<b>2.120</b>		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingspro- jecten	29	34	5				
<b>Programma Realisatie (IF 15.03.01)</b>	<b>232</b>	<b>196</b>	<b>- 36</b>				
<b>Begroting Realisatie (IF 15.03.01)</b>	<b>202</b>	<b>196</b>	<b>- 5</b>				
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>- 31</b>	<b>0</b>	<b>31</b>				<b>10</b>

*Toelichting:*

Ad 1) Door aanbestedingsmeevallers bij enkele subsidieprojecten zijn er lagere kasuitgaven (€ 1 miljoen). Ook het doorschuiven van de afronding van enkele projecten naar 2016 droeg bij aan lagere uitputting in 2015 (€ 2 miljoen).

Ad 2) De realisatie in 2015 is hoger doordat werkzaamheden uit 2013 en 2014 zijn doorgeschoven naar 2015.

Ad 3) Het laatste project is in 2015 afgerond, maar de evaluatie van het programma is vertraagd naar 2016.

Ad 4) De lagere uitgaven in 2015 worden veroorzaakt door een scopewijziging binnen het project Zuid-Willemsvaart-Wilhelminakanaal.

Ad 5) De hogere uitgaven zijn veroorzaakt doordat een deel van de werkzaamheden uit 2013 en 2014 is doorgeschoven naar 2015.

## Produktartikelen

Ad 6) De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017

Ad 7) De lagere uitgaven hebben voor een deel betrekking op betalingen uit 2015 welke reeds in 2014 zijn voldaan. Verder betreft het een desaldering waarbij een niet meer verwachte bijdrage uit 2013 alsnog is gerealiseerd.

Ad 8) In 2014 is de DBFM-aanbesteding afgerond van het project Keersluis Limmel. De budgettaire reeksen zijn omgezet om de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 9) In 2015 is dit project overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase, waardoor het kasritme is aangepast.

Ad 10) De vooraf ingeschatte autonome ontwikkeling heeft zich voorgedaan, waardoor de realisatie in lijn met het budget is uitgekomen.

### 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Projectoverzicht Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (15.03.02) (bedragen x € 1 mln)						
Projectomschrijving	Projectbudget				Planning	
	Begroting		TB		Open- stelling	Toe- lichting
	2015	Huidig	Begroting	Huidig		
Projectomschrijving	2015		2015		2015	
<b>Verplicht</b>						
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 44	- 74			n.v.t.	nvt 1
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>						
Zeetoeegang IJmond	601	661	2015		2019	2019 2
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	216		2014		2020	2020 3
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>						
Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen	176	294	2015	2016	nbn	2021 4
Max. bijdrage aan Vlaanderen kanaalaanpassingen t.b.v. Zeesluis	157	165	nvt		nvt	nbn
<b>Projecten Limburg</b>						
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	33		2009		2018	2018 5
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2014/2015		2023	2023
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	42		2014		2017	2017 6
<b>Gebonden</b>						
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>						
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025-2027	2025-2027
Lichter buitenhaven IJmuiden	65	65	2015	2016	2018	2018 7
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36			2023	2023
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	12	12	2015	2016	2016	2017 8
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede	20	20	2016		2017	na 2017
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010		2025-2027	2025-2027
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>						
Capaciteit Volkeraksluizen	157	152			2024-2026	2024-2026 9

Produktartikelen

	Projectbudget				Planning	
			TB		Open-	Toe-
	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	stelling	lichting
Projectomschrijving	2015		2015		2015	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36			2026–2028	2026–2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2016	2018	2018–2020	2019–2020 10
Toekomstvisie Waal	131	131	2016		2019–2021	2019–2021
Verruiming Twentekanalen fase 2	27	27	2015	2016	2018–2020	2018–2020 11
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	75		2014		2018–2020	2018–2020 12
<b>Projecten Nationaal</b>						
Bijdrage aan agentschap tbv planuitwerkingen	61	19				
<b>Bestemd</b>	508	499				
<i>Projecten in voorbereiding</i>						
<b>Projecten Nationaal</b>						
– Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud						
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>						
– Kreekraksluizen					2026–2028	2026–2028
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
– Reservering BTW Zeetoegang IJmond					2025–2028 (rijksd.)	2025–2028 (rijksd.)
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
– Verkenning IJssel, fase 2					2028	2028
– Reservering garantstelling Twentekanalen					2018–2020	2018–2020
<i>Gesignaleerde risico's</i>						
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>2.455</b>	<b>2.189</b>				
<b>Begroting (IF 15.03.02)</b>	<b>2.455</b>	<b>2.189</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) Het verschil wordt verklaard doordat enkele projecten zijn overgegaan naar de realisatiefase.

Ad 2) Het budget van het project Zeetoegang IJmond is verhoogd door een ontvangst vanuit de provincie Noord-Holland.

Ad 3) Het project Lekkanaal/ 3e kolk Beatrixsluis is in 2015 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.

Ad 4) Voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen (voorheen Grote zeesluis in kanaal Gent–Terneuzen) is op 5 februari 2015 een verdrag met Vlaanderen gesloten. Door complexiteit van het project is het geplande tracébesluit een kwartaal vertraagd naar begin 2016. Het budget is hoger vanwege een ontvangst vanuit Vlaanderen. Er is geen verandering in de oplevering.

Ad 5) Het project Maasroute, modernisering fase/Verbreding Juliana-kanaal is in 2015 van de planuitwerking- naar de realisatiefase gegaan.

Ad 6) Voor het project Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee is het tracébesluit in augustus 2015 onherroepelijk geworden en is het project overgegaan naar de realisatiefase.

Ad 7) De planning van het project Lichteren IJmuiden is vertraagd doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijk-

## Produktartikelen

heden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.

Ad 8) De planning van het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek is vertraagd omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.

Ad 9) Het deelproject Quick Wins Volkeraksluizen is naar de realisatiefase gegaan vanuit het project Capaciteit Volkeraksluizen.

Ad 10) De planuitwerking van het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel is later gestart omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.

Ad 11) De planning van de planuitwerking van het project Verruiming Twentekanalen fase 2 is vertraagd tot begin 2016.

Ad 12) Het project capaciteitsuitbreiding sluis Eefde is eind 2015 overgegaan naar de realisatiefase.

### 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

#### Motivering

Bij infrastructuurprojecten waar sprake is van PPS hanteert RWS de contractvorm DBFM (Design, Build, Finance en Maintain), waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase. DBFM garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten van veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren. In bijlage 3 van de nota Prioritering Investerings Mobiliteit en Water is een lijst van in totaal 32 potentiële DBFM-projecten opgenomen. In de Voortgangsrapportage DBFM(O) wordt hierover periodiek gerapporteerd.

#### Producten

De projecten keersluis Limmel en Zeetoeegang IJmond verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt pas na oplevering betaald. De aanbestedingen van de 3e Kolk Beatrixsluis en de Sluis bij Eefde zijn in volle gang. Deze projecten leiden pas in latere jaren tot betalingen op dit begrotingsartikel.

#### Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (15.04) (bedragen x € 1 mln.)

Projectomschrijving	Kasbudget 2016			Project-budget		Openstelling		Toelichting	
	Begroting 2016	Realisatie	Verschil	Begroting 2016	Huidig	Begroting 2016	Huidig		
Projecten Limburg									
Sluis Limmel		1	1		80			2013	1
Totaal	0	1	1	0	80				

#### Toelichting:

Ad 1) In 2014 is de DBFM-aanbesteding afgerond van het project Keersluis Limmel. De budgettaire reeksen zijn omgezet om de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.



**15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet**

Motivering

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

**15.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.  
Zie toelichting bij Ad 7) onder Tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering.

