
Vergaderjaar 2019–2020

35 470 A

Jaarverslag en Slotwet Infrastructuurfonds 2019

Nr. 1

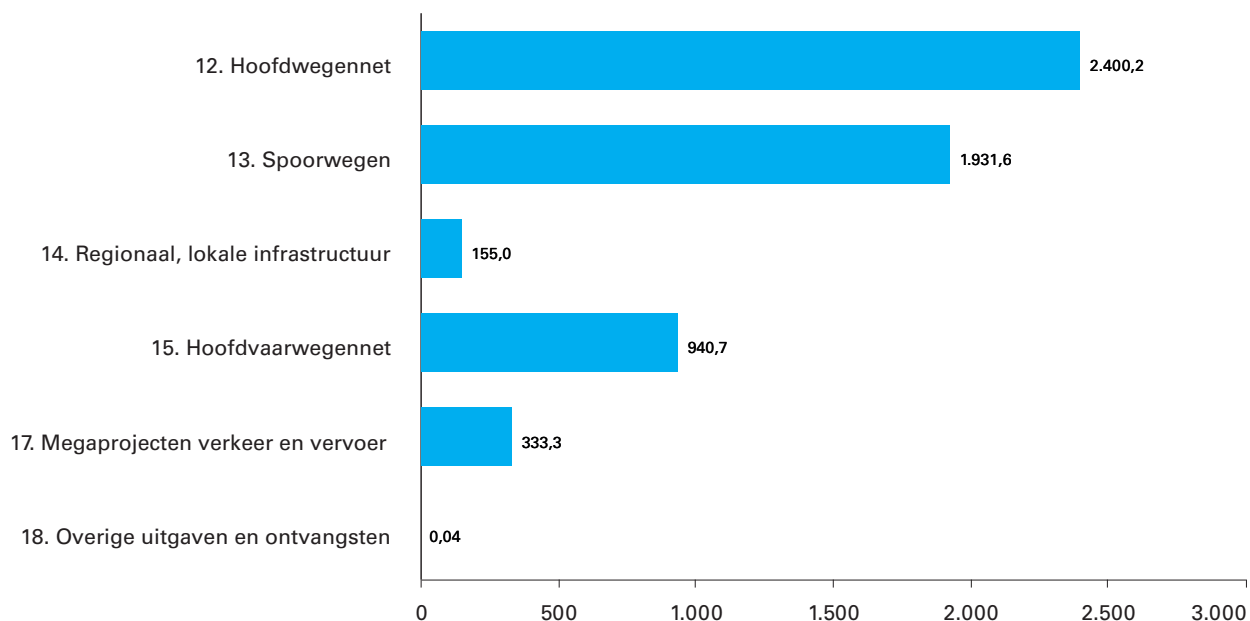
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)
Ontvangen 20 mei 2020

INHOUDSOPGAVE

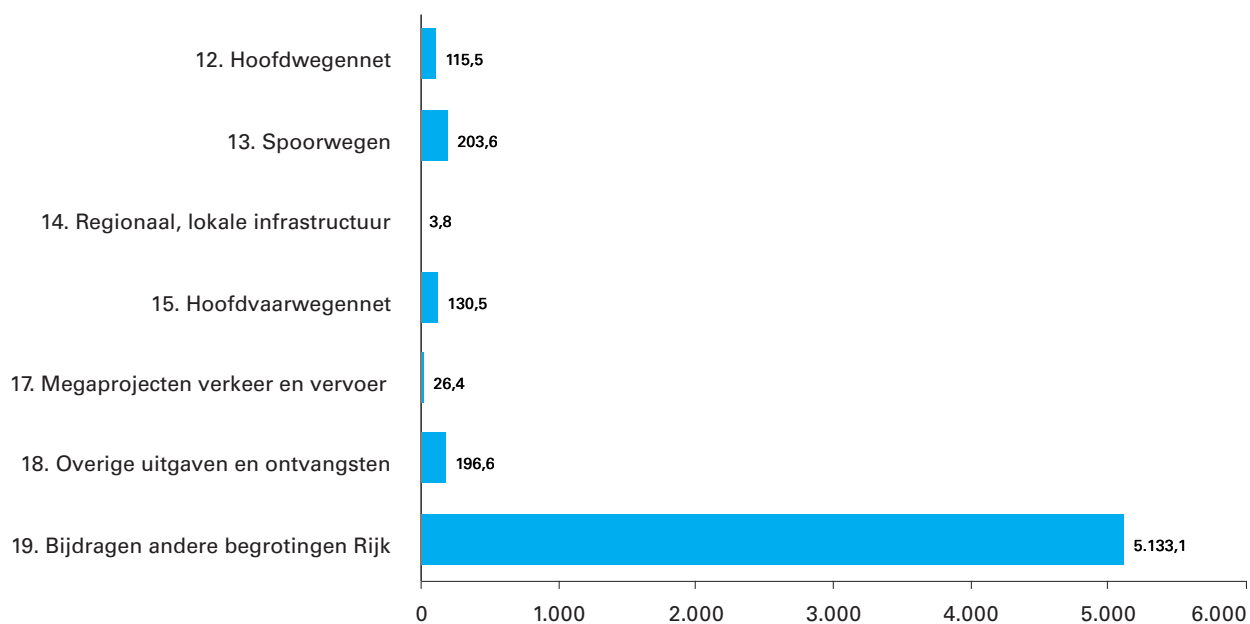
| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN | 3 |
| 2 | ALGEMEEN | 4 |
| 2.1 | Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening | 4 |
| 2.2 | Leeswijzer | 8 |
| 3 | BELEIDSVERSLAG | 11 |
| 3.1 | Infrastructuurfondsverslag 2019 | 11 |
| 3.2 | Productartikelen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