**Artikel 17 Megaprojecten verkeer en Vervoer**

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Westerscheldetunnel;
- Betuweroute;
- Hogesnelheidslijn-Zuid;
- Project Mainport Rotterdam;
- ERTMS Landelijke invoer;
- ZuidasDok.

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

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
17. Megaprojecten verkeer en vervoer	Realisatie				Begroting	Verschil	
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015
<b>Verplichtingen</b>	<b>61.057</b>	<b>22.247</b>	<b>14.159</b>	<b>5.505</b>	<b>168.273</b>	<b>96.890</b>	<b>71.383</b> 1)
<b>Uitgaven</b>	<b>72.348</b>	<b>463.739</b>	<b>14.761</b>	<b>8.473</b>	<b>82.329</b>	<b>143.740</b>	<b>- 61.411</b>
<b>17.01 Westerscheldetunnel</b>	<b>53</b>	<b>290</b>	<b>183</b>	<b>182</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>17.02 Betuweroute</b>	<b>4.105</b>	<b>9.147</b>	<b>6.044</b>	<b>1.709</b>	<b>778</b>	<b>5.055</b>	<b>- 4.277</b> 2)
<b>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</b>	<b>67.313</b>	<b>16.329</b>	<b>4.345</b>	<b>751</b>	<b>383</b>	<b>614</b>	<b>- 231</b>
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	67.313	16.329	4.345	751	383	614	- 231
<b>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	<b>445.834</b>	<b>437.973</b>	<b>4.189</b>	<b>2.993</b>	<b>4.650</b>	<b>3.482</b>	<b>1.168</b>
<b>17.07 ERTMS</b>				<b>2.838</b>	<b>18.921</b>	<b>40.000</b>	<b>- 21.079</b> 3)
<b>17.08 Zuidasdok</b>					<b>57.597</b>	<b>94.589</b>	<b>- 36.992</b> 4)
<b>17.09 Ontvangsten</b>	<b>4.090</b>	<b>1.901</b>	<b>2.346</b>		<b>32.932</b>	<b>40.347</b>	<b>- 7.415</b> 5)

Financiële toelichting

Ad 1) De hogere verplichtingenrealisatie heeft de volgende oorzaken. Bij ERTMS is in 2015 een beter inzicht verkregen in het benodigde verplichtingenbudget voor 2015. Ook is de inzet van Prorail voor ERTMS in 2015 vastgelegd voor de jaren 2015 en 2016. Voor ZuidasDok was sprake van een forse overloop van verplichtingen die oorspronkelijk voor 2014 waren voorzien, maar uiteindelijk in 2015 zijn vastgelegd. Verder is bij PMR een verplichting voor Breeddiep aangegaan. Dit was in de begroting 2015 nog voorzien.

Ad 2) t/m ad 5) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelen.

**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.

## Produktartikelen

### Producten

Projectoverzicht Betuweroute (17.02) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Betuweroute</b>						2007	2007
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	5	1	– 4	933	933		1)
– Fes regulier				2.826	2.826		
– Privaat				843	843		
– Financiering ProRail				97	97		
– Bijdrage Gelderland				8	8		
– Bijdrage VROM				14	14		
– EU ontvangsten				175	175		
<b>Totaal</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>– 4</b>	<b>4.896</b>	<b>4.896</b>		
<b>Begroting (IF 17.02)</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>– 4</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) De realisatie in 2015 valt € 4,2 miljoen lager uit dan begroot doordat de restwerkzaamheden op het gebied van herverdeling van gronden en bodemsanering langzamer verlopen dan verwacht.

### 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.

#### Producten

De status van Groot Project is in 2015 nog van kracht. In de halfjaarlijkse Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer separaat en uitgebreid geïnformeerd over het gehele HSL-Zuid vervoersysteem. In het najaar van 2015 is de 37e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2014/15, [22 026](#), nr. 485) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Produktartikelen

Projectoverzicht HSL-Zuid (17.03) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>HSL-Zuid</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>	<b>6.151</b>	<b>6.226</b>		
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	1	0	- 1	2.635	2.680		1)
- Fes regulier				1.710	1.710		
- Privaat				940	940		
- EU-ontvangsten				193	193		
- Ontvangsten derden				144	145		
- Risicoreservering		0	0	529	558		2)
<b>HSL-Zuid spoor- wegen (17.03.02)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>115</b>		
<b>HSL-Zuid hoofd- wegen (17.03.03)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.012</b>	<b>1.012</b>		
<b>Totaal (excl. reeks Infraprovider)</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>	<b>7.278</b>	<b>7.353</b>		
<b>Begroting (IF 17.03)</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>				

*Toelichting:*

Ad 1 en 2) De realisatie in 2015 valt € 0,3 miljoen lager uit dan begroot doordat een onteigeningsprocedure en een nadeelcompensatie nog niet tot afwikkeling zijn gekomen.

**17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam**

Motivering

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft een tweeledige doelstelling:•het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en•het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In drie deelprojecten wordt deze dubbele doelstelling verwezenlijkt. Dat zijn «Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)» (uitgevoerd door de gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd door Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR)). In samenhang met de Landaanwinning dient voldoende natuurcompensatie te worden gerealiseerd.

Producten

De Tweede Kamer ontvangt één keer per jaar een Voortgangsrapportage. Voor 1 oktober 2015 betreft dit de veertiende Voortgangsrapportage (dertiende voortgangsrapportage: Kamerstukken II, 2014–2015, [24 691 nr. 121/122](#)).

Produktartikelen

Projectoverzicht Project Mainportontwikkeling Rotterdam (17.06) (bedragen x € 1 mln)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam</b>							
Uitvoeringsorganisatie	1	0	- 1	24	25	pm	pm 1)
750 ha				30	30	pm	pm
Groene verbinding Bestaand				31	31	2011	2011
Rotterdams Gebied (BRG)					0	2021	2021
<b>Landaanwinning</b>					0		0
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma				2	2	2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	2	3	1	114	114	pm	pm 2)
Landaanwinning BTW Buitencontour				742	742	2013	2013
Onvoorzien				138	138	2013	2013
Afrondingsverschillen	1	2	1	73	73	pm	pm 3)
<b>Programma</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1.153</b>	<b>1.155</b>		
<b>Begroting (IF 17.06)</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) Door lagere uitgaven voor de uitvoeringsorganisatie is niet het volledig beschikbare budget besteed. Het onbestede begrotingsbedrag schuift door naar 2016.

Ad 2) Ten opzichte van de begroting 2015 zijn de uitgaven voor de natuurcompensatie gerealiseerd conform de planning BOA 2015 met de nader gemaakte budgettaire afspraken. Zo is naar aanleiding van de MEP-evaluatie Natuurcompensatie Voordelta geconcludeerd dat aan de hand van de huidige monitoring de beoogde positieve effecten van de natuurcompensatiemaatregelen in het bodembeschermingsgebied niet statistisch significant kunnen worden aangetoond. Als beheersmaatregel zal onder meer het monitoringsprogramma op specifieke onderdelen worden bijgesteld.

Ad 3) De uitgave van de post onvoorzien betreft een deel van verbreding van het Breeddiep, waarvoor 1 juli 2015 de overeenkomst is gesloten.

**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 verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gaan/blijven gebruiken. Om in Nederland een stap voorwaarts te kunnen zetten in de prestaties van het spoorstelsel, zal ERTMS ingezet kunnen worden als deel van het complete verkeersmanagement systeem. ERTMS is in de eerste plaats

## Produktartikelen

tevens bedoeld ter vervanging van het beveiligingssysteem en voor de verhoging van de spoorwegveiligheid. Daarnaast moet tijdig zijn voldaan aan de Europese eisen ten aanzien van de invoering van ERTMS voor de TEN corridors.