1 GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

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



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



2 ALGEMEEN

2.1 Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2019 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2019 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

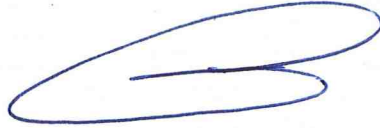
- a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiele bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
- b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
- c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- d.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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2019;
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2019 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2019, alsmede over de saldibalans over 2019 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

2.1.1 Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van [artikel 2.40](#), derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

2.1.2 Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

2.2 Leeswijzer

2.2.1 Algemeen

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

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

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

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

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

2.2.2 Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

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

Ad 1. In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II 2011-2012, [32 707, nr. 16](#)) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan is met betrekking tot het productartikel 13 Spoorwegen vanaf 2014 een aparte bijlage aan het Jaarverslag toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de supplettoire begrotingen gepresenteerd.

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

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

2.2.3 Normering jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van de uitvoering'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

| Norm bij te verklaren verschillen | | |
|--|--|---|
| Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting in € miljoen) | Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen) | Technische mutaties (ondergrens in € miljoen) |
| < 50 | 1 | 2 |
| =>50 en <200 | 2 | 4 |
| =>200 <1000 | 5* | 5* |
| =>1000 | 5* | 5* |

* Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015-2016, [34 475 XII, nr. 12](#)) worden bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen.

Inzicht in budgetten van verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's

Het inzicht in de budgetten van de verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's wordt vergroot door begrotingsmutaties expliciet in de MIRT projectoverzichten zichtbaar te maken op projectniveau (toezegging WGO van 22 juni 2011). Deze projectoverzichten zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:

- Van een wijziging (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
- Van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.

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

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

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

2.2.4 Groeiparagraaf

Focusonderwerp

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

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

Bijlage instandhouding

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

Regeerakkoord Rutte III

Het Infrastructuurfonds heeft naar aanleiding van het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III vanuit de enveloppe «Verhoging Infrastructuurfonds» aanvullende middelen ontvangen op de begroting. Over de bestemming van deze middelen bent u in de ontwerpbegroting 2019 (*Kamerstukken II*, 2018-2019, 35 000-A, nr. 2) en de MIRT-brief 2019 (*Kamerstukken II*, 2019-2020, 35 300-A, nr. 57) geïnformeerd. In deze MIRT-brief is tevens, op verzoek van uw Kamer, een verduidelijking opgenomen op de in de ontwerpbegroting 2020 doorgevoerde kasschuif van € 1,55 miljard voor het jaar 2019.

Doorwerking wijzigingen Rijksbegrotingsvoorschriften 2020

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

3 BELEIDSVERSLAG

3.1 Infrastructuurfondsverslag 2019

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

Beheer, onderhoud en vervanging

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

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

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het [MIRT overzicht 2020](#).

Aanleg

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

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

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

Aanleg mijlpalen Spoorwegen en OV

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

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het [MIRT overzicht 2020](#).

3.2 Productartikelen

3.2.1 Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

1. In 2019 zijn per saldo hogere verplichtingen aangegaan dan begroot. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:

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

Lagere verplichtingen zijn aangegaan bij de projecten:

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

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

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

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

4. De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door:

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

5. De lagere uitgaven zijn met name veroorzaakt door:

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

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

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

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

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

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

Toelichting op de instrumenten

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Meetbare gegevens

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

Producten

Het regulier beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken (zoals bruggen, tunnels en viaducten), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement (zoals signalering en verkeerscentrales). Binnen het beschikbare onderhoudsbudget worden daartoe de noodzakelijke maatregelen opgenomen in de onderhoudsprogrammering.

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

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

12.02.01 Beheer en onderhoud

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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was. Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2019 € 552 miljoen, daarvan was € 7 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2018 is het uitgestelde onderhoud met € 199 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 6 miljoen toegenomen.

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

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

Meetbare gegevens

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. In 2019 was 3% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (Werk in Uitvoering). Deze score was ruim onder de toegestane (maximum) waarde van 10%.
2. De technische beschikbaarheid van de weg was in 2019 99%. Deze score was ruim boven de toegestane (minimum) waarde van 90%.
3. In 2019 voldeed 99,8% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% voldaan.
4. In 2019 werden de preventieve strooi beurten in 97% van de situaties binnen de norm van 2 uur uitgevoerd. Daarmee werd aan de streefwaarde van 95% voldaan.

12.02.04 Vervanging

Onder de categorie Vervanging vallen de uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op het programma Vervanging en Renovatie. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij ontwerp was voorzien wordt geïnvesteerd in de vervanging dan wel renovatie van objecten zoals bruggen, viaducten en tunnels of in reconstructie van (delen van) wegen. In 2019 is gewerkt aan de realisatie van projecten uit de eerste drie tranches van het programma. De technisch meest urgente projecten binnen tranche 4 zijn geprioriteerd en worden met een gerealiseerd.

Het MIRT-projectenoverzicht 2020 bevat een uitgebreid en actueel overzicht van de lopende projecten binnen dit programma inclusief beschikbaar budget en planning. Met het programma Vervanging en Renovatie wordt invulling gegeven aan de ambitie om de Nederlandse infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen. Dit conform de brief van de Minister van I&W aan de Tweede Kamer van 17 januari 2018 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, [29 385, nr. 95](#)).

12.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

12.03.01 Realisatie

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

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

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

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

Overige maatregelen

Fileaanpak

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

Meer Kwaliteit Leefomgeving

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

Meer veilig

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

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

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

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

Toelichting

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

12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

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

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

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

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

Toelichting

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

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

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

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

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

Producten

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

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

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

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

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

Toelichting

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

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

12.06 Netwerkgebonden kosten hoofdwegennet

Motivering

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

12.07 Investeringsruimte

Motivering

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

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

Totaal geraamde inkomsten tol

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

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

3.2.2 Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII over 2019 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

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

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

Toelichting op de instrumenten

13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

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

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

Producten

Verleende subsidie aan ProRail

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

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

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

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

13.03 Aanleg

Motivering

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

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

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

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

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

Toelichting

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

Spoorveiligheid (voorzien begin 2020 aan Tweede Kamer), geen nieuwe investeringen in ATB-Vv gedaan. Dit heeft geleid tot lagere uitgaven dan destijds geraamd.

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

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

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

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

Toelichting

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

13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

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

Toelichting

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

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer

| Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planuitwerkingsprogramma personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | |
|--|-----------|-----------|-------------------------|--------|-------------|
| Projectomschrijving | Budget | | Oplevering/openstelling | | Toelichting |
| | begroting | huidig | begroting | huidig | |
| | 2019 | | 2019 | | |
| Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02 | 45 | 32 | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | |
| Kleine projecten Goederenvervoer | 17 | 26 | divers | divers | 1 |
| Overige projecten en reserveringen | | | | | |
| Projecten in voorbereiding | | | | | |
| Overige projecten in voorbereiding | | | | | |
| Gesignaleerde Risico's | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | 62 | 58 | | | |
| Begroting (IF 13.03.05) | 62 | 58 | | | |

Toelichting

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

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

| Projectoverzicht Geïntegreerde contractvormen/PPS (13.04) (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | | | | |
|--|----------------|------------|-------------|---------------|--------------|--------------|------|-------------|
| Projectomschrijving | Kasbudget 2019 | | | Projectbudget | | Contractduur | | Toelichting |
| | begroting | realisatie | verschil | begroting | huidig | start | eind | |
| | 2019 | | | 2019 | | | | |
| Beschikbaarheidsvergoeding | 153 | 155 | 2 | 3.632 | 3.636 | 2006 | 2031 | |
| Rente- en belastingaanpassingen | - 12 | - 19 | - 7 | - 139 | - 126 | | | |
| Diverse verwachte afrekeningen | 19 | 8 | - 11 | 91 | 83 | | | |
| Totaal (IF 13.04) | 160 | 144 | - 16 | 3.584 | 3.593 | | | |

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

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Onder deze categorie uitgaven vallen de rente en aflossing van de bij ProRail uitstaande leningen, waarmee in het verleden spoorinfrastructuur gefinancierd is.