### Producten

Het programma bevindt zich in de Planuitwerkingsfase. Het Programma heeft een Groot Projectstatus op grond waarvan aan de Tweede Kamer twee keer per jaar een voortgangsrapportage wordt gestuurd. De tweede Voortgangsrapportage (Kamerstukken II, 2014/15, [33 652, nr. 31](#)) is in het voorjaar 2015 aan de Tweede Kamer verstuurd en de derde voortgangsrapportage is in het najaar verstuurd (Kamerstukken II, 2015/16, [33 652 nr. 36](#)).

Het afgelopen jaar heeft het programma naast de inhoudelijke werkzaamheden ten aanzien van de projectbeslissingen materieel en infra met name aandacht moeten hebben voor de organisatie en bemensing van het programma, mede gelet op een afkeurende controleverklaring van de ADR over 2014. In de eerste helft van 2015 is veel aandacht besteed aan het bemensen van de werkpakketen door medewerkers van IenM, ProRail en NS, een proces dat langer heeft geduurd dan voorzien. In de tweede helft van het jaar heeft de kwaliteit van de programmabeheersing veel aandacht gevraagd. Dit heeft ertoe geleid dat eind 2015 besloten is het programma meer tijd te geven voor de Planuitwerkingsfase en een kanteling van de organisatiestructuur, waarbij de indeling in werkpakketen wordt verlaten voor een structuur gebaseerd op het Integraal Project Management model, zoals dat ook wordt gehanteerd door Rijkswaterstaat. Tevens is, mede in het licht van de het tempo waarin in omringende landen ERTMS wordt ingevoerd, besloten om in 2016 een voorstel uit te werken voor een herziene uitrolstrategie.

Op de inhoudelijke onderwerpen is in het bijzonder voortgang geboekt in de werkzaamheden rond de Aanbesteding- en Contracteringsstrategie. In 2015 is ook de dual-signalling pilot op het traject Amsterdam–Utrecht met succes afgerond (Kamerstukken II, 2015/16, [33 652, nr. 37](#)).

### Projectoverzicht ERTMS (17.07) (bedragen x € 1 mln)

	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Huidig
	2015			2015		
<b>ERTMS</b>						
<b>Realisatiefase (17.07.01)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Planuitwerkingsfase (17.07.02)</b>	<b>40</b>	<b>19</b>	<b>- 21</b>	<b>2.570</b>	<b>2.566</b>	
Studiekosten	40	19	- 21	95	91	1)
Pilotkosten						
Overige planuitwerking OV-SAAL				225	226	
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)				2.250	2.249	
<b>Programma</b>	<b>40</b>	<b>19</b>	<b>- 21</b>	<b>2.570</b>	<b>2.566</b>	
<b>Begroting (IF 17.07)</b>	<b>40</b>	<b>19</b>	<b>- 21</b>			

## Produktartikelen

### Toelichting:

Ad 1) De uitgaven in 2015 voor ERTMS Planuitwerkingsfase waren hoofdzakelijk gericht op de bekostiging van de inzet van de betrokken partijen ProRail, NS en specialistische ondersteuning door marktpartijen ten aanzien van proces- en systeemanalyse, spoortechniek en program-mabeheersing. De lagere kasrealisatie dan geprognosticeerd wordt voornamelijk veroorzaakt door het later op gang komen van de inhoudelijke werkzaamheden in het programma en daarmee ook het moment waarop specifieke werkzaamheden bij ProRail, NS en externe expertise van start zijn gegaan. Daarnaast vindt de vergoeding aan NS voor door haar in 2015 gemaakte kosten, door de gekozen bekostigingssystematiek, begin 2016 plaats. Het projectbudget is aangepast in verband met een ontvangen subsidie vanuit Brussel en een overboeking naar HXII waar de apparaatskosten worden verantwoord.

### 17.08 ZuidasDok

#### Motivering

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

#### Producten

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

Het integrale project Zuidasdok is te onderscheiden in verschillende projectonderdelen.

Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 mln)	Realisatie 2015	Begroting 2015	Afwijking
Bijdrage IenM	27	62	35
Bijdrage Provincie Noord-Holland	0		0
Bijdrage Stadsregio Amsterdam	13	21	8
Bijdrage gemeente Amsterdam	18	11	-7
EU-ontvangsten	0		0
Totaal	58	94	36

Produktartikelen

Projectoverzicht ZuidasDok (17.08) (bedragen x € 1 mln.)							
	Kasbudget 2015			Projectbudget		Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig
	2015			2015		2015	
<b>ZuidasDok</b>							2028
Projectorganisatie en voorbereiding	23	44	21	191	250		1
OVT incl. keerspoor	23	7	- 16	260	330		2
Tunnel en A10	10	0	- 10	780	772		3
Generiek en ruimtelijke inrichting	38	7	- 31	229	215		4
Afrondingsverschillen	1	0	- 1	- 1			
<b>Programma</b>	<b>95</b>	<b>58</b>	<b>- 37</b>	<b>1.459</b>	<b>1.567</b>		
<b>Begroting (IF 17.08)</b>	<b>95</b>	<b>58</b>	<b>- 37</b>				

*Toelichting:*

Ad 1) In 2015 heeft een afrekening plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam over de door hen betaalde projectkosten in 2012 t/m 2014.

Ad 2) De uitvoeringsplanning is in 2015 geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten. Daarmee is ook het kasritme geactualiseerd. Er zijn uitgaven gedaan ten behoeve van een fietsparkeergarage; de overige geplande uitgaven schuiven door naar latere jaren.

Ad 3) De werkzaamheden aan de A10 en Tunnel zullen pas in 2017 beginnen. In 2015 zijn hiervoor geen uitgaven gedaan.

Ad 4) De in 2015 geplande uitgave voor de aankoop van een parkeergarage is niet gerealiseerd; deze wordt nu in 2016 verwacht. Tevens nemen administratieve afrekeningen met eigenaren van kabels en leidingen meer tijd in beslag dan gepland, waardoor deze kasuitgaven doorschuiven naar latere jaren.

**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 lenM worden betaald, verantwoord.



## Produktartikelen

### Producten

Ontvangsten (bedragen x 1.000)	Realisatie 2015	Begroting 2015	Vershil
Megaprojecten verkeer en vervoer	588	455	133
Project Mainport Rotterdam	37	1.000	-963
ERTMS	850	0	850
ZuidasDok	31.457	38.892	-7.435

#### *Toelichting:*

De voorziene ontvangsten voor Project Mainport Rotterdam zijn niet binnengekomen in 2015. De ontvangsten voor ERTMS zijn te verklaren doordat er een EU subsidie is ontvangen. De lagere ontvangsten in 2015 voor ZuidasDok zijn het gevolg van een aangepaste projectplanning naar aanleiding van het overleg met de Gemeente Amsterdam.