Producten

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

13.08 Investeringsruimte

Motivering

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

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

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

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

Toelichting

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

3.2.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII 2019 bij beleidsartikel 16 Openbaar vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

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

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

Toelichting op de instrumenten

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma regionaal/lokaal

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

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

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

14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

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

Toelichting:

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

14.01.04 Investeringsruimte

Motivering

In 2016 is besloten om de resterende Investeringsruimte Regionaal/Lokaal over te hevelen naar de Investeringsruimte Spoorwegen en de Investeringsruimte Hoofdwegennet zodat men beter in staat is een integrale afweging te maken. Indien een regio aanspraak wil maken op een subsidie voor een groot regionaal/lokaal project zal dit worden afgewogen tegenover andere investeringen vanuit artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 13 Spoorwegen. Zie ook Ontwerpbegroting 2017 voor een nadere toelichting.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

Producten

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

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

Producten

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

Toelichting:

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

3.2.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2019 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004-2005, [29 644, nr. 6](#)). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting van Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

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

Minder verplichtingen zijn aangegaan bij de projecten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. De hogere ontvangsten betreffen:

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

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

Toelichting op de instrumenten

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

15.01.01 Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Meetbare gegevens

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

1. Alleen de vaarwegen, die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend.
2. Zoals in de begroting was voorzien, is in 2019 de derde kolksluis bij de Beatrixsluis gerealiseerd. In 2018 is het beweegbare deel van de Paddepoelsterbrug aangevaren. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten de brug nu niet terug te plaatsen, omdat het risico op nog een aanvaring te hoog is (*Kamerstukken II*, 2018/19, nr. 3128). Aan de hand van een planstudie wordt de nieuwe situatie bepaald. Hierdoor blijft het totaal aantal bediende objecten in 2019 gelijk aan 2018.

15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden, die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig en duurzaam vervoer van goederen.

Producten

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

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

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

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

15.02.01 Beheer en onderhoud

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

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeeroverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd; zowel onderling als met de werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma en/of het hoofdwatersysteem. Zowel het preventief als het correctief onderhoud vallen onder Beheer en Onderhoud.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was. Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2019 € 493 miljoen, daarvan was € 3 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2018 is het uitgestelde onderhoud met € 79 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 34 miljoen afgenomen.

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

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

Kustwacht

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

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

Overdracht Brokx-Nat

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

Meetbare gegevens

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

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

15.02.04 Vervanging

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door

intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de eerste helft van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT Overzicht¹. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudings-bijlage toegelicht.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken zijn ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet. De projecten in het programma Vervanging en Renovatie verlengen de levensduur van de kunstwerken, zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden.

15.03 Aanleg

Motivering

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

Producten

In 2019 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

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

Start realisatie N.v.t.

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

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

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

15.03.01 Realisatie

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

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

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

Toelichting

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

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

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

| Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | | | |
|--|---------------|--------------|-----------|--------|--------------|-----------|-------------|
| | Projectbudget | | TB | | Openstelling | | Toelichting |
| | Begroting | Huidig | Begroting | Huidig | Begroting | Huidig | |
| Projectomschrijving | 2019 | | 2019 | | 2019 | | |
| Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten | - 36 | - 30 | | | nvt | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | |
| Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen | 8 | 12 | | | | | |
| Reservering voor LCC | 230 | 250 | | | | | 1 |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 6 | 6 | | | 2025-2027 | 2025-2027 | |
| Lichter en buitenhaven IJmuiden | 65 | 65 | nbn | | nbn | nbn | |
| Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 36 | 36 | | | 2023 | 2023 | |
| Projecten Zuidwest-Nederland | | | | | | | |
| Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil | 10 | 10 | 2016 | 2016 | 2025-2027 | 2025-2027 | |
| Capaciteitsuitbreiding overnachtingshavens Merwedde | 20 | | 2018 | | 2021 | | 2 |
| Capaciteit Volkeraksluizen | 152 | 151 | | | 2024-2026 | 2024-2026 | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | |
| Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 36 | 36 | | | 2026-2028 | 2026-2028 | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 28 | 27 | 2019 | 2020 | 2021-2022 | 2021-2022 | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 | 102 | 102 | 2017 | 2017 | 2023-2025 | 2023-2025 | |
| Overige projecten en reserveringen | 462 | 560 | | | | | 3 |
| <i>Projecten in voorbereiding</i> | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | |
| Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP) | | | | | | | |
| Projecten Zuidwest-Nederland | | | | | | | |
| Kreekraksluizen | | | | | 2026-2028 | 2026-2028 | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | |
| Verkenning IJssel fase 2 | | | | | 2028 | 2028 | |
| Reservering garantstelling Twentekanalen | | | | | 2018-2020 | 2018-2020 | |
| Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | |
| Gesignaleerde risico's afrondingen | - 1 | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | 1.118 | 1.225 | | | | | |

| | Projectbudget | TB | Openstelling | Toelichting |
|-------------------------|---------------|-------|--------------|-------------|
| Begroting (IF 15.03.02) | 1.118 | 1.225 | | |