**Artikel 18 Overige uitgaven**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen. Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 18 Scheepvaart en havens (Intermodaal vervoer) en 22 Externe veiligheid en risico's (Externe veiligheid) van het jaarverslag hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Verschil
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015
<b>Verplichtingen</b>	<b>299.446</b>	<b>291.863</b>	<b>279.524</b>	<b>219.465</b>	<b>227.281</b>	<b>271.880</b>	<b>- 44.599</b> 1)
<b>Uitgaven</b>	<b>406.395</b>	<b>292.612</b>	<b>287.566</b>	<b>231.754</b>	<b>235.889</b>	<b>272.602</b>	<b>- 36.713</b>
<b>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.02 Beter Benutten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>49.872</b>	<b>- 49.872</b> 2)
<b>18.03 Intermodaal vervoer</b>	<b>122</b>	<b>2.312</b>	<b>795</b>	<b>1.437</b>	<b>1.272</b>	<b>852</b>	<b>420</b>
<b>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</b>	<b>826</b>	<b>3.162</b>	<b>843</b>	<b>118</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>18.05 Railinfra-beheer</b>	<b>120.527</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.06 Externe veiligheid</b>	<b>6</b>	<b>1.058</b>	<b>104</b>	<b>186</b>	<b>1.085</b>	<b>1.995</b>	<b>- 910</b> 3)
<b>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>- 42</b>
18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov.uitgaven	0	0	0	0	0	42	- 42 4)
18.07.02 Subsidies algemeen	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.08 Netwerkkoststijgende kosten</b>	<b>284.914</b>	<b>286.080</b>	<b>285.824</b>	<b>230.013</b>	<b>233.531</b>	<b>219.841</b>	<b>13.690</b>
18.08.01 Apparaatskosten RWS	222.124	225.938	218.425	205.329	212.266	200.208	12.058 5)
18.08.02 Overige netwerkkoststijgende kosten	62.790	60.142	67.399	24.684	21.265	19.633	1.632
<b>18.11 Investeringsruimte</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18.11.01 Programmaruimte			0	0	0	0	0
18.11.02 Beleidsruimte			0	0	0	0	0
<b>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18.12.01 Beheer en onderhoud			0	0	0	0	0
18.12.02 Vervanging			0	0	0	0	0
<b>18.13 Tol gefinancierde uitgaven</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.14 Minregel: rentevrijval</b>					<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>120.527</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18.09.01			0	0	0	0	0
18.09.02 Tolopgave			0	0	0	0	0

Produktartikelen

18. Overige uitgaven en ontvangsten					Realisatie	Begroting	Verschil
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>354.762</b>	<b>103.188</b>	<b>147.319</b>	<b>- 12.260</b>	<b>24.166</b>	<b>0</b>	<b>24.166</b> 6)

Financiële toelichting

Ad 1) Voor een toelichting wordt verwezen naar Ad 2 (Beter Benutten 18.02).

Ad 2) In 2015 is € 43 miljoen uitgekeerd aan de Beter Benutten regio's via de BDU (via artikel 25 van hoofdstuk HXII) voor de uitvoering van de regionale maatregelen. Regio's ontvangen de liquiditeiten op basis van getekende plannen van aanpak en de voortgang van de maatregelen. Het restant van het budget van bijna € 7 miljoen is doorgeschoven naar de volgende jaren en zal later tot betaling komen.

Ad 3) Ten laste van deze post komt de Uitvoering aankoopregeling basisnet, aankoop kwetsbare objecten die bij de initiële vaststelling van Basisnet binnen de risicozone van een basisnet route liggen. De onderuitputting komt doordat de gesprekken en onderhandelingen over de aankoop van woningen langer hebben geduurd dan was voorzien. Het gevolg hiervan is dat de voorgenomen aankopen pas in 2016 worden gedaan en een deel van het beschikbare budget daardoor niet in 2015 is gerealiseerd.

Ad 4) De middelen op artikelonderdeel 18.07 mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise worden niet meer besteed en zijn via de eindejaarsmarge meegenomen naar latere jaren in de investeringsruimte binnen de modaliteiten.

Ad 5) De verhoging van de bijdrage aan RWS ten behoeve van de apparaatskosten wordt met name veroorzaakt door de teruggave door het Rijksvastgoedbedrijf als gevolg van een doorgevoerde tariefsverlaging 2015, de verwerking van het CAO-akkoord en bijdragen van het Ministerie van Economische Zaken voor diverse projecten.

Ad 6) De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2014 een voordelig saldo van circa € 24,2 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo (circa € 24,2 miljoen) is ten gunste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

**18.03 Intermodaal vervoer**

Producten

Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen x € 1 mln)								
	Kasbudget 2015			Projectbudget			Opleve- Toe- ring lich- ting	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting	Huidig	Begroting	Huidig	
	2015			2015		2015		
<b>Multi- en modaal- vervoer</b>								
Container Trans- ferium Alblasserdam	- 2	1	3	3	3	2015	2015	1
RSC Maasvlakte	3	0	- 3	8	8	2014	2014	2
Afronding								
<b>Programma</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>11</b>			
<b>Begroting (IF 18.03)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>					

*Toelichting:*

Ad 1) Het Container Transferium Alblasserdam is inmiddels in gebruik genomen en de subsidievaststelling inclusief eindafrekening van € 1 miljoen heeft eind 2015 plaatsgevonden.

Ad 2) De uitgaven voor de tijdelijke subsidieregeling bundeling goederenstromen voor vervoer op het spoor (op de post RSC Maasvlakte) zijn lager uitgevallen dan begroot. Dit in verband met achterblijvende (gehonoreerde) aanvragen voor deze subsidieregeling.

**18.08 Netwerkoverstijgende kosten**

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de netwerkoverstijgende apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) en overige netwerkoverstijgende kosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben niet alleen betrekking op de activiteiten die verricht worden voor het Infrastructuurfonds, maar hebben tevens betrekking op de activiteiten voor het Deltafonds.

**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 2015.

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

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

19. Bijdragen andere begrotingen Rijk					Realisatie	Begroting	Vershil	
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2015	
<b>Ontvangsten</b>	<b>7.682.832</b>	<b>7.163.030</b>	<b>5.722.871</b>	<b>5.834.916</b>	<b>4.821.159</b>	<b>5.329.360</b>	<b>- 508.201</b>	
<b>19.09 Ten laste van begroting lenM</b>	<b>7.682.832</b>	<b>7.163.030</b>	<b>5.722.871</b>	<b>5.834.916</b>	<b>4.821.159</b>	<b>5.329.360</b>	<b>- 508.201</b>	<b>1</b>

Financiële toelichting

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2015.

- Verwerking van de generale kasschuif (€ 250 miljoen uit 2015 naar 2016, 2018 en 2019).
- Omzetting van de budgettaire reeksen van de DBFM-projecten A12 Ede-Grijsoord, A9 Gaasperdammerweg en Keersluis Limmel om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen (€ 131 miljoen).
- Overboekingen van diverse artikelen op het IF naar HXII artikel 25 Brede Doeluitkering voor het programma Beter Benutten, het toekennen aan de provincie Gelderland van de tranche 2015 voor de in het Lenteakkoord van 2012 afgesproken bijdrage aan 3 spoorlijnen in Oost-Nederland, een tweetal toezeggingen aan de gemeente Utrecht, de decentralisatie bijdrage Zwolle-Enschede en een bijdrage aan de aanleg van P+R voorzieningen (€ 86 miljoen).
- Overboekingen van IF artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur naar het Provinciefonds, Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (€ 67 miljoen).

## **5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2015 INFRASTRUCTUURFONDS**

### **Rechtmatigheid**

Uit de controlebevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de batenlastendiensten) van het Infrastructuurfonds over 2015 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden).

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

De indicatoren en kengetallen in het Infrastructuurfonds zijn gericht op de productie (output). Evenals de beleidsdoelen staan de indicatoren en kengetallen behorende bij de beleidsmatige doelen (outcome) op de departementale begroting van IenM, Hoofdstuk XII.

## DEEL C. DE JAARREKENING

## 6.1 De verantwoordingsstaat 2015 van het Infrastructuurfonds (bedragen in € 1.000)

Art.	Omschrijving	(1)				(2)				(3)=(2)-(1)
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		Ontvangsten		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
12	Hoofdwegennet	2.211.002	2.293.979	533.670	2.108.154	2.393.669	592.926	- 102.848	99.690	59.256
13	Spoorwegen	1.733.921	2.387.881	232.720	2.727.356	1.999.985	240.852	993.435	- 387.896	8.132
14	Regionaal, lokale infrastructuur	67.024	181.447	0	2.994	134.964	844	- 64.030	- 46.483	844
15	Hoofdvaaanwegennet	825.542	883.428	26.980	1.660.126	871.615	213.179	834.584	- 11.813	186.199
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	96.890	143.740	40.347	168.273	82.329	32.932	71.383	- 61.411	- 7.415
18 <sup>2</sup>	Overige uitgaven en ontvangsten	271.880	272.602	0	227.281	235.889	4.821.159	- 44.599	- 36.713	0
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			5.329.360						- 508.201
	<b>Subtotaal</b>	<b>5.206.259</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.894.184</b>	<b>5.718.451</b>	<b>5.901.892</b>	<b>1.687.925</b>	<b>- 444.626</b>	<b>- 261.185</b>
18.10	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						24.166			24.166
	<b>Subtotaal</b>	<b>5.206.259</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.894.184</b>	<b>5.718.451</b>	<b>5.926.058</b>	<b>1.687.925</b>	<b>- 444.626</b>	<b>- 237.019</b>
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						- 207.607			- 207.607
	<b>Totaal</b>	<b>5.206.259</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.163.077</b>	<b>6.894.184</b>	<b>5.718.451</b>	<b>5.718.451</b>	<b>1.687.925</b>	<b>- 444.626</b>	<b>- 444.626</b>

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)<sup>2</sup> Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

**6.2 Saldibalans per 31 december 2015 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting (bedragen x € 1.000).**

Activa:	2015	2014	Passiva:	2015	2014
Begrotingsuitgaven	€ 5.718.449	€ 6.108.158	Begrotingsontvangsten	€ 5.926.055	€ 6.132.323
Extra-comptabele vorderingen	- 302.887	- 506.720	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	- 302.887	- 506.720
Deelnemingen	- 1.714.477	- 1.714.477	Tegenrekening deelnemingen	- 1.714.477	- 1.714.477
Voorschotten	- 1.645.493	- 1.812.013	Tegenrekening voorschotten	- 1.645.493	- 1.812.013
Tegenrek. openstaande verplichtingen	- 15.467.814	- 14.292.081	Openstaande verplichtingen	- 15.467.814	- 14.292.081
Tegenrek. openstaande garantieverplichtingen	- 403.605	- 403.605	Openstaande garantieverplichtingen	- 403.605	- 403.605
Sluitrekening lenM	- 207.606	- 24.166	Sluitrekening lenM	- 0	- 0
			Afrondingsverschil		1
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 25.460.331</b>	<b>€ 24.861.220</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 25.460.331</b>	<b>€ 24.861.220</b>

### 6.2.1 Inleiding

#### Samenstelling

Als een Minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er drie overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. 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 Milieu (XII).

Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen u/g en de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen respectievelijk de openstaande verplichtingen zijn deze omwille van de inzichtelijkheid afzonderlijk gepresenteerd.

### 6.2.2 Activa

#### 6.2.2.1 Begrotingsuitgaven € 5.718.449

#### Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 6.2.2.2 Extra-comptabele vorderingen € 302.887

#### De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2015 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig historisch perspectief gegeven door de jaren 2013 en 2014 te vermelden.



Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)

Openstaand	2015		2014		2013	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	25	20.163	30	356.058	20	74.175
posten > 1 jaar	10	282.724	15	150.662	15	191.336
<b>Totaal</b>	<b>35</b>	<b>302.887</b>	<b>45</b>	<b>506.720</b>	<b>35</b>	<b>265.511</b>

**Toelichting** De extra-comptabele vorderingen zijn deels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

**Toelichting** **Artikel 12 Hoofdwegennet**  
Op het ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam staat een vordering open van ruim € 5 miljoen met betrekking tot de ontsluitingsweg Science Park naar de op- en afrit S113. Ook op de gemeente Zoeterwoude staat een vordering open van ruim € 5 miljoen betreffende de aanleg en inpassing A4. Naar verwachting worden beide bedragen in 2016 ontvangen.

#### **Artikel 13 Spoorwegen**

Op 1 juli 2009 is de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet ingegaan en vanaf 1 januari 2015 is het vervoer over het hogesnelheidsnet geïntegreerd in de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

In het Memorandum van Overeenstemming (2008), het Onderhandelakkoord (2012) en de Uitvoeringsovereenkomst bij de Vervoerconcessie 2015–2025 (2014) tussen de Staat, HSA Beheer en NS is vastgelegd dat HSA Beheer van de concessievergoeding HSL-Zuid over de periode 1 juli 2009 tot en met 31 december 2014 € 120 miljoen (prijsspeil 2010) betaalt in de jaren tot en met 2014 en dat NS garant staat voor de betaling van de uitgestelde concessievergoeding vanaf 2015. De uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid wordt in gelijke termijnen betaald in de periode 1 januari 2015 tot en met 30 juni 2024, waarbij over het uitgestelde deel van de betalingen 3,027% rente wordt vergoed.

Op 31 december 2014 bedroeg de vordering van de Staat op HSA Beheer € 341,2 miljoen, waarbij nog geen rekening was gehouden met de afrekeningen over de jaren 2013 en 2014 voor niet-verschuldigde treinpaden. In 2015 is het bedrag voor niet-verschuldigde treinpaden voor de jaren 2013 en 2014 vastgesteld op € 29,8 miljoen waardoor de uitgestelde concessievergoeding tot en met 2014 uitkomt op € 311,4 miljoen.

HSA is begin 2015 ontbonden. NS garandeert jegens de Staat de volledige nakoming van alle betalingsverplichtingen van HSA jegens de Staat en jegens ProRail uit hoofde van de afgesproken betalingsregelingen. NS heeft van deze vordering in 2015 1/9,5-deel betaald aan de Staat (€ 32,8 miljoen) plus 3,027% rente over 2015 (€ 8,6 miljoen). De openstaande vordering op NS bedraagt ultimo 2015 derhalve € 278,6 miljoen.

#### **6.2.2.3 Deelnemingen € 1.714.477**

**Grondslag** De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoop prijs extra-comptabel vastgelegd.

## Jaarrekening

De cijfers

Tabel 2 geeft de deelnemingen weer per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling.

**Tabel 2: Deelnemingen (x € 1.000)**

Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	1.714.477
<b>Totaal</b>	<b>1.714.477</b>

Toelichting

In 2015 is het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. ongewijzigd gebleven en bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00.

### 6.2.2.4 Voorschotten € 1.645.493

Grondslag

De voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan en gaat voornamelijk om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 3 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2015 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig historisch perspectief gegeven door de jaren 2013 en 2014 te vermelden.

**Tabel 3: Voorschotten (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2015		2014		2013	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	115	866.032	100	1.000.806	190	895.071
posten > 1 jaar	130	779.461	190	811.207	495	1.151.897
<b>Totaal</b>	<b>245</b>	<b>1.645.493</b>	<b>290</b>	<b>1.812.013</b>	<b>685</b>	<b>2.046.968</b>

Tabel 4 verstrekt informatie over de in 2015 afgerekende voorschotten.

**Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2015	1.812.013
In 2015 vastgelegde voorschotten	1.031.015
	<hr/>
	2.843.028
In 2015 afgerekende voorschotten	- 1.197.535
Verdeeld naar ontstaansjaar:	
• 2013 en eerder	- 122.201
• 2014	- 911.854
• 2015	- 163.480
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2015	<b>1.645.493</b>

Toelichting

### Artikel 12 Hoofdwegennet

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan ProRail waarvan circa € 30 miljoen openstaat voor de spoortraverse Nijverdal. Ook staat bij de provincie Zuid-Holland, voor de ongelijks-

vloerse kruisingen N57–N218 te Brielle, € 9 miljoen aan voorschotten open welke vermoedelijk in 2016 worden afgewikkeld.