Toelichting:

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

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

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

Producten

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

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

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

Toelichting:

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

15.06 Netwerkgebonden kosten hoofdwegennet

Motivering

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

15.07 Investeringsruimte

Motivering

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

15.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

3.2.5 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

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

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

Toelichting op de instrumenten

17.02 Betuweroute

Motivering

De Betuweroute is een 160 kilometer lange, tweesporige spoorlijn die exclusief bestemd is voor het goederenvervoer. De spoorlijn is aangelegd tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich en is in gebruik sinds juni 2007. De status van Groot Project is formeel beëindigd op 28 april 2011. De restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute waarvan de einddatum is vastgesteld op 2019.

Producten

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

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

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

Met het vaststellen van de Planologische Kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De HSL-Zuid bewerkstelligt een milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer. In 2019 is de status van Groot Project nog van kracht. De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017 besloten de grootprojectstatus voor het HSL-Zuid project te handhaven, maar de informatieafspraken te wijzigen door voortaan één voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee en bij iedere

voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (betonkwaliteit, zettingen, geluidsreductie en de afhandeling van schades en grondzaken). In het voorjaar van 2019 heeft de Tweede Kamer verzocht om een eindevaluatie te doen naar de grootprojectstatus van de HSL-Zuid, om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus in gang te zetten. In het najaar van 2019 is de 42e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2019–2020, [22 026, nr. 509](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd.

Producten

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

Toelichting

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

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

Producten

| Projectoverzicht Project Mainportontwikkeling Rotterdam (17.06) (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | | | | |
|--|----------------|------------|----------|---------------|--------|------------|--------|-------------|
| Projectomschrijving | Kasbudget 2019 | | | Projectbudget | | Oplevering | | Toelichting |
| | Begroting | Realisatie | Verschil | Begroting | Huidig | Begroting | Huidig | |
| | 2019 | | | 2019 | | 2019 | | |
| Project mainportontwikkeling Rotterdam | | | | | | | | |
| Uitvoeringsorganisatie | 0 | 0 | 0 | 24 | 24 | n nb | n nb | |
| 750 ha | | | | 30 | 30 | n nb | n nb | |
| Groene verbinding | | | | 31 | 31 | 2011 | 2011 | |
| Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) | | | | | | 2021 | 2021 | |
| Landaanwinning | | | | | | | | |

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

17.07 ERTMS

Motivering

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

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

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

Producten

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

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

Toelichting

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

17.08 ZuidasDok

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Toelichting

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

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

Toelichting:

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

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Toelichting

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

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

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

| Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen) | | | | |
|---|----------------|-----------------|-------------|-------------|
| | Begroting 2019 | Realisatie 2019 | Verschil | Toelichting |
| Project Mainport Rotterdam | 0 | 0 | 0 | |
| ERTMS | 0 | 2 | 2 | 1 |
| PHS | 4 | 17 | 13 | 2 |
| Zuidasdok | 68 | 7 | - 61 | 3 |
| Totaal | 72 | 26 | - 46 | |

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

3.2.6 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Het projectartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) van de begroting Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

| Budgettaire gevolgen van de uitvoering productartikel 18 (bedragen x € 1.000) | | | | | | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|-----------------------------------|------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Realisatie 2019 | Vastgestelde begroting 2019 | Verschil 2019 |
| Verplichtingen | 227.281 | 833 | 2.116 | 1.666 | 36 | 1.028 | - 992 |
| Uitgaven | 235.889 | 1.677 | 2.113 | 1.729 | 39 | 893 | - 854 |
| 18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.02 Beter Benutten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.03 Intermodaal vervoer | 1.272 | 192 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.06 Externe veiligheid | 1.085 | 1.485 | 2.113 | 1.729 | 39 | 893 | - 854 |
| 18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.08 Netwerkoverstijgende kosten | 233.531 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.08.01 Apparaatskosten RWS | 212.266 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten | 21.265 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.11 Investeringsruimte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.13 Tol gefinancierde uitgaven | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.14 Minregel: rentevrijval | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.15.01 Ramingsbijstelling | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.15.02 Kasschuif | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.16 Reservering Omgevingswet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.17 Verkenningen nieuwe stijl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.09 Ontvangsten | 0 | 0 | 32.511 | 12.381 | 1.043 | 0 | 1.043 |
| 18.09.01 Ontvangsten | 0 | 0 | 0 | 12.381 | 1.043 | 0 | 1.043 |
| 18.09.02 Tolopgave | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen | 24.166 | 207.606 | 550.804 | 78.728 | 195.506 | 0 | 195.506 |

Financiële toelichting

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

1. De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2018 een voordelig saldo van circa € 195,5 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo is ten gunste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

Toelichting op de instrumenten

18.03 Intermodaal vervoer

Motivering

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

Producten

RSC Maasvlakte (Rail Service Center Rotterdam)

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

| Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | | | |
|---|----------------|------------|----------|---------------|----------|------------|--------|
| Projectomschrijving | Kasbudget 2019 | | | Projectbudget | | Oplevering | |
| | begroting | realisatie | Verschil | begroting | huidig | begroting | huidig |
| | 2019 | | | 2019 | | 2019 | |
| Multi- en modaal vervoer | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| RSC Maasvlakte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2016 | |
| Totaal | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Begroting (IF 18.03) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |

18.06 Externe veiligheid

Motivering

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

18.11 Investeringsruimte

Motivering

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

18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. Deze middelen worden nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Op een later moment worden deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet, het artikel 13 Spoorwegen en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds. Toewijzing van deze middelen zal geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk (inclusief Deltafonds).

18.16 Reservering Omgevingswet

Motivering

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

3.2.7 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2019.

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

De voornaamste oorzaken zijn:

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

3.2.8 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Omschrijving van de samenhang met het beleid

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

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Financiële toelichting

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

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

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

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

Toelichting op de instrumenten

20.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

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

Toelichting

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

20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

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

Producten

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

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

Toelichting

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

20.03 Reserveringen

Motivering

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

Producten

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

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

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

Toelichting

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

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

20.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

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

Producten

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

20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar mobiliteit

Motivering

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

Producten

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

20.05.01 Wegen

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

20.05.02 Spoor

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

20.05.03 Vaarwegen

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

3.3 Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

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

Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2019 is geen sprake van overschrijdingen van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

De niet-financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Het totstandkomingsproces niet-financiële informatie is ordelijk verlopen. De opzet van de procedure voor de totstandkoming van de niet-financiële informatie bevat voldoende waarborgen voor een ordelijk en controleerbaar proces. Bij de controle is gebleken dat de procedure goed wordt nageleefd en de niet-financiële informatie in het jaarverslag op een betrouwbare wijze tot stand komt en niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie. De sturing en interne controle door lenW op het totstandkomingsproces van de niet-financiële informatie leveren hier een belangrijke bijdrage aan.

De informatie over wegen, spoor en vaarwegen is verwerkt in de beleidsartikelen 14, 16 en 18. De bedrijfsvoering van ProRail wordt in het jaarverslag ProRail verantwoord op de aandeelhoudersvergadering. Ik zal u dit jaarverslag ter informatie aanbieden zodra het daar is vastgesteld.

4 JAARREKENING

4.1 Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds

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

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

2 Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

4.2 Saldibalans

| Saldibalans per 31 december 2019 van het Infrastructuurfonds (A) (bedragen x € 1.000) | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|
| Activa | 31-12-2019 | 31-12-2018 | Passiva | 31-12-2019 | 31-12-2018 |
| Intra-comptabele posten | | | Intra-comptabele posten | | |
| 1) Uitgaven ten laste van de begroting | 5.760.757 | 5.809.561 | 2) Ontvangsten ten gunste van de begroting | 5.809.338 | 6.005.066 |
| 3) Liquide middelen | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| 4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding) | 48.582 | 195.506 | 4a) Rekening-courant RHB | 0 | 0 |
| 5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve | 0 | 0 | 5a) Begrotingsreserves | 0 | 0 |
| 6) Vorderingen buiten begrotingsverband | 0 | 0 | 7) Schulden buiten begrotingsverband | 0 | 0 |
| 8) Kas-transverschillen | 0 | 0 | | | |
| Afrondingsverschil | 0 | 0 | Afrondingsverschil | 1 | 1 |
| Subtotaal intra-comptabel | 5.809.339 | 6.005.067 | Subtotaal intra-comptabel | 5.809.339 | 6.005.067 |
| Extra-comptabele posten | | | Extra-comptabele posten | | |
| 9) Openstaande rechten | 0 | 0 | 9a) Tegenrekening openstaande rechten | 0 | 0 |
| 10) Vorderingen | 273.713 | 306.273 | 10a) Tegenrekening vorderingen | 273.713 | 306.273 |
| 11a) Tegenrekening schulden | 0 | 0 | 11) Schulden | 0 | 0 |
| 12) Voorschotten | 2.593.624 | 1.197.662 | 12a) Tegenrekening voorschotten | 2.593.624 | 1.197.662 |
| 13a) Tegenrekening garantieverplichtingen | 237.605 | 237.605 | 13) Garantieverplichtingen | 237.605 | 237.605 |
| 14a) Tegenrekening andere verplichtingen | 20.537.292 | 20.165.215 | 14) Andere verplichtingen | 20.537.292 | 20.165.215 |
| 15) Deelnemingen | 1.714.477 | 1.714.477 | 15a) Tegenrekening deelnemingen | 1.714.477 | 1.714.477 |
| Subtotaal extra-comptabele | 25.356.711 | 23.621.232 | Subtotaal extra comptabel | 25.356.711 | 23.621.232 |
| Totaal | 31.166.050 | 29.626.299 | Totaal | 31.166.050 | 29.626.299 |