### **Artikel 13 Spoorwegen**

Van de aan ProRail betaalde vergoedingen staat eind 2015 nog voor ruim € 289 miljoen aan voorschotten open ten behoeve van het onderhoud van het landelijke spoorwegennet op basis van afspraken opgenomen in het Beheerplan van ProRail. De openstaande voorschotten worden na ontvangst van de controleverklaring vastgesteld en afgerekend.

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 2015 nog voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 744 miljoen aan voorschotten open waarvan de afwikkeling in de jaren 2016/2022 plaatsvindt.

Aan ProRail zijn diverse voorschotten verstrekt waarvan eind 2015 nog voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 31 miljoen openstaat voor onder andere planstudies ten behoeve aanlegprojecten voor de personen- en goedereninfrastructuur. De verwachting is dat de voorschotten in de jaren 2016/2021 worden afgerekend.

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

In het kader van onder andere het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden subsidies verstrekt. Eind 2015 staat nog voor een gezamenlijk bedrag van circa € 90 miljoen aan voorschotten open. Dit betreft onder andere diverse provincies (ruim € 21 miljoen), Stadsgebied Haaglanden (ruim € 53 miljoen), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 6 miljoen) en de Stadsregio Rotterdam (circa € 5 miljoen). Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in 2016/2021.

Aan ProRail zijn voor diverse planstudies van het Programma Noord Nederland, waaronder het aanlegproject Leeuwarden Werpsterhoek, voorschotten verstrekt waarvan eind 2015 nog circa € 8 miljoen openstaat. Afwikkeling wordt verwacht in 2016/2017.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio zijn aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt, waarvan eind 2015 circa € 333 miljoen aan voorschotten openstaat. De afwikkeling wordt verwacht in 2021.

### **Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Bij lagere overheden staan voorschotten open van ruim € 5 miljoen voor de verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2016/2017 zal plaatsvinden.

Een verstrekt voorschot aan de provincie Noord Holland van ruim € 10 miljoen staat open voor het project «Vaart in de Zaan» betreffende de verbreding van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug, de Beatrixbrug en de Zaanbrug voor het beter bevaarbaar maken van de Zaan. Afwikkeling wordt verwacht in 2016.

De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnijding PMK. Ultimo 2015 staat nog € 26 miljoen open. De afwikkeling zal in 2016 plaatsvinden. Op de provincie Groningen staat circa € 39 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug, een nieuwe hoge wegbrug bij Zuidhorn en brug Dorkwerd. Afwikkeling wordt verwacht in 2016.

#### **Artikel 17 Mega projecten Infrastructuur en Milieu**

In het kader het project Mainportontwikkeling Rotterdam staan voorschotten open van circa € 14 miljoen. Zo zijn ten behoeve van de stimuleringsregeling Voordelta aan de provincies Zeeland en Zuid-Holland voorschotten verstrekt van € 12 miljoen ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme. Deze worden in 2016/2018 afgewikkeld.

Aan ProRail zijn voor het verrichten van planstudies European Rail Traffic Management System (ERTMS) voorschotten verstrekt waarvan circa € 16 miljoen openstaat. Afwikkeling wordt verwacht in 2017.

#### **6.2.2.5 Tegenrekeningen € 15.871.419**

Grondslag Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

#### **6.2.2.6 Sluitrekening IenM (XII) € 207.606**

Grondslag Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII), omdat géén gescheiden administratie wordt gevoerd voor deze begroting.

#### **6.2.3 Passiva**

##### **6.2.3.1 Begrotingsontvangsten € 5.926.055**

Grondslag De begrotingsontvangsten van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

##### **6.2.3.2 Openstaande verplichtingen € 15.467.814**

Grondslag Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2015 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2015 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2015 hebben geleid.

De cijfers Tabel 5 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

**Tabel 5: Openstaande verplichtingen (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2015	14.292.081
Aangegaan in 2015 <sup>1</sup>	6.894.182
	21.186.263
Tot betaling gekomen in 2015	- 5.718.449
	15.467.814

<sup>1</sup> In het bedrag is de volgende noemenswaardige negatieve bijstelling verdisconteerd. Op artikel 13 is de verplichting Infraspreek beschikbaarheidvergoeding door de rente aanpassing op dit contract van ruim € 52 miljoen bijgesteld.

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of – convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans.

Dit is ook bij lenM het geval. Voornamelijk 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 worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

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

### 6.2.3.3 Openstaande garantieverplichtingen € 403.605

Grondslag	In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.
Toelichting	Ten opzichte van de saldibalans 2014 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.
De cijfers	Tabel 6 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2015.

## Jaarrekening

**Tabel 6: Garantieverplichtingen (x € 1.000)**

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
1997	2027	Prorail	Lening	6.807
1997	2027	Prorail	Lening	9.075
1997	2027	Prorail	Lening	56.723
2001	n.n.b.	Prorail	RC krediet	90.000
2005	2020	Prorail	Lening	75.000
2009	2017	Prorail	Lening	166.000
			Openstaand per 31 december 2015	403.605

Tabel 7 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

**Tabel 7: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2015	403.605
Nieuw verstrekt in 2015	0
<hr/>	
Afname van het risico in 2015	403.605
	0
<hr/>	
Openstaand per 31 december 2015	<b>403.605</b>

### 6.2.3.4 Tegenrekeningen € 3.662.857

Grondslag

Voor extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

## **DEEL D. BIJLAGEN**

### **Bijlage 1. Artikel 13 Spoorwegen**

In deze bijlage worden aanvullende gegevens opgenomen die betrekking hebben op de betaling van subsidies aan ProRail en de besteding ervan door ProRail. 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. Specifiek voor de verantwoording voor artikel 13 Spoorwegen gaat het om de volgende aanvullende gegevens:

- A. Een overzichtstabel waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht (kabinetsreactie op aanbeveling 15, laatste bullet).
- B. Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 van het Infrastructuurfonds (de betalingen door IenM aan ProRail) en de totale ontvangsten en bestedingen van ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zevende bullet).
- C. Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zesde bullet).
- D. Daarnaast wordt onderdeel D, apparaat ProRail, toegevoegd ter invulling van het monitoren van de apparaattaakstelling uit het Regeerakkoord.

**Onderdeel A – overzichtstabel mutaties artikel 13 Spoorwegen**

Overzicht mutaties per begrotingsnota	13.02	13.03	13.04	13.07	13.08	13.09	Totaal
<b>Ontwerpbegroting 2015</b>	<b>1.240.257</b>	<b>952.335</b>	<b>147.026</b>	<b>48.397</b>	<b>- 134</b>	<b>- 232.720</b>	<b>2.155.161</b>
Overheveling van/naar begroting HXII	- 6.609	- 29.607	22.506				- 13.710
Overheveling van/naar andere artikelen IF							0
Overheveling binnen artikel							0
Desalderingen binnen artikel		5.540			28.006	- 33.546	0
Kasschuif met eerdere jaren	30.152	81.616	14.591	1	7.770	- 2.624	131.506
<b>Mutaties voorjaarsnota 2015</b>	<b>23.543</b>	<b>57.549</b>	<b>37.097</b>	<b>1</b>	<b>35.776</b>	<b>- 36.170</b>	<b>117.796</b>
<b>Stand eerste suppletore wet 2015</b>	<b>1.263.800</b>	<b>1.009.884</b>	<b>184.123</b>	<b>48.398</b>	<b>35.642</b>	<b>- 268.890</b>	<b>2.272.957</b>
Overheveling van/naar begroting HXII					8.653		8.653
Overheveling van/naar andere artikelen IF	273	- 14.269	- 2.500		- 83		- 16.579
Overheveling binnen artikel	- 17.768	31.552		509	- 14.293		0
Desalderingen binnen artikel					466	- 466	0
Kasschuif met latere jaren	- 18.100	- 233.335	- 13.500		- 8.109	65.478	- 207.566
<b>Mutaties miljoenennota 2016</b>	<b>- 35.595</b>	<b>- 216.052</b>	<b>- 16.000</b>	<b>509</b>	<b>- 13.366</b>	<b>65.012</b>	<b>- 215.492</b>
Overheveling van/naar begroting HXII	90	- 2.881					- 2.791
Overheveling van/naar andere artikelen IF	454	666					1.120
Overheveling binnen artikel		3.633			- 3.633		0
Desalderingen binnen artikel		1.867			35.090	- 36.957	0
Kasschuif met latere jaren	- 4.353	- 170.511	- 11.936		- 53.733	- 1.045	- 241.578
<b>Mutaties najaarsnota 2015</b>	<b>- 3.809</b>	<b>- 167.226</b>	<b>- 11.936</b>	<b>0</b>	<b>- 22.276</b>	<b>- 38.002</b>	<b>- 243.249</b>
<b>Stand tweede suppletore wet 2015</b>	<b>1.224.396</b>	<b>626.606</b>	<b>156.187</b>	<b>48.907</b>	<b>0</b>	<b>- 241.880</b>	<b>1.814.216</b>
Overheveling van/naar begroting HXII	936	198					1.134
Overheveling van/naar andere artikelen IF							0
Overheveling binnen artikel	- 900	- 151			1.051		0
Desalderingen binnen artikel		22				- 22	0
Kasschuif met latere jaren	1.090	- 1.638	- 23.902	- 31.766	- 1.051	1.050	- 56.217
<b>Slotwetmutaties 2015</b>	<b>1.126</b>	<b>- 1.569</b>	<b>- 23.902</b>	<b>- 31.766</b>	<b>0</b>	<b>1.028</b>	<b>- 55.083</b>
<b>Realisatie 2015</b>	<b>1.225.522</b>	<b>625.037</b>	<b>132.285</b>	<b>17.141</b>	<b>0</b>	<b>- 240.852</b>	<b>1.759.133</b>

**(1) Overhevelingen van/naar begroting HXII**

Per saldo is er € 7 miljoen uit IF artikel 13 overgeheveld naar begroting HXII. Het betreft hier enerzijds de compensatie door Financiën van de belastingaanpassingen beschikbaarheids-vergoeding HSL-Zuid (+ € 23 miljoen) en de prijscompensatie (+ € 9 miljoen) en anderzijds de overhevelingen naar de BDU (- € 25 miljoen), naar de pilot ERTMS (- € 11 miljoen) en het BTW-compensatiefonds (- € 3 miljoen).

**(2) Overheveling naar andere artikelen IF**

Per saldo is er € 15 miljoen uit IF artikel 13 overgeheveld naar andere artikelen op het IF. Deze overhevelingen hebben voornamelijk betrekking op de geluidsmaatregelen HSL-Zuid (- € 17 miljoen).

**(3) Overhevelingen binnen artikel 13**

In totaal is er € 35 miljoen overgeheveld naar aanlegprojecten vanuit de investeringsruimte en beheer, onderhoud en vervanging. Het betreft hier met name NSP-Utrecht (€ 21 miljoen), NaNov (€ 6 miljoen), ATB-Vv (€ 6 miljoen) en NSP-Breda (€ 5 miljoen).

**(4) Desalderingen binnen artikel 13**

In totaal is er € 71 miljoen gedesaldeerd in de uitgaven en ontvangsten opgenomen. Dit betreft voornamelijk de terugbetaling door ProRail op de vaststelling van de subsidie voor onderhoud en kapitaallasten over 2013



## *Bijlagen*

en 2014 (€ 57 miljoen), afrekeningen met ProRail inzake aanlegprojecten (€ 6 miljoen) en de prestatieboetes over 2013 en 2014 (€ 6 miljoen).

### (5) Kasschuiven met andere jaren

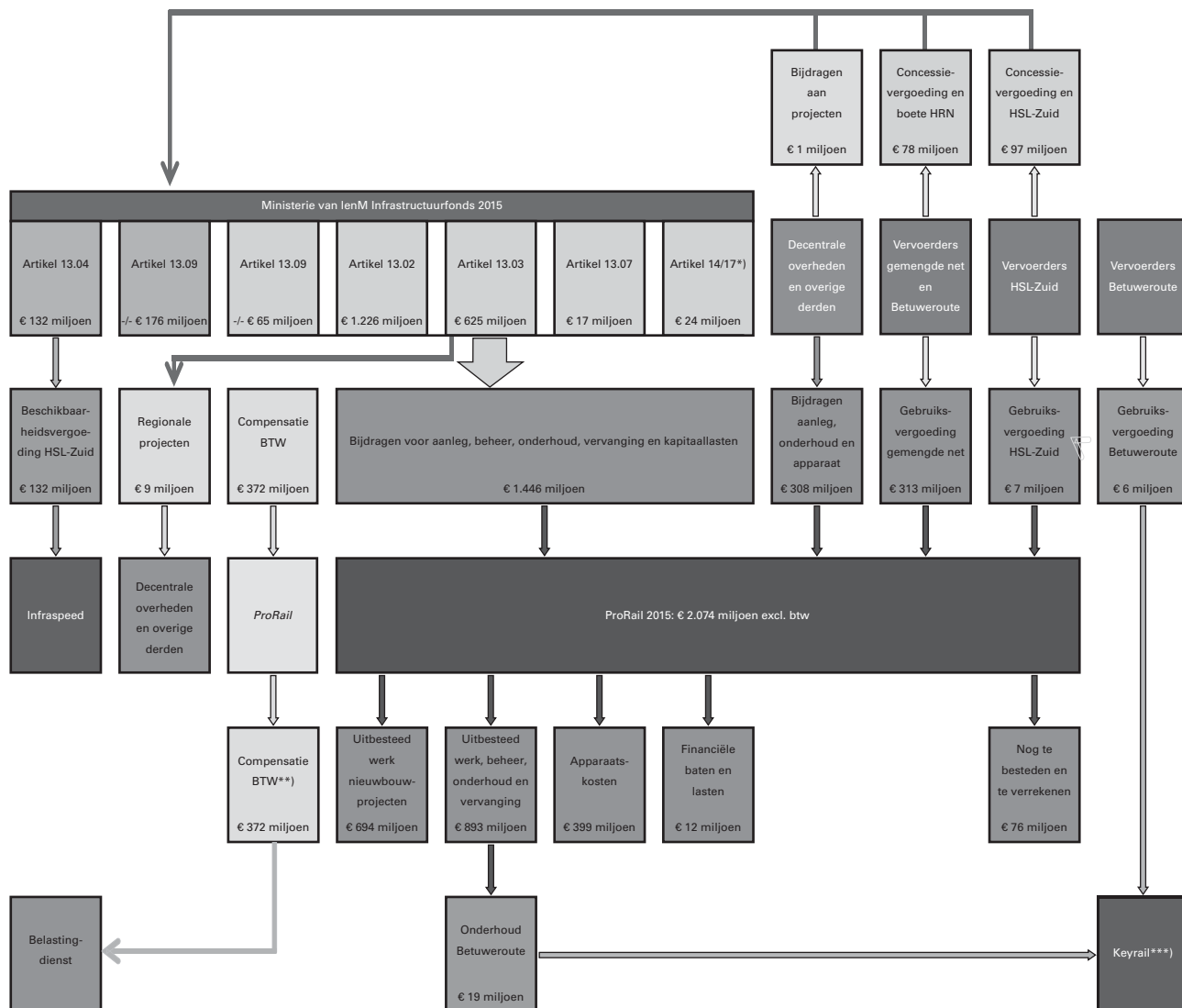
Per saldo is er € 374 miljoen uit 2015 geschoven met eerdere en latere jaren:

- \* Aanlegprojecten: € 324 miljoen (zie projectoverzichten)
- \* Investeringsruimte: € 55 miljoen (afrekeningen BOV subsidie 2013 en 2014)
- \* Beschikbaarheidsverg. HSL-Zuid: € 35 miljoen (rente- en belastingaanpassingen naar 2016)
- \* Rente en aflossing: € 32 miljoen (compensatie schuldreductie naar 2016)
- \* Beheer, onderhoud en vervanging: – € 9 miljoen (saldo actieplan groei op het spoor 2014)
- \* Ontvangsten: – € 63 miljoen (betaaldatum HSL-heffing naar 1 feb. 2016)

Voor uitgebreide toelichtingen op de individuele mutaties wordt verwezen naar de desbetreffende begrotingsnota's en projectoverzichten.