Toelichting samenstelling saldibalans

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

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

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijks-schatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2019. Dit is nu niet het geval omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding onderhoudt voor begroting Hoofdstuk XII gecombineerd met het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en niet voor de beide begrotingsfondsen afzonderlijk.

Om de consolidatie van het Financieel Jaarverslag Rijk niet te verstoren wordt desondanks in het jaarverslag van beide begrotingsfondsen gebruik gemaakt van de balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding. De drie balansposten Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds samen zijn gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2019.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

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

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

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

Toelichtingen

Artikel 13 Spoorwegen

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

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

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

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

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

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

| Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000) | |
|--|------------------|
| Tot en met 2017 | 647.754 |
| 2018 | 40.015 |
| 2019 | 1.905.855 |
| Totaal | 2.593.624 |

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

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

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

Artikel 13 Spoorwegen

Jaarlijks ontvangt ProRail subsidie voor Beheer, Onderhoud en Vervanging van het landelijke spoorwegennet, kapitaallasten en het Beheerplan. In dat kader staat eind 2019 nog een bedrag van € 1,45 miljard aan voorschotten open. Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat eind 2019 nog voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 351 miljoen aan voorschotten open. Aan een aantal gemeenten zijn in het kader van regeling spoorse doorsnijdingen voorschotten ten bedrage van circa € 129 miljoen verstrekt. Gemeenten geven in de SISA-verantwoording aan wanneer de subsidie kan worden vastgesteld.

Verder zijn voorschotten van circa € 38 miljoen aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaai verstrekt voor de saneringen bij het spoor. Naar verwachting worden deze voorschotten in de periode 2020 tot en met 2025 afgewikkeld.

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

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

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Er zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van Regionaal, lokale infrastructuur. Zo zijn voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland gelden verstrekt, waarvan eind 2019 circa € 161 miljoen aan voorschotten openstaat.

Ook staat circa € 81 miljoen nog open op de provincie Utrecht voor de tramlijn Utrecht Centraal naar de Uithof. Afwikkeling vindt vermoedelijk in 2020 plaats vanwege de financiële problematiek en politieke besluitvorming die bij de gemeente en provincie speelt.

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

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

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Op de provincie Groningen staat circa € 40 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug, de Hoge wegbrug bij Zuidhorn en een brug bij Dorkwerd. De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnijding Prinses Margriet Kanaal. Ultimo 2019 staat nog € 26 miljoen open. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2020 plaats.

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

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

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

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

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen

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

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

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

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

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

Toelichtingen

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

Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

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

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

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

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

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

Toelichtingen

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

5 BIJLAGEN

5.1 Bijlage 1: Spoorwegen

Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16), waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Onderdeel van de kabinetsreactie op aanbeveling 14 is dat het vastgestelde jaarverslag van ProRail BV aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

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

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

Onderdeel A - overzichtstabel begrotingsmutaties

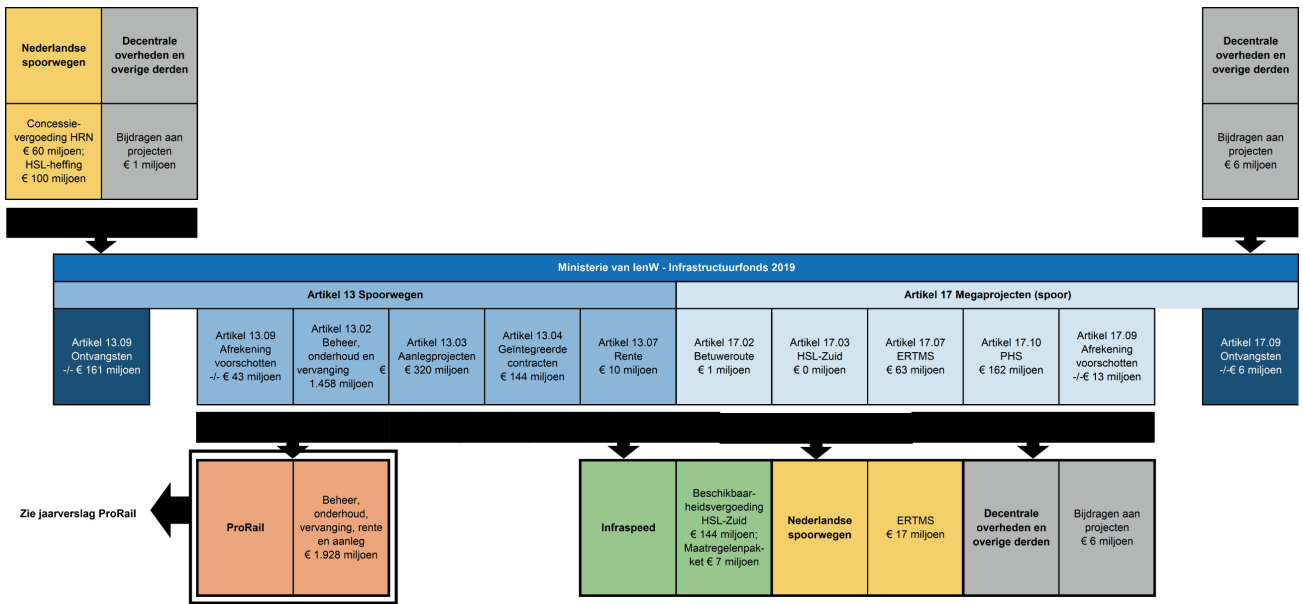
| Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen) | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------------|----------------------------|------------------------------|--------------------|--------------|--------------|----------------------|------------------|---------------|--------------|-------------|--------------|--------------|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

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

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

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

Onderdeel B - kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief BTW)



5.2 Bijlage 2: Instandhouding

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

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

Onderdeel A Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat

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

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

Prestaties

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

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

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

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

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

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

Ontwikkeling van het areaal

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

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

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Budgetten Instandhouding Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

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

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

Toelichting

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

Hoofdwegen:

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

Hoofdvaarwegen:

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

Hoofdwatersysteem:

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

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

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

Toelichting

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

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

Balanspost nog uit te voeren werkzaamheden

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

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

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

Dit kan komen door:

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

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

De ontwikkeling van de post NUTW is als volgt:

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

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

1. *Hoofdwatersysteem*

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

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

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

2. *Hoofdwegennet*

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

3. *Hoofdvaarwegennet*

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

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

Overig Beheer en Onderhoud

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

4. *Hoofdwatersysteem*

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

5. *Hoofdwegennet*

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

6. *Hoofdvaarwegennet*

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

7. *Overig*

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

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

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

Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

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

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

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

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

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

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

Onderdeel B Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)

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

Prestaties ProRail

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenW afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatverplichting. Met ingang van de Beheerconcessie 2015–2025 worden voor de kernprestatie-indicatoren (KPI's)

bodemwaarden afgesproken. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden.

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

Bron: Jaarrapportage ProRail 2019

Toelichting

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

Ontwikkeling van het areaal

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

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

Bron: Bijlage instandhouding begroting 2020 Infrastructuurfonds

Budgetten Instandhouding ProRail

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

Realisatie instandhouding ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

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

Toelichting

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

Balansposten ProRail

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

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

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

Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

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

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

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

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

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

Bron: Begroting van het Infrastructuurfonds 2020

5.3 Bijlage 3: Lijst van afkortingen

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

| | |
|-------|---|
| OVT | Openbaar Vervoer Terminal |
| PF | Provinciefonds |
| PHS | Programma Hoogfrequent Spoorvervoer |
| PB | Projectbesluit |
| PKB | Planologische Kernbeslissing |
| PMR | Project Mainportontwikkeling Rotterdam |
| PPS | Publiek-Private Samenwerking |
| PVVO | Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen |
| REP | Ruimtelijk Economisch Programma |
| RINK | Risico inventarisatie natte kunstwerken |
| RMf | Regionale Mobiliteitsfondsen |
| RSP | Regiospecifiek Pakket |
| RVB | Rijksvastgoedbedrijf |
| RWS | Rijkswaterstaat |
| SAA | Schiphol – Amsterdam – Almere |
| SLA | Service Level Agreement |
| SVIR | Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte |
| SWUNG | Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid |
| TB | Tracébesluit |
| TEN-T | Trans Europese Transport Netwerken |
| TPN | Trade Port Noord |
| UvW | Unie van Waterschappen |
| V&R | Vervanging en Renovatie |
| VNG | Vereniging van Nederlandse Gemeenten |
| WenR | Ministerie van Wonen en Rijksdienst |
| ZZL | Zuiderzeelijn |