Onderdeel B – aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële kasstromen spoorinfrastructuur 2015



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

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

\*\*\*) Betreft de periode t/m 30 juni 2015.

**Onderdeel C – specificatie bestedingen ProRail**

Onderstaand zijn de specificaties opgenomen van de bestedingen door ProRail zoals opgenomen in het overzicht bij onderdeel B. Deze gegevens zijn ontleend aan de voorlopige jaarcijfers ten behoeve van de concept jaarrekening 2015 van ProRail. De concept jaarrekening is nog niet vastgesteld door de RvC en de aandeelhouder. De vastgestelde jaarrekening van ProRail wordt nagezonden aan de Tweede Kamer.

Bestedingen ProRail (excl. BTW)	2015	2014	mutatie
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	694	832	- 138
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervangingen	893	972	- 79
Apparaatskosten	399	412	- 13
Financiële baten en lasten	12	11	1
<b>Bestedingen door ProRail</b>	<b>1.998</b>	<b>2.227</b>	<b>- 229</b>
Nog te besteden c.q. te verrekenen	76	4	72
<b>Ontvangen door ProRail</b>	<b>2.074</b>	<b>2.231</b>	<b>- 157</b>

Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	2015	2014	mutatie
MIRT-projecten	482	627	- 145
Omgevingswerken en FENS	304	292	12
Doorbelaste apparaatskosten	- 92	- 87	- 5
<b>Totaal</b>	<b>694</b>	<b>832</b>	<b>- 138</b>

Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervangingen	2015	2014	mutatie
Grootschalig onderhoud	137	116	21
Kleinschalig onderhoud	265	281	- 16
Onderhoud transfer	69	64	5
Onderhoud Betuweroute	19	35	- 16
Beheer en calamiteiten	152	161	- 9
Verkenning en innovatie	9	2	7
<b>Beheer en onderhoud</b>	<b>651</b>	<b>659</b>	<b>- 8</b>
Bovenbouwvernieuwingen	112	118	- 6
Vervanging overige systemen	165	230	- 65
Doorbelaste apparaatskosten	- 35	- 35	0
<b>Vervangingen</b>	<b>242</b>	<b>313</b>	<b>- 71</b>
<b>Totaal</b>	<b>893</b>	<b>972</b>	<b>- 79</b>

Apparaatskosten	2015	2014	mutatie
Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten	304	301	3
Externe dienstverlening (incl. inhuur)	43	43	0
Huisvestingskosten	52	68	- 16
<b>Totaal</b>	<b>399</b>	<b>412</b>	<b>- 13</b>

Financiële baten en lasten	2015	2014	mutatie
Rentebaten- en lasten	12	11	1
Aflossing leningen	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

## Bijlagen

Nog te besteden, te verrekenen en te egaliseren	2015	2014	mutatie
Vooruitontvangen bijdragen rijksoverheid	116	154	- 38
Vooruitontvangen bijdragen omgevingswerken	177	175	2
Nog af te rekenen bijdragen rijksoverheid	144	49	95
Nog te egaliseren bedragen	220	191	29
Voorzieningen en reserves	27	34	- 7
Werkkapitaal (saldo schulden/vorderingen)	5	10	- 5
<b>Liquide middelen</b>	<b>689</b>	<b>613</b>	<b>76</b>

**Onderdeel D – apparaat ProRail**

In het Regeerakkoord (Rutte I en II) is een taakstelling op de apparaatskosten afgesproken. Voor ProRail gaat het om € 57,975 miljoen structureel vanaf 2018. ProRail vult deze taakstelling in door te besparen op huisvestingskosten en een FTE-reductie van ca. 600 FTE in de periode 2013–2018.

FTE's ProRail ultimo jaar	2014	2015	2016	2017	2018
FTE's ProRail per ultimo 2011	4.421	4.421	4.421	4.421	4.421
Overdracht reisinformatie NS	- 236	- 236	- 236	- 236	- 236
Insourcing en uitbreiding *)	93	273	273	273	273
<b>Baseline-formatie</b>	<b>4.278</b>	<b>4.458</b>	<b>4.458</b>	<b>4.458</b>	<b>4.458</b>
Invulling taakstelling	- 225	- 339	- 507	- 553	- 563
<b>Doelstelling</b>	<b>4.053</b>	<b>4.119</b>	<b>3.951</b>	<b>3.905</b>	<b>3.895</b>
Bezetting	3.983	4.025			
Vacatures	52	134			
<b>Formatie</b>	<b>4.035</b>	<b>4.159</b>			
<b>Afwijking van doelstelling</b>	<b>- 18</b>	<b>40</b>			

Per eind 2015 is er sprake van 40 «boventalligen». De verwachting is dat dit aantal in 2016 wordt teruggedrongen tot ca. 10.

\*) *Insourcing personeel Keyrail (Betuweroute), insourcing personeel Nedtrain (niet centraal bediende gebieden), insourcing personeel NS (lokaal plan), Programma ERTMS, verkeersleiding Tweede Maasvlakte, verkeersleiding derde spoor en grensdisponent, cameratoezicht en meldkamer politie, uitwerking besparingsmaatregelen BOV.*

Apparaatskosten ProRail 2015 (x € mln):	Realisatie	Begroting
Apparaatskosten jaarrekening ProRail 2015	399	399
Doorbelast aan investeringen en financiering vanuit derden	- 127	- 120
<b>Gefinancierd vanuit BOV-subsidie, excl. BTW</b>	<b>272</b>	<b>279</b>
Compensatie BTW	57	59
<b>Gefinancierd vanuit BOV-subsidie, incl. BTW</b>	<b>329</b>	<b>338</b>

**Bijlage 2. Afkortingenlijst**

AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AKOE	Aanpak Kritische Ontwerp Elementen
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede Doekuitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
DBFM	Design, build, finance and maintain
DRIPs	Dynamische Route-Informatie Panelen
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EMC	Electromagnetic Compatibility
ERMTS	European Rail Traffic Management System
FES	Fonds Economische Structuurversterking
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSMR	Global System for Mobile Communications – Railway
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HTA	Hoofdtransportassen
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
IBOI	Index bruto overheidsinvesteringen
IDVV	Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuurfonds
IMPULS	Plan van aanpak Beheer en Onderhoud
IV	Informatievoorziening
KPI	Kernprestatie indicator
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MER	Milieu Effect Rapportage
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NOMO	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad
OVW	Overige vaarwegen
PBMA	Bestuurlijk platform metropool Amsterdam
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	Provinciaal Inpassing Plan
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RSS	RandStadSpoor
RWS	Rijkswaterstaat

## *Bijlagen*

SAA	Schiphol–Amsterdam–Almere
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluid emplacements
VOS	Verkeersmanagement Ondersteuning DataServices
V&R	Vervanging en renovatie
VRI	Verkeersreginstallatie
VTW	Verzoeken tot wijziging
ZIP	Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid
ZSM	Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn